



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



เสนอโดย
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2568

ที่ 68/0117/MON/ศว.003

23 มกราคม 2568

เรื่อง ขอส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2)
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย
ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

เรียน ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

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

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ประกอบด้วย
1) รายงานฉบับหลัก
2) รายงานฉบับย่อ
3) แผ่นบันทึกข้อมูล
จำนวน 12 ชุด
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม
เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

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 2 (Final Report 2) โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ
จึงขอส่งรายงานดังกล่าวต่อท่าน เพื่อพิจารณา ดังสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



Final2 หน.๕๓๓ 67

ขอแสดงความนับถือ



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ



หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์

วันที่ 23 เดือนมกราคม พ.ศ.2568

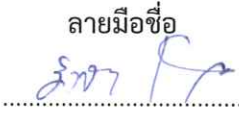




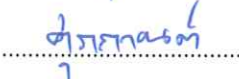
หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตั้งอยู่ ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

() มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

(✓) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567

() อื่น ๆ (ระบุ) _____

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย		ผู้จัดการโครงการ /ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม
นายนวกกร อุ่นจิตติ		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวศุภกานต์ วางาม		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ



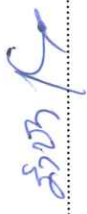


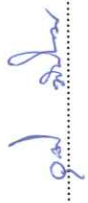


(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานและการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานบุรีรัมย์
ของกรมทำอากาศยาน ฉบับที่ 2/2567 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงาน คิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ.(สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม.(เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางโพง เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ.(สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม.(วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ/ผู้ชำนาญการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางโพง เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	15	
3	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ.(วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม.(วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประ.ด.(วนศาสตร์) สาขานิเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	
4	ผศ.ดร.วุฒิ ทักนิมธรรม - วท.บ.(ชีววิทยา) - วท.ม.(สัตววิทยา) - ประ.ด.(วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
5	ว่าที่ รต.ดร.วิญญูพงศ์ เกตุยงช่วย - วท.บ.(สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม.(สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - ศศ.บ.(อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประ.ด.(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	

บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับที่ 2/2567 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2567 (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงาน คิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกรหัสสาธารณสุขศาสต์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สศ.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	พิศมร
8	นายวกร อุ่นจิตติ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ/เสียง/ ความสั่นสะเทือน - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	วกร
9	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ธนุสรณ์
10	นายไทรภพ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการระบายน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ไทรภพ
11	นางสาวศุภกานต์ วางาม - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ศุภกานต์
12	นางสาวอรอุมา คุณสมกัน - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิทยาศาสตร์	บริษัท เอเซีย 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	วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
1.2.2	วัตถุประสงค์ของรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2
1.3	ขอบเขตการดำเนินการ
1.4	ผลการดำเนินงาน
1.5	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	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.6	การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน
2.6.1	จำนวนเจ้าหน้าที่
2.6.2	สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน
2.6.3	สถิติเที่ยวบิน
บทที่ 3	การทบทวนรายงานการศึกษาที่ผ่านมา
3.1	การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2	การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4	
การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง	4-1
4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ	4-45
4.3 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-50
บทที่ 5	
การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.1 คุณภาพอากาศ	5-1
5.2 ระดับเสียง	5-28
5.3 ความสั่นสะเทือน	5-49
5.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	5-60
5.5 การจัดการน้ำใช้	5-75
5.6 การจัดการน้ำเสีย	5-90
5.7 ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยาบนบก	112
5.8 ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-124
5.9 สภาพเศรษฐกิจและสังคม	5-158
บทที่ 6	
ผลการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567	6-1
6.1 เหตุผลและความจำเป็น	6-1
6.2 แนวทางการดำเนินงานและแผนการจัดอบรมให้ความรู้ในหลักสูตร การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย	6-1
6.2.1 ผลการจัดอบรม	6-4
บทที่ 7	
แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม	7-1
7.1 แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน	7-1
7.2 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ	7-3
7.3 แผนการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้	7-5
บทที่ 8	
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	8-1
8.1 แนวทางปฏิบัติการขอละเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ.2561	8-1
8.2 สรุปข้อเสนอแนะการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	8-4
8.3 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA : ช่วงระยะก่อสร้าง	8-8
8.4 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ช่วงระยะดำเนินการ	8-12
8.5 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	8-14
8.6 สรุปสิ่งที่ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติเพิ่มเติม	8-17

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.3-1	ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	1-3
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 8.7-1	ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	3-3
ตารางที่ 4.1-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ ก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	4-3
ตารางที่ 4.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ ดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	4-46
ตารางที่ 4.3-1	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)	4-52
ตารางที่ 4.3-2	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)	4-53
ตารางที่ 5.1-1	สถิติภูมิอากาศในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2566) จากสถานีตรวจอากาศการบิน บุรีรัมย์	5-15
ตารางที่ 5.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-16
ตารางที่ 5.1-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-23
ตารางที่ 5.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-24
ตารางที่ 5.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-35
ตารางที่ 5.2-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-38
ตารางที่ 5.2-3	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-41
ตารางที่ 5.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-46
ตารางที่ 5.3-1	ผลการตรวจวัดความถี่และความสั่นสะเทือนสูงสุด ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-55
ตารางที่ 5.3-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความถี่และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-58
ตารางที่ 5.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-65
ตารางที่ 5.4-2	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-69
ตารางที่ 5.5-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-80
ตารางที่ 5.5-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-85

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 5.6-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-98
ตารางที่ 5.6-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-107
ตารางที่ 5.7-1	รายชื่อพรรณไม้ที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567	118
ตารางที่ 5.7-2	ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับไม้ใหญ่ (Tree) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-120
ตารางที่ 5.7-3	ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับลูกไม้ (Sapling) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-121
ตารางที่ 5.7-4	ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับกล้าไม้ (Seedling) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-122
ตารางที่ 5.8-1	สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างปี พ.ศ.2565 – ปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-130
ตารางที่ 5.8-2	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มที่สำรวจพบ	5-131
ตารางที่ 5.8-3	รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-132
ตารางที่ 5.8-4	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-133
ตารางที่ 5.8-5	รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-134
ตารางที่ 5.8-6	รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-137
ตารางที่ 5.8-7	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-140
ตารางที่ 5.8-8	จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและ คุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-142
ตารางที่ 5.8-9	จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพเพื่อการอนุรักษ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-143
ตารางที่ 5.8-10	ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยาน บุรีรัมย์	5-144
ตารางที่ 5.8-11	สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-146
ตารางที่ 5.8-12	โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	5-149
ตารางที่ 5.8-13	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยาน หากเกิดการชน	5-149
ตารางที่ 5.8-14	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-150
ตารางที่ 5.8-15	เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-154
ตารางที่ 5.8-16	เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-156
ตารางที่ 5.9-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัย อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-159
ตารางที่ 5.9-2	สรุปจำนวนครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่ดำเนินการ ติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น	5-162

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 5.9-3	ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-166
ตารางที่ 5.9-4	ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-168
ตารางที่ 5.9-5	ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-169
ตารางที่ 5.9-6	ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-171
ตารางที่ 5.9-7	ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-173
ตารางที่ 5.9-8	ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-176
ตารางที่ 5.9-9	ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-178
ตารางที่ 5.9-10	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-182
ตารางที่ 5.9-11	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล	5-183
ตารางที่ 5.9-12	รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการสำรวจข้อมูล	5-189
ตารางที่ 6.2-1	การเปรียบเทียบคะแนนของผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม	6-5
ตารางที่ 6.2-2	การเปรียบเทียบคะแนนของผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม	6-6
ตารางที่ 6.2-3	สรุปข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ	6-7
ตารางที่ 6.2-4	สรุปความพึงพอใจต่อการจัดอบรมของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ	6-10
ตารางที่ 6.2-5	สรุปความเหมาะสมของรูปแบบการจัดอบรมของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ	6-12
ตารางที่ 6.2-6	สรุปข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม ของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ	6-12
ตารางที่ 7.2-1	ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	7-4
ตารางที่ 8.2-1	สรุปมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	8-5
ตารางที่ 8.3-1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567	8-9
ตารางที่ 8.4-1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะดำเนินการ) ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567	8-13
ตารางที่ 8.5-1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	8-15

สารบัญรูป		หน้า
รูปที่ 2.3-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
รูปที่ 2.3-2	ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน	2-7
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเขตปลอดภัย การเดินอากาศ	2-16
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-17
รูปที่ 2.6-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน	2-21
รูปที่ 5.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-7
รูปที่ 5.1-2	ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-18
รูปที่ 5.1-3	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-20
รูปที่ 5.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-25
รูปที่ 5.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-37
รูปที่ 5.2-2	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-39
รูปที่ 5.2-3	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-43
รูปที่ 5.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-47
รูปที่ 5.3-1	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-56
รูปที่ 5.3-2	การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-59
รูปที่ 5.4-1	ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-61
รูปที่ 5.4-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-66
รูปที่ 5.4-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-73
รูปที่ 5.5-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-76
รูปที่ 5.5-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-81
รูปที่ 5.5-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-88
รูปที่ 5.6-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-91
รูปที่ 5.6-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-100
รูปที่ 5.6-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	109
รูปที่ 5.7-1	สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการและการดำเนินงานในภาคสนาม	117
รูปที่ 5.8-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-153
รูปที่ 5.9-1	บริเวณชุมชนที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-160

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.3-1	องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนธันวาคม พ.ศ.2567)
ภาพที่ 5.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ภาพที่ 5.2-1	การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ภาพที่ 5.3-1	การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ภาพที่ 5.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ภาพที่ 5.5-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ภาพที่ 5.6-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ภาพที่ 5.8-1	ตัวอย่างสัตว์ป่าที่พบภายในพื้นที่โครงการ
ภาพที่ 5.9-1	การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ โดยรอบ พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ภาพที่ 6.2-1	บรรยากาศการอบรม สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567

บทที่ 1

บทนำ

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 ได้มอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ดังนี้

- 1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดยบริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดยบริษัท กรีน พลานेट 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

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

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานผลการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ เงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ของแต่ละท่าอากาศยาน
- 3) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุ ทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์
- 4) เพื่อดำเนินการปรับแก้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คาดการณ์ระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- 5) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 6) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไข โดยเร่งด่วน โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการอย่างละเอียด และเสนองบประมาณดำเนินการ
- 7) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 8) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้ปรับปรุงแนวทาง ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนา ท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป

1.2.2 วัตถุประสงค์ของรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2

- 1) เพื่อนำเสนอรายละเอียดการรวบรวมข้อมูลรายละเอียดโครงการ
- 2) เพื่อนำเสนอผลการทบทวนข้อมูลสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน
- 3) เพื่อนำเสนอผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษา
ในระหว่างที่ผ่านมา
- 4) เพื่อนำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 5) เพื่อนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในช่วงที่ผ่านมา
- 6) เพื่อนำเสนอผลการจัดการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน
- 7) เพื่อสรุปผลการติดตามตรวจสอบ และนำเสนอข้อเสนอแนะ

1.3 ขอบเขตการดำเนินการ

1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะดำเนินการ และในระยะก่อสร้าง (ในกรณีที่อยู่ระหว่างมีการ
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 มีรายละเอียดการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม/ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ
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) บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
2. ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - L _{eq} 24 ชั่วโมง - L _{dn} - L _{max}	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
2.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน* - NEF	ปีละ 2 ครั้ง	- อาคารที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ 1.3-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม/ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ
2.3 ทัศนคติด้านเสียง - ทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง	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) บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
4. คุณภาพน้ำผิวดิน - อุณหภูมิ - pH - DO* - BOD* - SS - TDS	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ 2) บ่อน้ำบ้านหนองไผ่
5. ทรัพยากรป่าไม้ - ชนิดและปริมาณของพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัยและ แหล่งอาหารของนก	ปีละ 1 ครั้ง	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์
6. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ชนิดและความชุกชุมของสัตว์ป่า - สถิติอากาศยานชนนก	ปีละ 2 ครั้ง	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - บริเวณใกล้เคียง
7. 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) บ่อกักน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร* 2) น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อกักน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่* 4) น้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่*

ตารางที่ 1.3-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม/ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ
8. การจัดการน้ำเสีย <ul style="list-style-type: none"> - 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 <ol style="list-style-type: none"> 1) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1** 2) บ่อพักน้ำหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 3) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2** 4) บ่อพักน้ำหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2** 5) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3** 6) บ่อพักน้ำหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3** 7) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4** 8) บ่อพักน้ำหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4** 9) บ่อพักน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ**
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ปัญหาจราจร เสียง และอุบัติเหตุ - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทิศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง 	ปีละ 1 ครั้ง	<u>กลุ่มครัวเรือน</u> : ประกอบด้วย ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวมจำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) ชุมชนหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านสระกอ 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโคกคลอง <u>กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่</u> : ประกอบด้วยผู้ใหญ่บ้านของชุมชน ทั้ง 5 หมู่บ้าน <u>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม</u> : รวม 2 แห่ง ประกอบด้วย <ol style="list-style-type: none"> 1) สถานศึกษาในพื้นที่ รวม 1 แห่ง คือ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 2) กลุ่มศาสนสถานในพื้นที่ รวม 1 แห่ง ได้แก่ สำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565 (Final Report 2, มกราคม พ.ศ.2566)

** เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566 (Final Report 2, มกราคม พ.ศ.2567)

*** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้

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

- 2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายในการทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง
- 3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คาดการณ์ระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- 4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาคเหนือ) รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน
- 5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้
- 6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) อย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ
- 7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยให้จัดทำคู่มือของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง สามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมได้
- 8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐานตามที่หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ให้บริษัทที่ปรึกษาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติม เพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

1.4 ผลการดำเนินงาน

สำหรับผลการดำเนินงานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ.2567) ของโครงการ ประกอบด้วย

- 1) ผลการทบทวนข้อมูลรายละเอียดโครงการ
- 2) ผลการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาเบื้องต้น
- 3) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ในระยะที่ผ่านมา
- 4) จัดทำรายงานการศึกษาเบื้องต้น (Inception Report) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ.2567
- 5) ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567
- 6) สำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567
- 7) จัดทำรายงานความก้าวหน้า 1 (Progress Report 1) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ.2567

- 8) ประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567
- 9) จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Draft Final Report 1) เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน เพื่อพิจารณา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ.2567
- 10) จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report 1) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ.2567
- 11) สำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2567
- 12) ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567
- 13) จัดทำรายงานความก้าวหน้า 2 (Progress Report 2) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ.2567
- 14) ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง ในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน ระหว่างเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567
- 15) จัดการอบรมให้ความรู้ให้แก่เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานในหลักสูตร “การจัดการน้ำเสียและการใช้ระบบบำบัดน้ำเสีย” เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2567
- 16) จัดทำรายงานฉบับกลาง (Interim Report) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ.2567
- 17) ประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 2 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567
- 18) จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Draft Final Report 2) เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน เพื่อพิจารณา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2568
- 19) จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) และรายงานฉบับย่อ (Summary Report) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา ดังที่เสนอไว้ในรายงานฉบับนี้

1.5 ภาพรวมความก้าวหน้าของการดำเนินงานและเนื้อหาของรายงาน

รายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) เป็นรายงานที่รวบรวมผลการปฏิบัติงาน และต้องนำส่งรายงาน ภายใน 365 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา (ซึ่งจะต้องนำส่งภายในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568) โดยมีเนื้อหาโดยสรุปที่นำเสนอไว้ในรายงานฉบับนี้แบ่งออกเป็น 8 บท ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

บทที่ 4 การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6 ผลการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567

บทที่ 7 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 8 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์

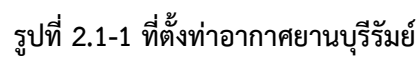
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ หรือสนามบินบุรีรัมย์ (BFV) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 15 องศา 13 ลิปดา 36 ฟลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 103 องศา 15 ลิปดา 04 ฟลิปดาตะวันออก ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ห่างจากอำเภอเมืองสตึกประมาณ 10 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ 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

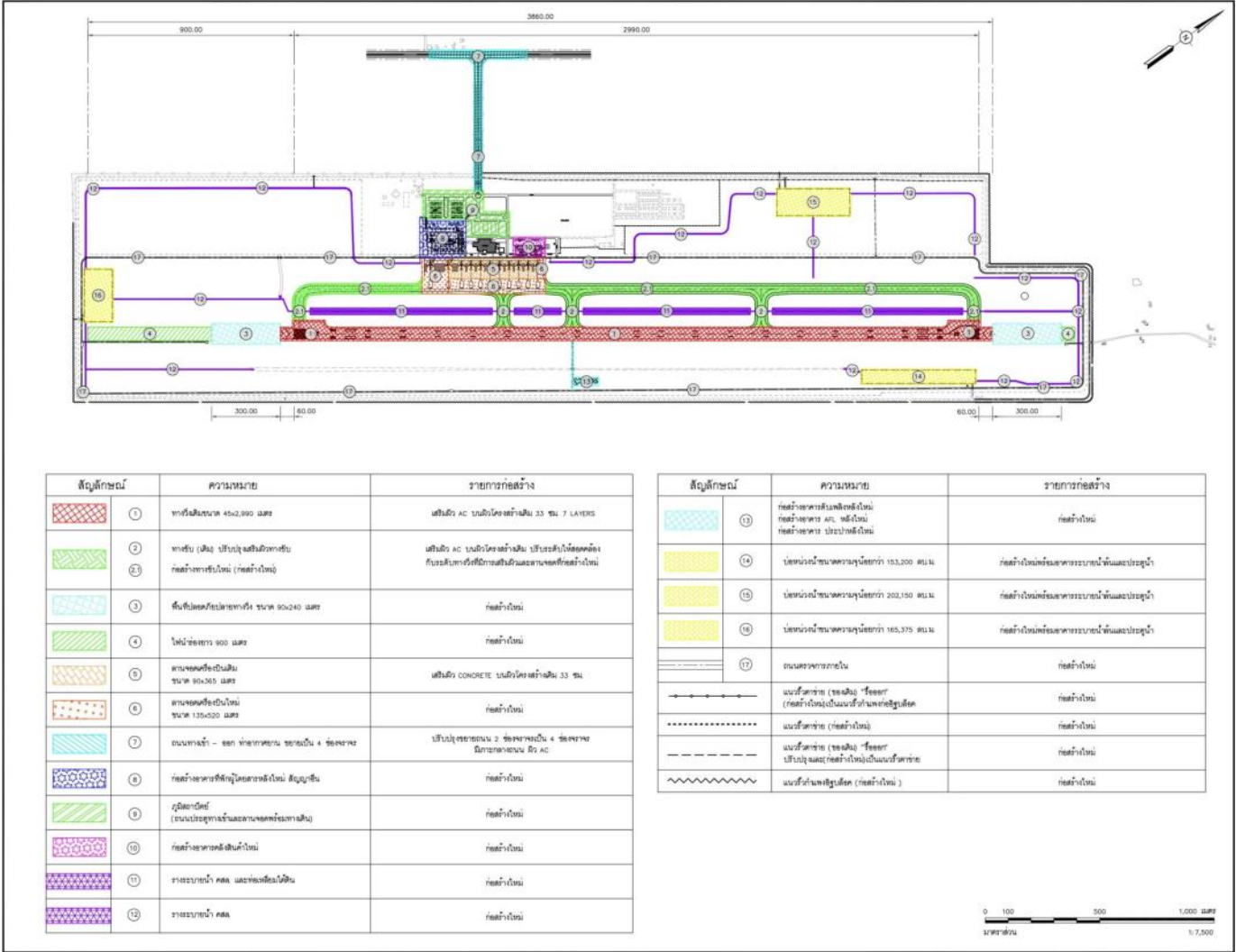
2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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)

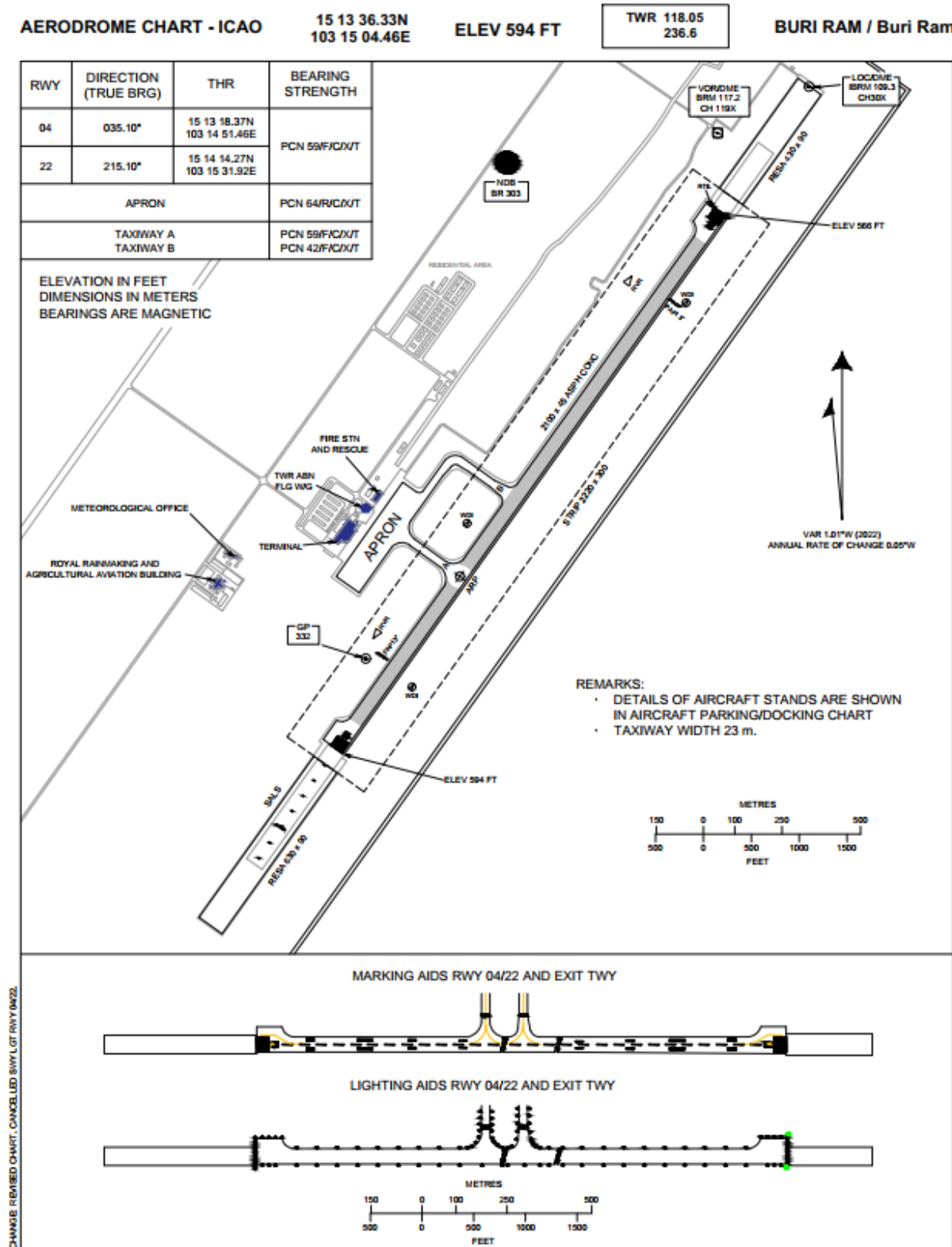
³ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2566)

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, ธันวาคม พ.ศ.2567

รูปที่ 2.3-2 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



อาคารที่พักผู้โดยสาร



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร



หอบังคับการบิน



อาคารที่ทำการดับเพลิงและกู้ภัย



ลานจอดรถยนต์



อาคารเครื่องกล

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



อาคาร DVOR



อาคาร NDB



โรงพักขยะ



บ้านพักเจ้าหน้าที่



ศูนย์ปฏิบัติการฝนหลวง



สถานีตรวจอากาศ



กิจกรรมการก่อสร้างถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน

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



กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่



กิจกรรมการก่อสร้าง บริเวณลานจอดรถยนต์

กิจกรรมการก่อสร้าง บริเวณทางขับ (Taxiway)

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



กิจกรรมการก่อสร้างอาคารดับเพลิงและกู้ภัยหลังใหม่



กิจกรรมการก่อสร้างอาคาร AFL



กิจกรรมการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า



กิจกรรมการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย
ของอาคารคลังสินค้า



กิจกรรมการก่อสร้างบ่อหนองน้ำ



กิจกรรมการก่อสร้างประตูปรับน้ำ



กิจกรรมการก่อสร้างไฟนำร่อง (Approach Light)



กิจกรรมการก่อสร้างระบบไฟฟ้า

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนธันวาคม 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
1. ขนาดพื้นที่	2,500 ไร่	ไม่เปลี่ยนแปลง	จัดซื้อเพิ่มอีก 173 ไร่	2,512 ไร่
2. ทางวิ่ง	ยาว 1,500 เมตร กว้าง 30 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ขยายให้มีความยาว 2,990 เมตร	ยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร
3. ทางขับ	ยาว 230 เมตร กว้าง 15 เมตร จำนวน 1 เส้น	ไม่เปลี่ยนแปลง	เพิ่มทางขับคู่ขนาน จำนวน 1 เส้น	กว้าง 23 เมตร และอยู่ระหว่าง การปรับปรุงทางขับ
4. ลานจอดเครื่องบิน	กว้าง 90 เมตร ยาว 60 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ขยายลานจอดเป็น 70,200 ตารางเมตร	กว้าง 90 เมตร ยาว 365 เมตร และ อยู่ระหว่างการขยายลานจอดเครื่องบิน
5. 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
6. หอบังคับการบิน	ก่อสร้างหอบังคับการบิน ขนาด 240 ตารางเมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	หอบังคับการบิน ขนาด 240 ตารางเมตร
7. อาคารที่หน่วยกู้ภัยและ ดับเพลิง	ก่อสร้างอาคารที่หน่วยกู้ภัยและดับเพลิง ขนาด 300 ตารางเมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	รื้อถอนอาคารเดิม และก่อสร้างใหม่ ขนาด 600 ตารางเมตร	อาคารที่หน่วยกู้ภัยและดับเพลิง ขนาด 600 ตารางเมตร และอยู่ระหว่าง การก่อสร้างอาคารใหม่
8. อาคารคลังสินค้า	ไม่ระบุ	ไม่เปลี่ยนแปลง	ก่อสร้างอาคารคลังสินค้า ขนาด 4,520 ตารางเมตร	อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า
9. บ้านพักอาศัยเจ้าหน้าที่	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
10. ลานจอดรถยนต์ของผู้โดยสาร	2,500 ตารางเมตร	14,292.306 ตารางเมตร สามารถรองรับรถยนต์ได้ 530 คัน	ไม่เปลี่ยนแปลง	7,058.49 ตารางเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างเพิ่มเติม
11. ระบบประปา พร้อมท่อถึงและถึงเก็บน้ำ	ติดตั้งระบบประปา หรือบ่อบาดาล พร้อมท่อถึงน้ำ	รับน้ำดิบจากการประปาส่วนภูมิภาค ปริมาณ 400 ลูกบาศก์เมตร/วัน	สร้างอาคารผลิตน้ำประปา อีก 1 แห่ง สำหรับอาคารดับเพลิงใหม่ รวมเป็น 2 แห่ง	อาคารผลิตน้ำประปา 1 แห่ง สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสาร และอีก 1 แห่ง สำหรับบ้านพักเจ้าหน้าที่
12. ระบบบำบัดน้ำเสีย	ไม่ระบุ	มีแผนก่อสร้างระบบถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเติมอากาศ (Aerobic Treatment Tank) 2 ชุด สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ สามารถรองรับน้ำเสียได้ 120 ลูกบาศก์เมตร/วัน	ไม่เปลี่ยนแปลง	ระบบถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเติมอากาศ (Aerobic Treatment Tank) จำนวน 4 ชุด บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม และอยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่
13. ห้องพักขยะ	ไม่ระบุ	ก่อสร้างใหม่ จำนวน 2 ห้อง ห้องละ 18 ตารางเมตร รวม 36 ตารางเมตร รวมสามารถรองรับขยะได้ทั้งหมด 78 ลูกบาศก์เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ขนาด 32 ตารางเมตร สามารถรองรับขยะได้ 24 ลูกบาศก์เมตร
14. บ่อหน่วงน้ำ	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
15. ถนนทางเข้าออก	ก่อสร้างทางเข้าสนามบิน กว้าง 7 เมตร ยาว 2,000 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ก่อสร้างขยายเป็น 4 ช่องทาง	มีถนนทางเข้าสนามบิน กว้าง 7 เมตร ยาว 2,000 เมตร อยู่ระหว่างการปรับปรุง ขยาย
16. 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
17. อาคาร AFL	ไม่ระบุ	ไม่เปลี่ยนแปลง	รื้อถอนอาคารเดิม และก่อสร้างใหม่ ขนาด 244 ตารางเมตร	ขนาด 90 ตารางเมตร และอยู่ระหว่าง การก่อสร้างอาคารใหม่

2.3.3 กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ปัจจุบัน (ธันวาคม 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 95.48 (ผลการดำเนินงาน ณ เดือนธันวาคม 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 84.49 (ผลการดำเนินงาน ณ เดือนธันวาคม พ.ศ.2567)

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

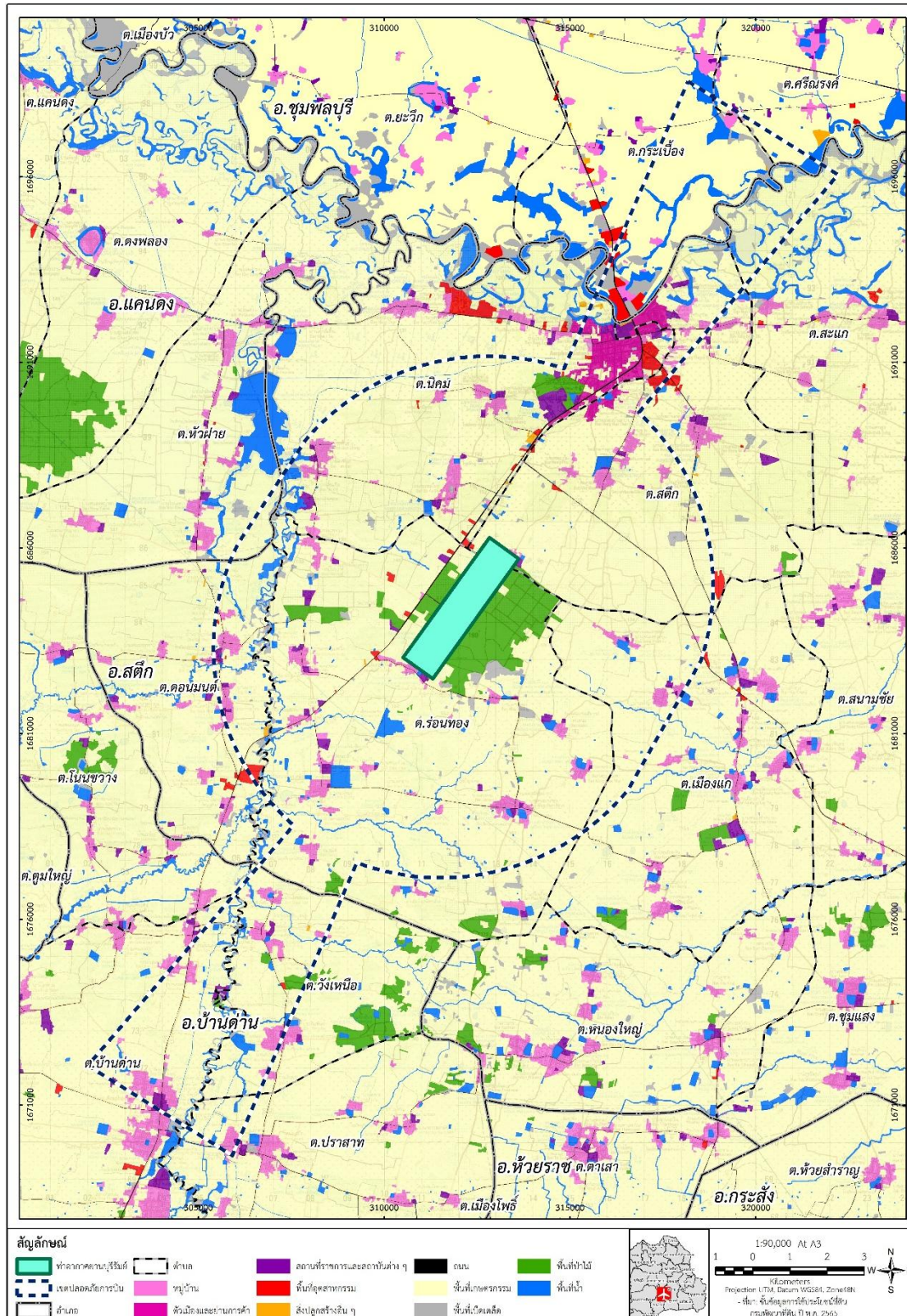
กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวง เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ อำเภอสตึก และอำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2540 ครอบคลุมพื้นที่ 12 ตำบล ใน 3 อำเภอ และ 2 จังหวัด จังหวัดสุรินทร์และจังหวัดบุรีรัมย์ รายละเอียดดังภาคผนวก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

2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2565) โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 126,281.71 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 100,239.34 ไร่ (ร้อยละ 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) ตามลำดับ (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
1. พื้นที่พักอาศัย	5,823.98	4.61
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	2,025.22	1.60
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	1,805.05	1.43
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	668.81	0.53
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	2,801.13	2.22
6. ถนน	697.04	0.55
7. พื้นที่เกษตรกรรม	100,239.34	79.38
8. พื้นที่ป่าไม้	4,897.72	3.88
9. พื้นที่น้ำ	5,203.15	4.12
10. 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 (ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวมทั้งสิ้น 86 คน (ไม่รวมเจ้าหน้าที่สายการบิน)

2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ธันวาคม พ.ศ. 2567) พบว่ามีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 1 ราย ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งให้บริการในเส้นทางดอนเมือง-บุรีรัมย์-ดอนเมือง เป็นประจำทุกวัน วันละ 4 เที่ยวบิน (ไปและกลับ)

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

สำหรับสถิติการขนส่งทางอากาศ ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 155-249 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ระหว่าง 16,828-24,669 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-1)

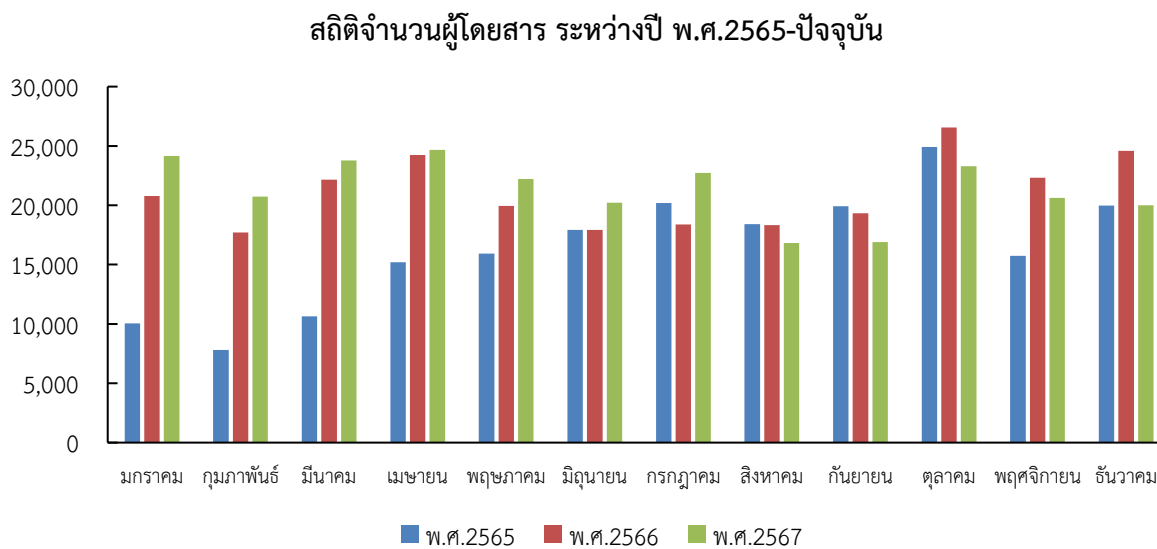
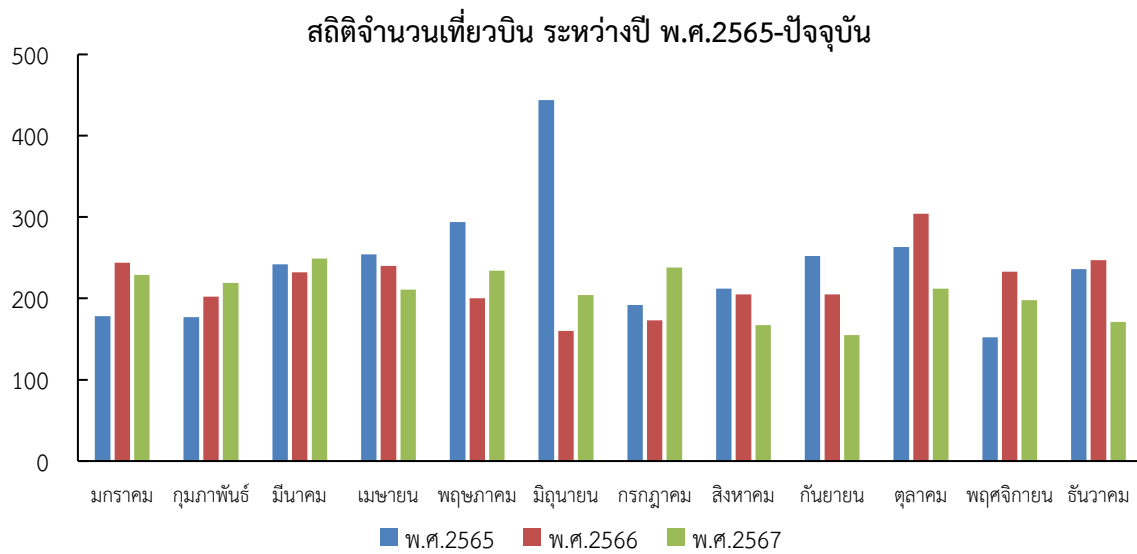
ส่วนสถิติย้อนหลัง 3 ปี (ปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน) พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 152-444 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง 7,795-26,553 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-2 และรูปที่ 2.6-1)

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	—	8	30	—	212	9,971	10,233	—	20,204
กรกฎาคม	—	178	—	10	—	20	30	—	238	11,377	11,355	—	22,732
สิงหาคม	—	104	2	6	4	20	31	—	167	8,262	8,566	—	16,828
กันยายน	—	104	—	—	—	31	20	—	155	8,384	8,503	—	16,887
ตุลาคม	—	130	12	24	6	16	24	—	212	11,351	11,936	—	23,287
พฤศจิกายน	—	120	1	13	—	38	24	2	198	10,132	10,481	—	20,613
ธันวาคม	—	124	—	8	—	12	27	—	171	10,349	9,659	—	20,008
รวม	0	1,818	17	91	10	207	344	8	2,495	125,872	130,231	0	256,103

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, ธันวาคม 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	238	9,983	10,218	20,201	9,235	9,152	18,387	11,377	11,355	22,732
สิงหาคม	212	205	167	8,998	9,413	18,411	8,737	9,590	18,327	8,262	8,566	16,828
กันยายน	252	205	155	10,756	9,160	19,916	9,571	9,768	19,339	8,384	8,503	16,887
ตุลาคม	263	304	212	11,628	13,271	24,899	13,294	13,259	26,553	11,351	11,936	23,287
พฤศจิกายน	152	233	198	7,896	7,841	15,737	11,184	11,123	22,307	10,132	10,481	20,613
ธันวาคม	236	247	171	10,543	9,432	19,975	13,129	11,465	24,594	10,349	9,659	20,008
รวม	2,896	2,645	2,487	98,034	98,613	196,647	125,351	126,895	252,246	125,872	130,231	256,103

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2567



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

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาที่ผ่านมา

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 หรือไม่ใช้แบบจำลองฯ ทั้งนี้จะพิจารณาว่า ข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้จะต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี และวิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ มีความเหมาะสมถูกต้องแม่นยำ และเชื่อถือได้ในทางวิชาการหรือไม่

2.2.2) การทบทวนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ จะมีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือ ไม่มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษาฯ 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) ส่วนการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง จะทบทวนตามรายงานขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุง กายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2563) โดยมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. สภาพภูมิประเทศ	<p>- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 และภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ ที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ</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 ● เก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้าง ควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่ราบ ทำการเก็บกองแบบขั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดให้มีความลาดชัน 2:1 ● ปลุกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝกควรปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน <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 และข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศของจังหวัดบุรีรัมย์- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิต้านคุณภาพอากาศบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง 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<ul style="list-style-type: none">• <u>ระยะก่อสร้าง</u> : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)• 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 และ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ จำนวน 2 ครั้ง เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2562</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการตรวจวัดจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยอ้างอิงจากคู่มือระดับเสียงจากเครื่องจักรที่นำมาใช้ในการก่อสร้าง ปี 2006 ของ ท น ' ว ย ง า น Federal Highway Administration, US. Department of Transportation</p> <p>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d)</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน รวมทั้งการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none">กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม.ขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนดห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็นจัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียงกิจกรรมการตอก/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>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงาน เอกสาร 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>- ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิรายละเอียดของชนิด/ลักษณะชั้นดิน คุณสมบัติทางกายภาพของดินในพื้นที่โครงการ และบริเวณโดยรอบที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านทรัพยากรดิน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดิน ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่พร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น งานขุดขนดิน งานปรับระดับพื้นที่ต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินให้มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จ ทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลาย <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมในระยะก่อสร้าง แม้จะมีกิจกรรมการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของดินหรือคุณสมบัติของดินแต่อย่างใด ส่วนในระยะดำเนินการ ไม่มีการเปิดหน้าดิน และไม่มีกิจกรรมที่จะรบกวนทรัพยากรดิน จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรดิน</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 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. นิเวศวิทยานบก (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>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการดำเนินการโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการดำเนินการโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
9. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<p>- รวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาพถ่ายทางอากาศ/ภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจภาคสนามพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบโครงการในรัศมี 5 กิโลเมตร</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้</p> <p>ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536) กรมการบินพาณิชย์ประสานงานกับกรมป่าไม้ เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่ป่าสงวน กรมการบินพาณิชย์ประสานงานกับสำนักผังเมือง สำนักงานจังหวัดเพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน</p> <p>- มีความเหมาะสม 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><u>ระยะก่อสร้าง</u> : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ จะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมด เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง ประสานกับเทศบาลตำบลสตึก เข้ามาจัดเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย ห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จัดให้น้ำใช้ของคนงานอย่างเพียงพอ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
12. การระบายน้ำ และการป้องกัน น้ำท่วม	<p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านการจัดการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ บันทึกอุบัติภัยและความเสียหาย จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ข้อมูลการออกแบบโครงสร้างต่างๆของโครงการที่มีผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำและการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่โครงการ และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง</p> <p>- การสำรวจภาคสนาม บริเวณพื้นที่โครงการทิศทางการไหล ลักษณะการระบายน้ำ แหล่งรองรับน้ำตามธรรมชาติ บริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วมบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำโดยใช้วิธี Rational method</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <p>เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดทำคลองระบายน้ำรอบพื้นที่โครงการ ตั้งสถานีสูบน้ำบริเวณด้านใต้ของพื้นที่โครงการ ตรวจสอบการร่วนหล่นของเศษดินหรือวัสดุที่จะลงสู่รางระบายน้ำด้านข้างของพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน จัดทำทางระบายน้ำผ่านชั่วคราวหรือทางระบายน้ำฉุกเฉินเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบ ให้ชุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ <p>ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536)</p> <ul style="list-style-type: none"> ทำคลองระบายน้ำ รอบบริเวณพื้นที่โครงการ สร้างสถานีสูบน้ำ ทางใต้ของพื้นที่โครงการ <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ระยะก่อสร้าง : ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 2536) : ตรวจสอบสถานีสูบน้ำ คลองระบายน้ำรอบโครงการ ก่อนถึงฤดูฝนหรือเดือนละ 1 ครั้ง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการตรวจสอบความพร้อมใช้งานของสถานีสูบน้ำเป็นดัชนีเฝ้าระวังผลกระทบทางการระบายน้ำโดยตรง</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 โดยมี หมายเลขโทรศัพท์ 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 เก็บกองวัสดุจากการรื้อถอนและต้องปกคลุมด้วยผ้าคลุมมิดชิดเพื่อการเก็บขนไปกำจัดต่อไป</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 ไม้แบบ และเหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง เป็นต้น</p> <p>3) ติดต่อประสานงานกับเทศบาลตึกให้เข้ามาเก็บขนเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการรื้อย้ายที่พักคนงาน 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	- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพของพื้นที่ ได้แก่ จำนวน นักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว เส้นทาง การท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว จากเว็บไซต์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูล ที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงาน ราชการ ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบัน ของสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมี คุณค่าทางประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่ โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมได้	- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ ที่อาจส่งผลกระทบด้านสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมีคุณค่า ทางประวัติศาสตร์ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถ แสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ดังนี้ ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) เช่น ● ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ ● ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัว อาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุด ของอาคาร ● ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่ง เศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรบกวน ลงบนถนน ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536) ● ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตาม ดูแลชี้วัดความเป็นอยู่ของประชากร ในบริเวณใกล้เคียงรอบสนามบิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ - มีความเหมาะสม เนื่องจาก ในระยะก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบ ด้านการท่องเที่ยวและมีผลกระทบ ในระดับต่ำในระยะสั้นๆ ด้านทัศนียภาพ สำหรับในระยะ ดำเนินการมีเพียงผลกระทบ ด้านบวก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนด มาตรการติดตามตรวจสอบ	-

ตารางที่ 3.1-1 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 ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ จากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้อง ดังนี้

(1) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานฯ มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่มีความเพียงพอ/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 ดังนั้นการปรับเปลี่ยนบทบาทหรือหน้าที่ในการดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด กรมการบันพลเรือนจึงไม่สามารถดำเนินการได้ 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 เสนอให้มีการขุดลอกรางระบายน้ำรอบ แนวเขตท่าอากาศยาน และแก้ไขปัญหาเรื่องการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำ 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 จากผลการศึกษาวิเคราะห์พืชพรรณ 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 มีแหล่งทำงานเพิ่มขึ้นและทำให้คมนาคมสะดวก

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 และนกกิ้งกือโคร่งคอดำ

- 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

- ควรตัดเสียงรบกวนก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบ 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 เก็บตัวอย่างน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารเมื่อเดือนมีนาคม 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 และอีقاب 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 และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม 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 คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าความเป็นกรด-ด่าง ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต มีค่าไม่เป็นตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้ง หลังผ่านการบำบัดน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

- ผลการสำรวจสัตว์ป่า พบว่า จากผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากิน ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 63 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่ และเหยี่ยวนกเขาชิดรา 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 ไม้ 13 ชนิด และกล้าไม้จำนวน 8 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้ 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 และนกฟิราปป่า

- 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

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง

การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างในครั้งนี้ เป็นการติดตามตรวจสอบบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ปรับปรุง ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 2 กิจกรรม ดังนี้

1) การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท ศรีสะเกษทวีผลก่อสร้าง จำกัด

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

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ ก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 โดยจากผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานี พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

2) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

2.1) รายละเอียดมาตรการ : กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยยังไม่มีเมื่อนำรถบรรทุกออกจากพื้นที่ก่อสร้าง 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 มีเพียงการปลูกหญ้าบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

3) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

3.1) **รายละเอียดมาตรการ :** ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง ได้แก่ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ให้ทำการรดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า มีเพียงกิจกรรมภายในอาคารที่พ่นฝุ่นโดยสารหลังใหม่ และอาคารคลังสินค้า ซึ่งไม่มีกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามมาตรการระบุ

3.2) **รายละเอียดมาตรการ :** หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยานฯ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน

3.3) **รายละเอียดมาตรการ :** ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ผาตะแกรงเหล็กปัดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปัดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทากลิ่นจากรางรับน้ำ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ

3.4) **รายละเอียดมาตรการ :** เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน




ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อย้ายบ้านพักคนงาน

3.5) **รายละเอียดมาตรการ :** ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : 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 ย่านศูนย์การค้าและย่านการค้า เป็นต้น
- (6) บริเวณแหล่งนันทนาการที่สำคัญของเมือง เช่น สวนสาธารณะ และสนามกีฬา เป็นต้น

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตรโดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า อาคาร คลังสินค้า และอยู่ระหว่างการตกแต่งภายในอาคาร ที่พัสดุโดยสารหลังใหม่	ไม่มี	 การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร  การก่อสร้างอาคารคลังสินค้า  การก่อสร้างอาคารที่ทำการกักกัน 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 กองแบบชั้นบันไดให้มีพื้นที่ หน้าตัดให้มี 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 และพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้เกิดมีการฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละออง ให้ทำการรดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง	✓	✓	⊗	จากการตรวจสอบ พบว่า มีเพียงกิจกรรมภายใน อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และอาคารคลังสินค้า ซึ่งไม่มีกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้อง ดำเนินการตามที่มาตรการระบุ	ไม่มี	-
	2) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการ ฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนหล่น จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุก อย่างมิดชิด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะ รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-
	3) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทาง เข้า-ออกไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับรลด ตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บน ถนนสาธารณะ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับ พนักงานขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมาย กำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ไม่มี	-
	4) กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือ ทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ ดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่ บริเวณก่อสร้างทุกวัน	✓	✓	○	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจาก พื้นที่ก่อสร้าง โดยยังไม่มีรถนำรถออกนอกพื้นที่ ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบความสะอาด พื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	หากมีนำรถบรรทุกออก จากพื้นที่ ก่อ สร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำ ความสะอาดล้อรถบรรทุก ทุกครั้ง	-

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	5) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ตรวจสอบและดูแล รักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดมลพิษ ทางอากาศ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบเครื่องจักร ก่อนการใช้งาน และมีการดูแลรักษาใช้งานได้ดี อยู่เสมอ	ไม่มี	 บันทึกการตรวจสอบอุปกรณ์และ เครื่องมือ
	6) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ หรือหญ้าแห้ง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเด็ดขาด เพราะอาจเป็นอุปสรรคต่อการขึ้น-ลงของ เครื่องบิน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะมาวางที่พื้นที่พักขยะ ก่อนนำไปเก็บไว้ในห้องพักขยะ เพื่อความสะดวก ในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาล ตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยแยกเป็นห้องพัก ขยะเศษอาหาร และขยะทั่วไป	ไม่มี	 ห้องพักขยะ

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	7) หากมีกิจกรรมการบินที่เครื่องบินต้องบิน ขึ้น-ร่อนลง ในขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างของ ห้วงทางวิ่งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทางเจ้าหน้าที่ ของท่าอากาศยานจะทำการแจ้งล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรให้หอบังคับการบิน และผู้รับเหมา ที่รับผิดชอบดูแลการก่อสร้างเพื่อวางแผน การทำงานและหยุดกิจกรรมก่อสร้าง โดยจะทำการ แจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน และมีการ เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกจากแนวเส้นทางการบิน ขึ้น-ร่อนลงของเครื่องบินเพื่อความปลอดภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : เนื่องจากมีเครื่องบินขึ้น-ลงเป็นประจำทุกวัน เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะแจ้งแผนการบิน ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทราบเป็นประจำทุกวัน รวมทั้ง เจ้าหน้าที่หอบังคับการบินจะแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ทราบก่อนที่จะมีเครื่องบินขึ้น-ลง 15-20 นาที เพื่อ เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกจากแนวเส้นทางการบิน	ไม่มี	-
3. เสียง/ สั่นสะเทือน	1) กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และปฏิบัติตาม 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	-

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	4) จัดวางเครื่องจักร / อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจาก แหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือน ราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่การก่อสร้าง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ท่าอากาศ ยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มี ผลกระทบต่อชุมชน โดยจากผลการตรวจวัด ระดับเสียงในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานี พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด	ไม่มี	ภาคผนวก ค
	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	-

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	7) การตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเจียร์	✓	✓	○	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน โดยจาก ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนเมษายนและ สิงหาคม พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานี พบว่า มีค่าเป็นไป ตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ไม่มี	 พื้นที่ตัดเจียร์
	8) บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ใน สภาพดี ตลอดช่วงเวลาก่อสร้างโครงการ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตรวจสอบถนนภายในท่าอากาศยาน และถนน ชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง หากพบว่าชำรุดจะดำเนินการ ซ่อมแซมทันที	ไม่มี	 ถนนด้านหน้าอาคารที่พัก ผู้โดยสารหลังใหม่  ถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	9) หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียง และความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่ โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยาน บุรีรัมย์เพื่อตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน ให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป	✓	✓	⊗	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 พบว่า มีเศษดินร่วงหล่น จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำภายในพื้นที่ ท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	2) จัดให้มีห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้าง จำนวน ส้วม 3 ห้องต่อคนงาน 50 คน	✓	✓	●	<i>การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ :</i> ภายในพื้นที่ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 6 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 50 คน <i>การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน :</i> ภายในพื้นที่ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 7 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 100 คน	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	3) จัดให้มีรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งาน อยู่เสมอ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีรางระบายน้ำโดยรอบ พื้นที่ท่าอากาศยาน และมีการตรวจสอบ ให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ	ไม่มี	-
	4) ก่อสร้างรางระบายน้ำและบ่อหน่วงน้ำภายใน พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการรองรับและระบายน้ำ จำนวน 3 บ่อ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า มีการก่อสร้างรางระบายน้ำ และบ่อหน่วงน้ำ จำนวน 2 บ่อ ภายในพื้นที่ท่าอากาศ ยานบุรีรัมย์	ไม่มี	 บ่อหน่วงน้ำ
5. ทรัพยากร ดิน	1) จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการ ก่อสร้างและใช้รางระบาย เช่น ท่อ บ่อพักตะกอน และอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีรางระบายน้ำชั่วคราวภายในพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนที่จะ รวบรวมน้ำให้ระบายลงบ่อหน่วงน้ำที่อยู่ระหว่าง การก่อสร้าง	ไม่มี	 รางระบายน้ำข้างถนนทางเข้า  รางระบายน้ำเข้าสู่บ่อหน่วงน้ำ

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 จากการตรวจสอบในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า อาคาร คลังสินค้า และอยู่ระหว่างการตกแต่งภายในอาคาร ที่พัสดุโดยสารหลังใหม่	ไม่มี	 การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร  การก่อสร้างอาคารคลังสินค้า  การก่อสร้างอาคารที่ทำการกักกัน 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	3) งานขุดดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้อง ปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินจะขุดดินโดยให้มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุด แล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน และการขุดดินโดยให้มีความลาดชันที่ 2:1 แต่ยังไม่ มีการปลูกหญ้าแฝกคลุมดิน มีเพียงการปลูกหญ้าบริเวณ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่	ไม่มี	 การปลูกหญ้าบริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสารหลังใหม่
6. นิเวศวิทยาบก -ทรัพยากร ป่าไม้	1) ก่อนทำการตัดไม้ที่จะทำการก่อสร้างจะต้อง แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการตรวจ และตัดต้นไม้ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ก่อนทำการตัดไม้เพื่อ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารมีการประสานงานกับ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) ให้เข้ามา ดำเนินการตรวจสอบเพื่อตัดต้นไม้ที่จำเป็นต้องตัด ออกจากพื้นที่ และดำเนินการตัดต้นไม้ตามข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้อง	ไม่มี	-
	2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุน การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ป่าไม้ในการ ตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน (มาตรการ ปี 2536)	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการ ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ ป่าไม้ และสนับสนุน การตรวจสอบการบุกรุก บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	3) ในกรณีที่ต้องการตัดฟันต้นไม้เพื่อก่อสร้าง ควรระมัดระวังมิให้มีการตัดไม้นอกพื้นที่	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ได้ตัดฟันต้นไม้แล้วเสร็จในขั้นตอนการเตรียม พื้นที่ โดยไม่มีการตัดต้นไม้ในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	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	-
	6) องค์กรเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟฟ้า อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบถึง แนวทางการป้องกันไฟฟ้า การแก้ไขปัญหาไฟฟ้า การระมัดระวังอันตรายจากไฟฟ้า และผลกระทบ จากไฟฟ้า โดยเฉพาะผลกระทบที่มีต่อสุขภาพ อนามัยของประชาชน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์เผยแพร่ ข้อมูลข่าวสารและสถานการณ์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง ให้ประชาชนรอบพื้นที่ทราบ	ไม่มี	-
	7) องค์กรและขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่ งดเว้น การจุดไฟใกล้บริเวณแนวเขตป่า	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์และ ขอความร่วมมือจากชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ให้จุดไฟใกล้บริเวณพื้นที่ป่า	ไม่มี	-
	8) เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตาม แผนระดมพลดับไฟฟ้าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อมการปฏิบัติตามแผนระดมพล ดับไฟฟ้า	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	9) เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับ ปฏิบัติงานดับไฟป่าของจังหวัด เครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรในการปฏิบัติงาน ดับไฟป่าของจังหวัดบุรีรัมย์	ไม่มี	-
	10) ประสานหน่วยงานดับไฟป่า ร่วมการ ปฏิบัติงานดับไฟป่าของหน่วยงานทุกหน่วยงาน ที่มีพื้นที่รับผิดชอบโดยเน้นการเข้าถึงพื้นที่ อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์ในลักษณะบูรณาการ ร่วมกัน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรในการปฏิบัติงาน ดับไฟป่าร่วมกับหน่วยงานดับไฟป่าของจังหวัดบุรีรัมย์	ไม่มี	-
-ทรัพยากร สัตว์ป่า	มาตรการป้องกันการลักลอบตัดไม้และการ ขยายตัวของชุมชนที่บุกรุกพื้นที่ป่า						
	1) รณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชนในพื้นที่ไม่บุกรุก พื้นที่ป่า		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์ และขอความร่วมมือจากชุมชน ไม่ให้บุกรุกพื้นที่ป่า	ไม่มี	-
	2) จัดให้มีชุดลาดตระเวนเดินสำรวจในพื้นที่ป่า ของสนามบินอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจพื้นที่ป่าของสนามบินเป็น ประจำทุกวัน รวมทั้งผู้ดูแลสนามบินของท่าอากาศ ยานได้มีการตรวจพื้นที่ป่าของสนามบินเป็นประจำ ทุกวันเช่นกัน	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	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	-
	มาตรการป้องกันอัคคีภัย กรณีเกิดไฟป่า 1) กรณีเกิดเหตุไฟป่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติ ตามแผนฉุกเฉินภัยพิบัติทางธรรมชาติ ของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติ ตามแผนฉุกเฉินภัยพิบัติทางธรรมชาติ	ไม่มี	-
	2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้มีการประสาน กรมป่าไม้ให้มาติดกั้นไม้ที่ใกล้กับอาคารต่างๆ ของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เป็นประจำทุกปี ในช่วง ก่อนฤดูแล้งเพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้ประสานองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ให้มาติดกั้นไม้ ที่ใกล้กับอาคารต่างๆ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามความเหมาะสม	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	3) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการจัดเตรียม รถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงต่าง ๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้มีการจัดเตรียมรถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิง ต่างๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน	ไม่มี	 รถดับเพลิง  ถังดับเพลิง
	4) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการตัดหญ้าในบริเวณ พื้นที่โดยรอบอาคารอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้เป็น แหล่งเชื้อเพลิงในการเกิดอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้มีการตัดหญ้าในบริเวณพื้นที่โดยรอบอาคาร อย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตัดหญ้า
	5) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการประสาน หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทา สาธารณภัยและป้องกันอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้มีการประสานหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับ การบรรเทาสาธารณภัยและป้องกันอัคคีภัย	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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	1) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการ ฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวน จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะรถบรรทุก อย่างมิดชิด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนัก ไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมน้ำหนักรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง 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	 ป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง”

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 และกำกับ 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 มีการเปิดหน้าดินเฉพาะพื้นบริเวณที่จำเป็นต่อ การก่อสร้าง	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 และ การ ป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	3) ตรวจสอบการรบกวนของที่ดินหรือวัสดุ ที่จะลงสู่รางระบายน้ำด้านข้างของพื้นที่ก่อสร้าง ทุกวันเพื่อป้องกันการอุดตันของรางระบายน้ำ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่กวาดทำความสะอาด หากพบว่ามีเศษดิน ร่วนหล่น จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเศษดิน ร่วนลงสู่รางระบายน้ำ	ไม่มี	 รางระบายน้ำ ด้านข้างพื้นที่ก่อสร้าง
	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	-

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 หน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ฝาดะแกรง 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 ภายในพื้นที่ก่อสร้างได้ จัดให้มีห้องส้วมจำนวน 6 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับ คนงาน 50 คน โดยตั้งอยู่ห่างจากบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ประมาณ 1,500 เมตร การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ภายในพื้นที่ก่อสร้างได้ จัดให้มีห้องส้วมจำนวน 7 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับ คนงาน 100 คน โดยตั้งอยู่ห่างจากบ่อน้ำ บ้านโคกสุพรรณ ประมาณ 1,700 เมตร	ไม่มี	



ห้องส้วม

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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	-
10. การจัดการ ขยะ	1) ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมด 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 ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะมาวางในพื้นที่พักขยะ ก่อนนำไปเก็บไว้ในห้องพักขยะ เพื่อความสะดวก ในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาล ตำบลสตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยแยกเป็นห้องพัก ขยะเศษอาหาร และขยะทั่วไป	ไม่มี	 ห้องพักขยะ

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 ได้ขนย้ายขยะไปทิ้งยังศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยเทศบาล ตำบลตึก เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการเผา เศษวัสดุ ขยะ หรือหญ้าแห้งภายในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	5) กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะลงในภาชนะ รองรับขยะและห้ามทิ้งหรือกองไว้ภายนอกภาชนะ รองรับเด็ดขาด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า กำหนดให้คนงานก่อสร้าง ทิ้งขยะลงในพื้นที่ที่กำหนด	ไม่มี	 ถังขยะ บริเวณสำนักงานก่อสร้าง

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ต่อท่อน้ำประปาชั่วคราวจาก ท่อน้ำประปาของอาคารที่พักผู้โดยสารมาใช้ในพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งมีการสำรองน้ำใช้ ซึ่งมีปริมาณ อย่างเพียงพอ	ไม่มี	-
12. เศรษฐกิจ- สังคม	1) กรมท่าอากาศยานจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับ ราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจด อำเภอ สตึก จังหวัดบุรีรัมย์ (มาตรการ ปี 2536)	✓		●	<i>การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ :</i> 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 และได้รับผิดชอบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลและ ผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง ตั้งไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายแสดงข้อมูลโครงการและ ผู้รับผิดชอบโครงการ
	3) จัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้าง โครงการ ไว้หน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการ และชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และ ระบุชื่อผู้รับผิดชอบ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ ไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ	ไม่มี	
	4) กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดทำทะเบียนและตรวจ โรค/สารเสพติด คนงานที่มาจากต่างถิ่น เพื่อให้ สามารถควบคุมดูแล และตรวจสอบคนงานต่างถิ่น อย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้สร้างความเดือดร้อนและ ก่อความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดทำทะเบียนและตรวจโรค และสารเสพติดกับคนงานต่างถิ่น	ไม่มี	-
	5) กำหนดให้ผู้รับเหมาให้ความสำคัญต่อการ พิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อ ลดปัญหาด้านสังคม และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่ เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุดเพื่อเพิ่มรายได้ ให้กับคนในชุมชน ตามความเหมาะสมกับงาน และให้อัตรากำลังเป็นไปตามกฎหมายกำหนด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีคนงานก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าว ซึ่งเป็น ลูกจ้างประจำของผู้รับเหมาก่อสร้าง รองลงมาเป็นคน ในจังหวัดบุรีรัมย์ โดยพิจารณาตามความเหมาะสม กับงาน	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	6) บ้านพักคนงาน ต้องดูความสะดวกสบายเรียบร้อย ไม่ให้เกิดผลกระทบกับชุมชน เมื่อก่อสร้างแล้ว เสร็จต้องทำการรื้อถอนบ้านพักให้เรียบร้อยแล้ว ปลูกต้นไม้ทดแทน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีคนงานก่อสร้างทำความสะอาดบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
	7) ในกรณีต้องมีการจ้างแรงงานจากภายนอกพื้นที่ จะต้องมีการทำประวัติคนงานเพื่อเป็นหลักฐาน ที่จะช่วยควบคุมปัญหาที่เกิดจากคนงานต่อชุมชน โดยรอบ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าว ซึ่งเป็น ลูกจ้างประจำของผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยมีการ ทำประวัติคนงาน	ไม่มี	-
	8) จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็น ศูนย์กลางในการรับเรื่องราวร้องเรียนในกรณีเกิด ความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุ และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อ ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง <u>การรับเรื่องราวการร้องเรียน</u> ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีช่องทางในการรับ ข้อร้องเรียนของประชาชน ดังนี้ 1. กล่องรับข้อร้องเรียนที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2. โทรศัพท์รับข้อร้องเรียนที่กลุ่มพิธีการบิน และอำนวยความสะดวก 3. จดหมายรับข้อร้องเรียนที่ส่งมายัง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ ไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ และจากการ ติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเรื่องร้องเรียนแต่อย่างใด	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 มีการติดตั้งรั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง และมีการ ติดป้ายเตือน บริเวณประตูทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 <p>รั้วแสดงเขตก่อสร้างและ ป้ายเตือนอันตราย</p>

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 มีระบบสาธารณสุขโรคที่จำเป็น การจัดเตรียมห้องส้วม พื้นที่อาบน้ำ การจัดเตรียม ถังขยะ เป็นต้น	ไม่มี	 ห้องส้วม บริเวณบ้านพักคนงาน  พื้นที่อาบน้ำ ชั่วคราว  ถังขยะ บริเวณบ้านพักคนงาน

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

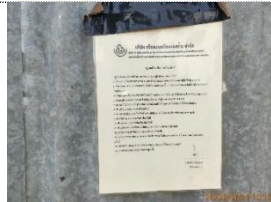
ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล 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 ก่อนส่งต่อไปยังโรงพยาบาลส่งเสริมตำบลร่อนทอง	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 จัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลและประสานงาน กับโรงพยาบาลส่งเสริมตำบลร่อนทองในการ 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 ตรวจสุขภาพคนงานเพื่อป้องกัน การกระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ ลงบันทึกประวัติคนงาน และตรวจสุขภาพคนงาน ก่อนเข้าทำงาน	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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
	19) จัดให้มีตู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจาก 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

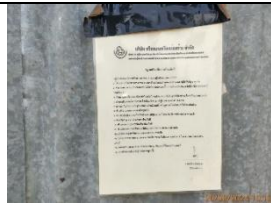


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	<p><u>มาตรการที่พักคนงาน</u></p> <p>1) การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงาน ให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประการกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 อย่างเคร่งครัด</p>		✓	●	<p>การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน :</p> <p>จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงานให้ได้ มาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด</p>	ไม่มี	 <p>ห้องส้วม บริเวณบ้านพักคนงาน</p>  <p>พื้นที่อาบน้ำ ชักล้าง</p>  <p>ถังขยะ บริเวณบ้านพักคนงาน</p>

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

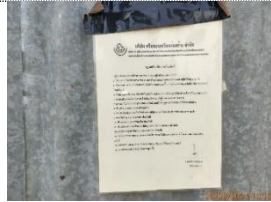

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	2) กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแล พฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบมิให้ ก่อความเดือดร้อนรำคาญและปัญหาต่าง ๆ ให้กับ ผู้อาศัยในชุมชน และพื้นที่ใกล้เคียง หากคนงาน ประพฤติดี ต้องมีการกล่าวตักเตือนลงโทษ ถึงขั้นไล่ออก โดยพิจารณาจากความเหมาะสม ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดกฎระเบียบสำหรับ คนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลคนงาน ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้ก่อความเดือดร้อนกับ บุคคลภายนอก รวมทั้งมีการกำหนดบทลงโทษ ที่ชัดเจน	ไม่มี	 กฎระเบียบ บริเวณบ้านพัก
	3) จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (สูงประมาณ 2 เมตร) พร้อมกับให้มีพนักงาน 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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	 กฎระเบียบ บริเวณบ้านพัก
	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	-
	9) จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงาน ชั่วคราวภายใน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อไว้ บริเวณด้านหน้าพื้นที่ ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ รวมทั้งมีกล่องรับ เรื่องร้องเรียนไว้ที่ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน บุรีรัมย์	ไม่มี	 ป้ายแสดงข้อมูลโครงการ

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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)	10) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี ขนาด 15 ปอนด์ ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลัง จำนวน 9 จุด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี แห่ง ขนาด 15 ปอนด์ จำนวน 4 ถึง กระจายบริเวณ บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งครอบคลุมบ้านพักคนงาน ในปัจจุบัน	ไม่มี	 ถังดับเพลิง บริเวณบ้านพักคนงาน
	มาตรการรื้อย้ายที่พักคนงาน						
	เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน ดังนี้	✓	✓	⊗	จากการตรวจสอบ พบว่า เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรม การก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อย้าย บ้านพักคนงาน	ไม่มี	-
	1) จัดให้มีพื้นที่เก็บกองวัสดุจากการรื้อถอนและ ต้องปกคลุมด้วยผ้าคลุมมิดชิดเพื่อรอการเก็บขน ไปกำจัดต่อไป	✓	✓				
	2) วัสดุจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถ นำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แบบ และ เหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับ ชื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง	✓	✓				
	3) ติดต่อประสานงานกับเทศบาลตำบลตึกให้ เข้ามาเก็บเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการ รื้อย้ายที่พักคนงาน เพื่อนำไปฝังกลบยังพื้นที่ ฝังกลบของเทศบาลตำบลตึก	✓	✓				

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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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) ไม่นำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปทิ้งในพื้นที่ สาธารณะหรือสถานที่ที่อาจส่งผลกระทบ ต่อประชาชน โดยรอบท่าอากาศยาน	✓	✓				
	5) กำหนดช่วงเวลาการขนส่งมูลฝอยจาก การรื้อถอน โดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการขึ้นลง ของอากาศยานซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มียาน ผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน เพื่อลดผลกระทบ ด้านการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์	✓	✓				
	6) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมและอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน ในขณะขนส่งวัสดุจากการรื้อถอน เพื่อป้องกัน ผลกระทบด้านการจราจรและอุบัติเหตุทางรถยนต์ ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน	✓	✓				
	7) ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่รื้อถอนหรือบริเวณ ที่ทำให้เกิดฝุ่นอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (เช้าและ เย็น) ในกรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จำนวนมากให้เพิ่มความถี่การฉีดพรมน้ำ ตามความเหมาะสม	✓	✓				
	8) จัดให้มีไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่รื้อถอน ให้เพียงพอ ไม่ให้มีจุดอับหรือมุมมืด เพื่อป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุ	✓	✓				

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด</p> <p>แต่อย่างไรก็ดี จากการตรวจสอบพบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อเป็นมาตรการด้านความปลอดภัยในระหว่างการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ</p>		 <p>รั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง</p>

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 ทำให้เกิดภาพที่ไม่สวยงาม	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุ ใช้ผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด โดยไม่มีวัสดุก่อสร้าง ร่วงหล่น	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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</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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 สบายตาแก่ผู้ที่มีมองจากภายนอกโครงการ	✓	✓	●	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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ ดังนี้ (ตารางที่ 4.2-1)

1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ


รายละเอียดมาตรการ : สร้างสถานีสูบน้ำทางใต้ของพื้นที่โครงการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีสถานีสูบน้ำทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด โดยหากพบปัญหาด้านการระบายน้ำหรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการสร้างบ่อหนองและประตูระบายน้ำเพื่อควบคุมการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ ตามที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้


รายละเอียดมาตรการ : การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสม ลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : เนื่องจากการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม เป็นความรับผิดชอบของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว

ตารางที่ 4.2-1					
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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	-
2. สภาพนิเวศวิทยาบนบก	1) ส่งเสริม/สนับสนุนโครงการด้านเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัด	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้สนับสนุนโครงการด้านการเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อชดเชยพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปเนื่องจากจากก่อสร้างท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	2) การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำ เพื่อการเกษตร ต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	⊗	เนื่องจากการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็มเป็นความรับผิดชอบของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. การใช้ที่ดิน	1) กรมการbinพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับ กรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่ป่าสงวน	●	กรมท่าอากาศยาน (เดิม กรมการbinพาณิชย์) ได้ประสานงานกับกรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ป่าสงวนเพื่อเป็นพื้นที่ดำเนินโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	 <p>ประกาศกรมป่าไม้ เรื่อง กำหนดบริเวณพื้นที่ให้ส่วนราชการหรือองค์การของรัฐเข้าใช้ประโยชน์ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ฉบับที่ 11/2537</p>
	2) กรมการbinพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับ สำนักผังเมือง สำนักงานที่ดินจังหวัด เพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ปัจจุบันได้มีการประกาศผังเมืองรวมจังหวัดบุรีรัมย์ พ.ศ.2560 เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ โดยบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ส่วนใหญ่ ถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และมีบางส่วนถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทชุมชน รวมทั้งพื้นที่โดยรอบยังถูกกำหนดเป็นพื้นที่ปลอดภัยเดินอากาศ ที่มีการควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างและการใช้ที่ดิน จึงทำให้ไม่สามารถสร้างสิ่งปลูกสร้างที่จะกระทบกับการเดินอากาศ	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ




ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน





ไม่สามารถประเมินผลได้

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

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
5. การสาธารณสุข	1) ควรจะมีการเตรียมจัดทำแผนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นพร้อมทั้ง รายละเอียดของการสั่งงานในแต่ละหน่วยงานเพื่อให้เกิดการประสานที่ดี	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีการจัดทำแผนอุบัติเหตุ โดยมีการระบุรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติและการสั่งงานในแต่ละหน่วยงาน โดยได้ดำเนินการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินและเผชิญเหตุเต็มรูปแบบ ประจำปี พ.ศ.2566 (BEMEX2023) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ.2566 และดำเนินการซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปี พ.ศ.2567 (Table Top Exercise) ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567	ไม่มี	  แผนการซ้อมแผนฉุกเฉินและเผชิญเหตุเต็มรูปแบบ ประจำปี 2566
	2) เมื่อจัดทำแล้วควรมีการปรับปรุงอย่างน้อย 2 ปี ต่อ 1 ครั้ง	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการทบทวนแผนอุบัติเหตุเป็นประจำอย่างน้อย 2 ปีต่อครั้ง	ไม่มี	-
6. สังคม-เศรษฐกิจ	1) ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรในบริเวณใกล้เคียงรอบสนามบิน	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ในช่วง 5 ปีแรกของการก่อสร้างท่าอากาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามดูแลความเป็นอยู่ของประชาชน ในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน และในปัจจุบันท่าอากาศยานมีระบบการรับเรื่องร้องเรียน เพื่อรับฟังปัญหาของประชาชนโดยรอบ และนำไปแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

4.3 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

1) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

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

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

1.2) รายละเอียดมติคณะกรรมการ : กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

ผลการปฏิบัติตามมติ : กรมท่าอากาศยานได้กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน

1.3) รายละเอียดมติคณะกรรมการ : แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ

ผลการปฏิบัติตามมติ : เพื่อให้การดำเนินงานของท่าอากาศยานเกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรการดังกล่าว อธิบดีกรมท่าอากาศยานจึงมอบอำนาจให้ผู้ช่วยการท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักของพื้นที่ในการดำเนินการตามมาตรการที่เกี่ยวข้องแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน โดยให้มีอำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พร้อมทั้งระบุอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ รายละเอียดตามคำสั่งกรมท่าอากาศยาน ที่ 384/2567 เรื่อง มอบอำนาจให้ท่าอากาศยานดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน ลงวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2567

2) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

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

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานและท่าอากาศยานบุรีรัมย์ยังไม่มี ความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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>	●	<p>กรมท่าอากาศยานมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน รายละเอียดของผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 4.1-1</p>	<p>กรมท่าอากาศยานต้องควบคุมให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน</p>	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

<p>ตารางที่ 4.3-2</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)</p> <p>โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)</p>				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
1.2) กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	●	กรมท่าอากาศยานได้กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน รายละเอียดของผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 4.1-1	กรมท่าอากาศยานต้องควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน	



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 เอเซีย 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	●	เพื่อให้การดำเนินงานของท่าอากาศยานเกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรการดังกล่าว อธิบดีกรมท่าอากาศยานจึงมอบอำนาจให้ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักของพื้นที่ในการดำเนินการตามมาตรการที่เกี่ยวข้องแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน โดยให้ผู้อำนวยการแต่งตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ 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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปีงบประมาณ พ.ศ.2567 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ กท.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 (ธันวาคม พ.ศ.2567) กรมท่าอากาศยานและท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการดังนี้				

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน	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

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)</p> <p>โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)</p>				
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 (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 โดยจากการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมายังไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด	-	-
4) กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การปกครองท้องถิ่น บ้านหนองไผ่ หมู่ที่ 9 ตำบลสตึก บ้านโคกสุพรรณ หมู่ที่ 17 ตำบลร่อนทอง องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันข้อร้องเรียน	●	จากการตรวจสอบ พบว่า กรมท่าอากาศยานได้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชนในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทราบถึงการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบการดำเนินการ	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

5.1 คุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ: 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 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	●	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.1) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้	ไม่มี	-
2. ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	- L _{eq} 24 hr. - L _{dn} - L _{max}	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.2) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567	ไม่มี	-
- ระดับเสียงจากเครื่องบิน	- Noise contour (NEF)	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการประเมินผลกระทบด้านเสียงแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนมิถุนายนและธันวาคม พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.2)	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้

ตารางที่ 5-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ				
2. ระดับเสียง (ต่อ) - ทิศนคิต้านระดับเสียง	- ทิศนคิต้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคิต่อมลพิษทางเสียง	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ 1) ชุมชนหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านสระกอ 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโสกคลอง	ปีละ 1 ครั้ง	●	- ดำเนินการสำรวจทิศนคิต้านเสียงแล้วในช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 โดยดำเนินการร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.9)	ไม่มี	-
3. ความสั่นสะเทือน	- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนแล้วจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.3) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567	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 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.4) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงฤดูฝน	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



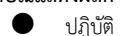
หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้

ตารางที่ 5-1 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	●	- ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้วจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.5) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567	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 - บ่อพักน้ำทั้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน 4 ชุด* - บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน 4 ชุด - บ่อพักก่อนระบายออกสู่สาธารณะ*	ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้วจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.6) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

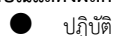
หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้

ตารางที่ 5-1 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	●	- ดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.7)	ไม่มี	-
8. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือ นิเวศวิทยา และ สถานภาพของนก และสัตว์ที่ เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำ การบิน สภาพอากาศ และ ชนิดของนก	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - บริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดัง หัวข้อ 5.8) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูฝน	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



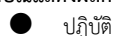
หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้

ตารางที่ 5-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ				
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกรับรู้ต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทิศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 	<p>กลุ่มครัวเรือน : ประกอบด้วยชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวมจำนวน 5 ชุมชน ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ชุมชนหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านสระกอ 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโสกคลอง <p>กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่** : ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้านของชุมชน ทั้ง 5 หมู่บ้าน</p> <p>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม** : รวม 2 แห่ง ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) สถานศึกษาในพื้นที่ รวม 1 แห่ง คือ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 2) กลุ่มศาสนสถานในพื้นที่ รวม 1 แห่ง ได้แก่ สำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ 	ปีละ 1 ครั้ง	●	- ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.9)	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

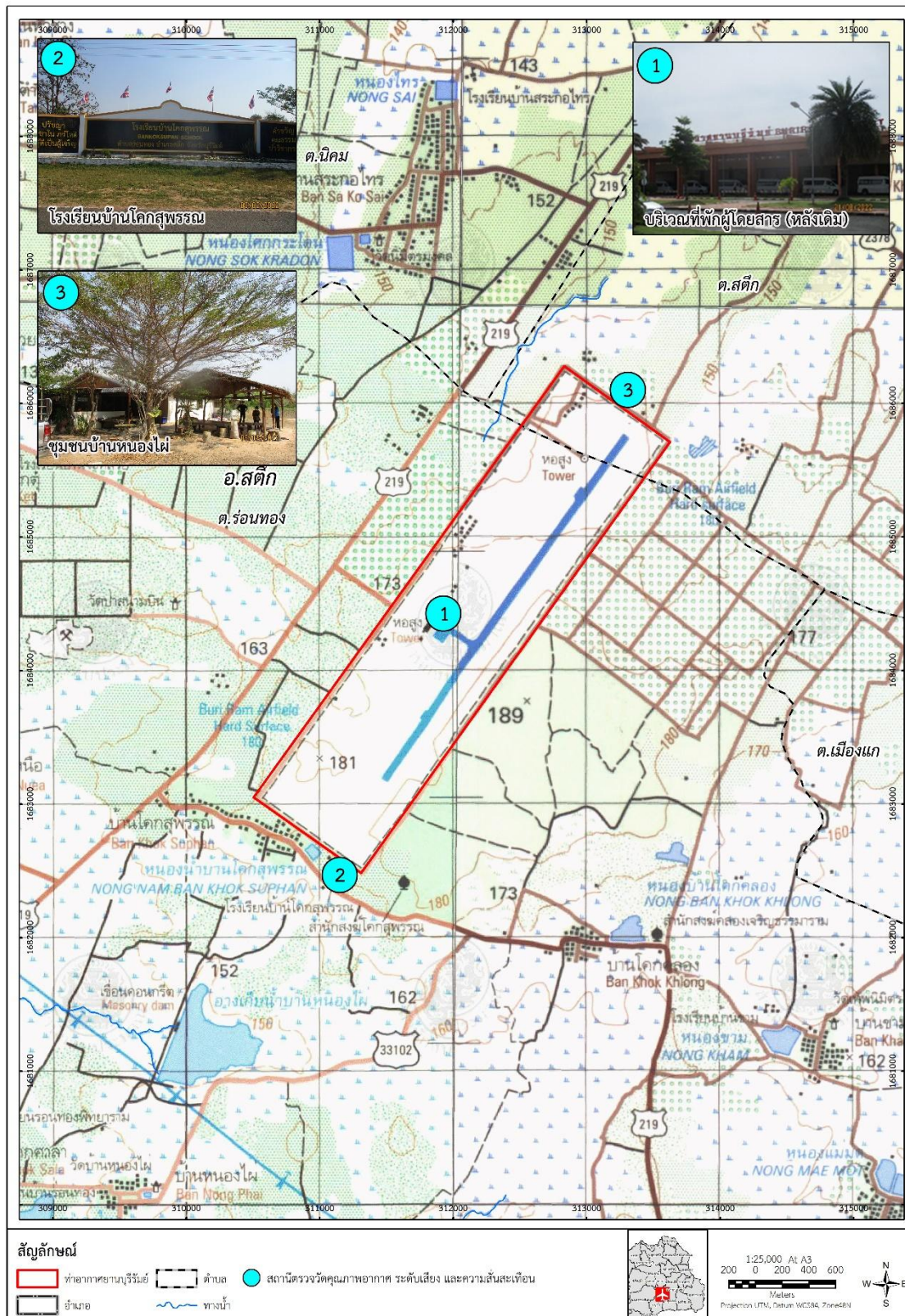


ไม่สามารถประเมินผลได้

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 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.1-1)

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

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

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

ภาพที่ 5.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ชุมชนบ้านหนองไผ่

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



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)

ภาพที่ 5.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

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 ประเมิน ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ 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 ชั่วโมงของ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (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 คำนวณปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ใน 2 กรณี คือ กรณีเครื่อง SHORT และกรณีเครื่อง 737 มีรายละเอียดดังนี้

กรณีคาดการณ์	ผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA*	
	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (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 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (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 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ ขณะ 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 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (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 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (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 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (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 มีการนำดินมาถมสำหรับหลังที่เหลือนจากการทำไร่นาเผาเป็นพื้น 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 อุตุณิยมหาวิทยาลัยอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

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 ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจาก ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 2.3-2.9 น็อต

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในเดือน เมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกตามช่วงฤดูมรสุม ดังนี้ (ตารางที่ 5.1-2 และ รูปที่ 5.1-2 ถึงรูปที่ 5.1-3 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก 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 5.1-1
สถิติภูมิอากาศในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2566) จากสถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์
CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2003-2023

Station BURIRUM
Index Station 48437
Latitude 15° 13' 32.7" N
Longitude 103° 14' 53.1" E

Elevation of station above MSL 182.00 Meters
Height of barometer above MSL 184.00 Meters
Height of Thermometer above ground 2.00 Meters
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	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	4.74
	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	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	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	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	43.2
	Mean Min.	21	17.4	19.7	22.8	24.4	24.8	24.6	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	0.6
	Mean	21	23.6	26.1	28.8	29.7	29.1	28.6	27.9	27.5	27.0	26.3	25.4	26.9
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	21	16.4	17.7	20.0	22.1	23.9	24.2	24.1	24.3	22.9	20.5	17.2	21.5
Relative Humidity(%)	Mean	24	67	63	62	66	76	79	81	84	87	83	76	74.6
	Mean Max.	24	87	84	83	86	92	93	94	95	97	95	92	90.5
	Mean Min.	24	44	40	40	44	55	59	63	66	69	65	55	54.1
	Ext.Min.	24	19	14	14	19	28	35	34	44	42	32	22	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	9.7
	07.00LST	21	8.1	7.7	7.8	8.5	9.1	9.5	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	4.5
Wind (Knots)	Prev.Wind	18	NE	NE	S	S	S	S	S	SW	S	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	2.6
	Max.	20	36.0	29.0	34.0	48.0	40.0	34.0	37.0	38.0	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	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	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	109.9
	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	166.8
Sunshine Duration(hr.)	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	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	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	0.1
	ThunderStorm	21	0.2	0.8	3.5	5.8	11.0	8.1	6.4	7.9	8.1	3.2	0.8	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	2.7

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.1-2						
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 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. อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	ครั้งที่ 1	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*
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	0.049	0.027	0.0086	0.44
		15-16 ส.ค. 2567	0.055	0.026	0.0085	0.42
		16-17 ส.ค. 2567	0.031	0.015	0.0084	0.45
		17-18 ส.ค. 2567	0.023	0.015	0.0087	0.43
		18-19 ส.ค. 2567	0.027	0.016	0.0088	0.44
		19-20 ส.ค. 2567	0.039	0.017	0.0088	0.41
		20-21 ส.ค. 2567	0.027	0.013	0.0084	0.41
		ค่าเฉลี่ย	0.036	0.018	0.0088*	0.45*
2. โรงเรียนบ้าน โคกสุพรรณ	ครั้งที่ 1	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*
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	0.024	0.016	0.0089	0.46
		15-16 ส.ค. 2567	0.026	0.019	0.0089	0.44
		16-17 ส.ค. 2567	0.021	0.014	0.0083	0.43
		17-18 ส.ค. 2567	0.023	0.016	0.0081	0.44
		18-19 ส.ค. 2567	0.025	0.018	0.0083	0.41
		19-20 ส.ค. 2567	0.027	0.015	0.0081	0.37
		20-21 ส.ค. 2567	0.023	0.015	0.0077	0.42
		ค่าเฉลี่ย	0.024	0.016	0.0089*	0.46*

ตารางที่ 5.1-2						
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)						
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)
3. ชุมชนบ้าน หนองไผ่	ครั้งที่ 1	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*
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	0.033	0.019	0.0078	0.44
		15-16 ส.ค. 2567	0.086	0.028	0.0089	0.44
		16-17 ส.ค. 2567	0.066	0.030	0.0081	0.41
		17-18 ส.ค. 2567	0.076	0.016	0.0077	0.41
		18-19 ส.ค. 2567	0.063	0.025	0.0077	0.45
		19-20 ส.ค. 2567	0.063	0.026	0.0078	0.39
		20-21 ส.ค. 2567	0.032	0.017	0.0080	0.40
		ค่าเฉลี่ย	0.060	0.023	0.0089*	0.45*
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

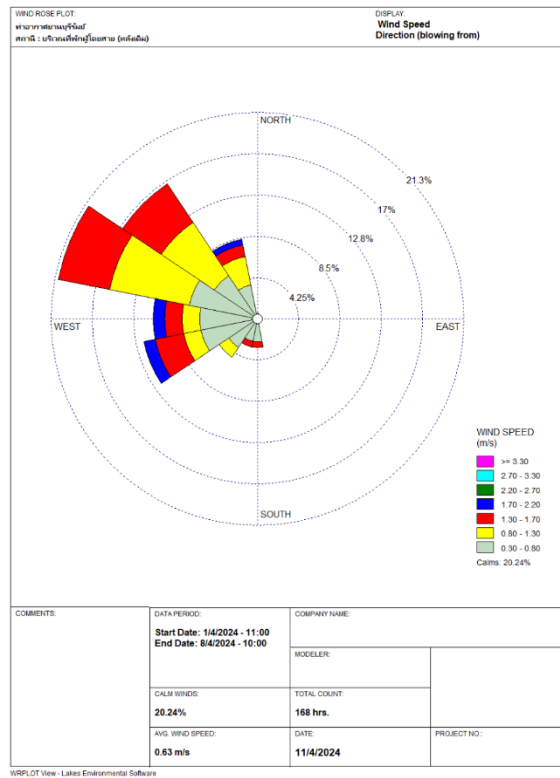
การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา

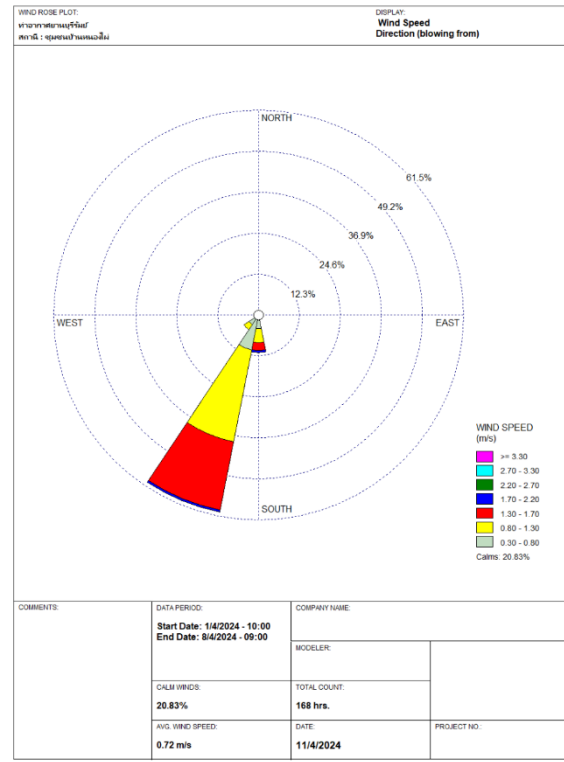
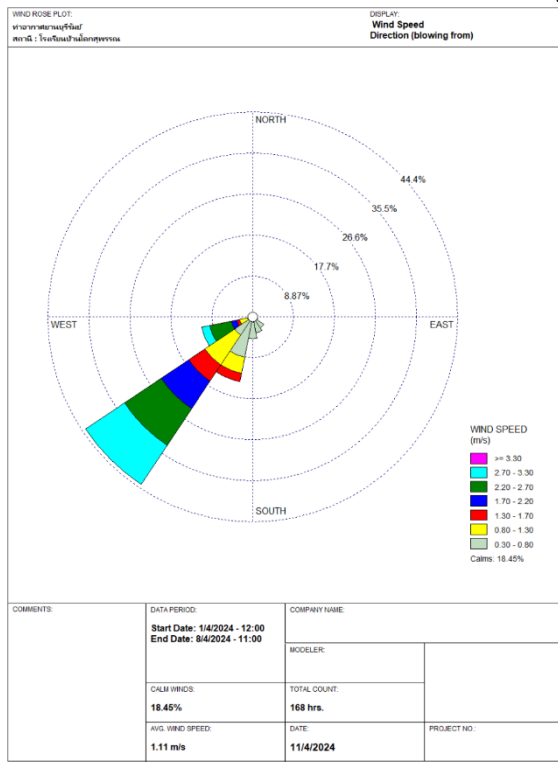
บทที่ 5

(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)

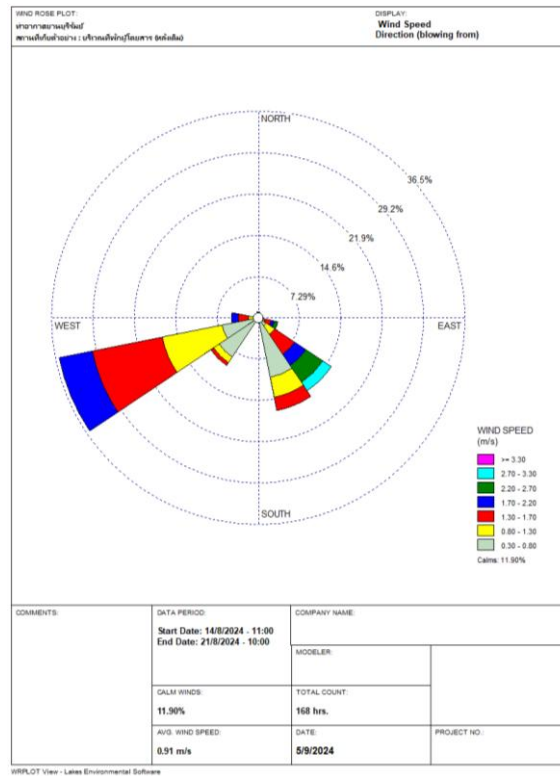


โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

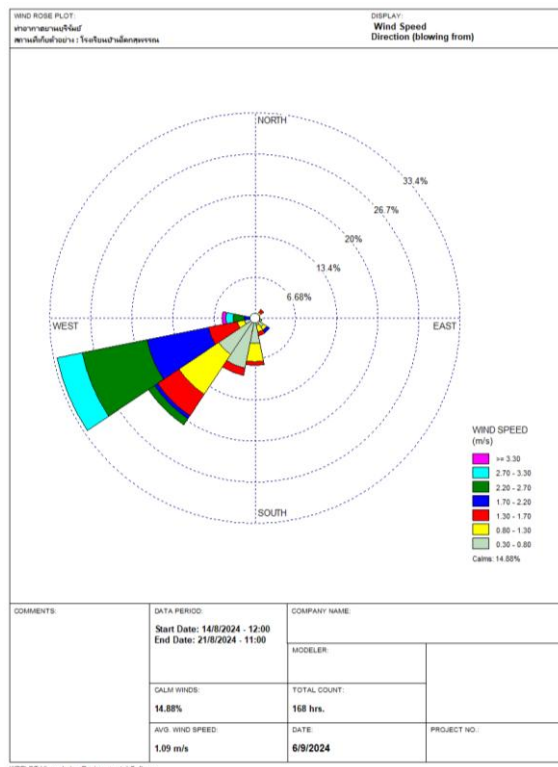
ชุมชนบ้านหนองไผ่

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

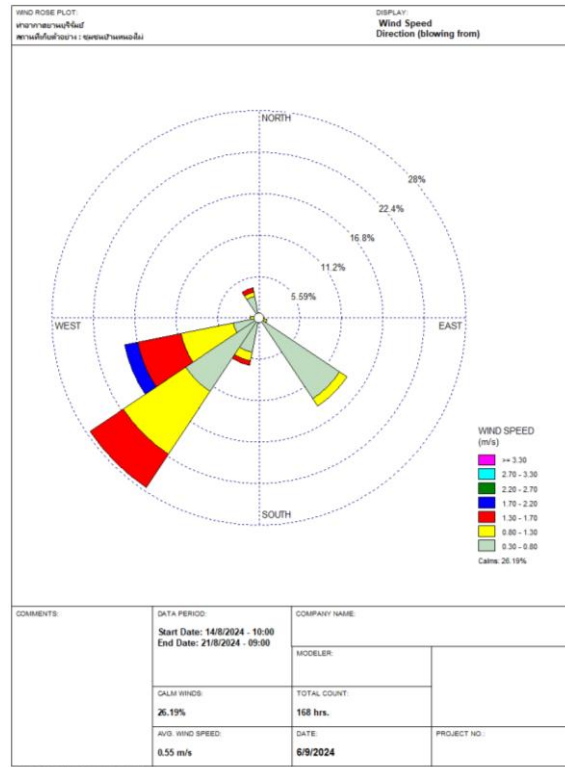
รูปที่ 5.1-2 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



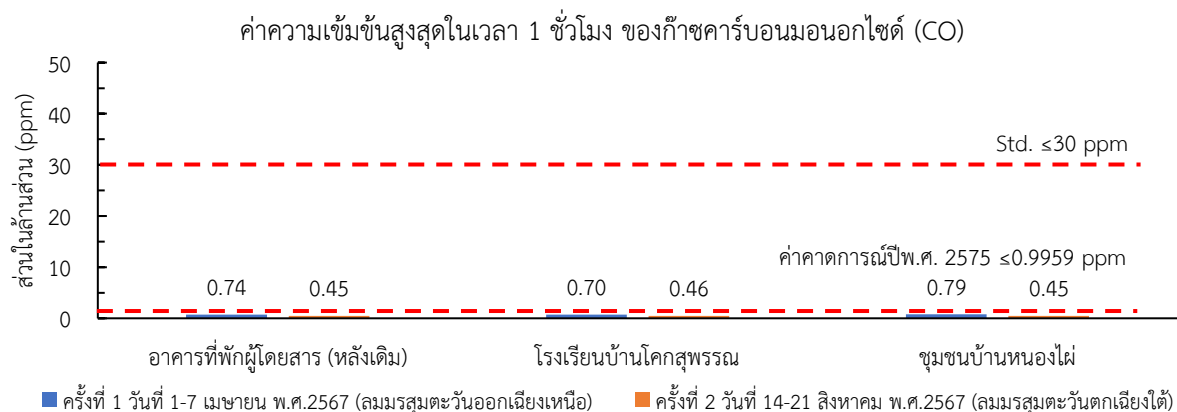
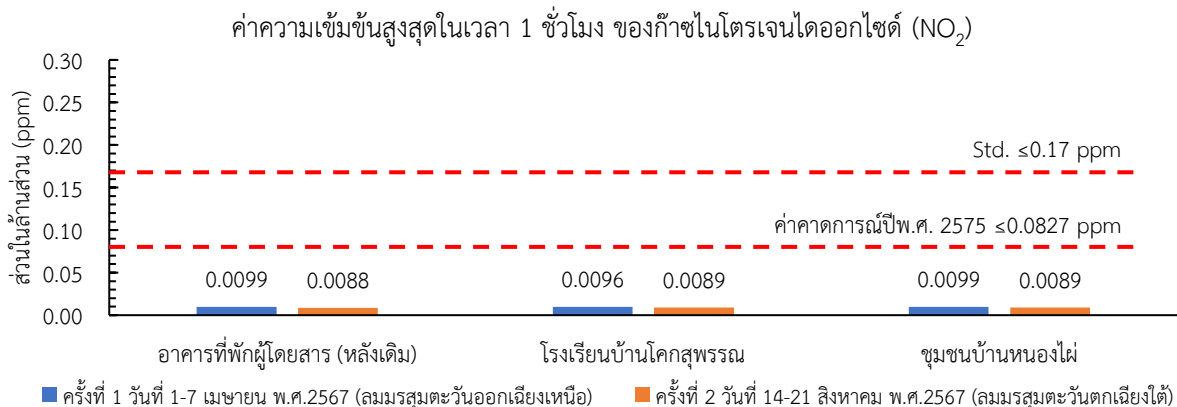
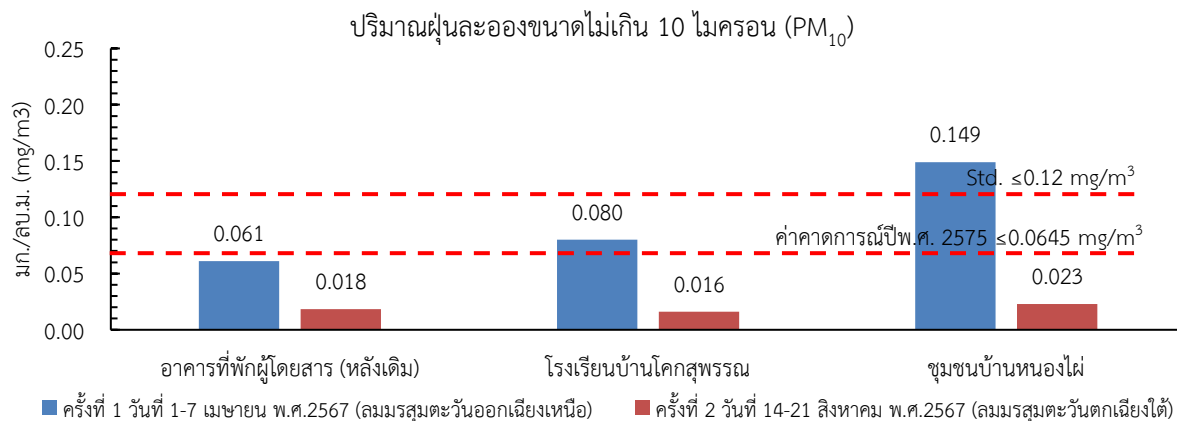
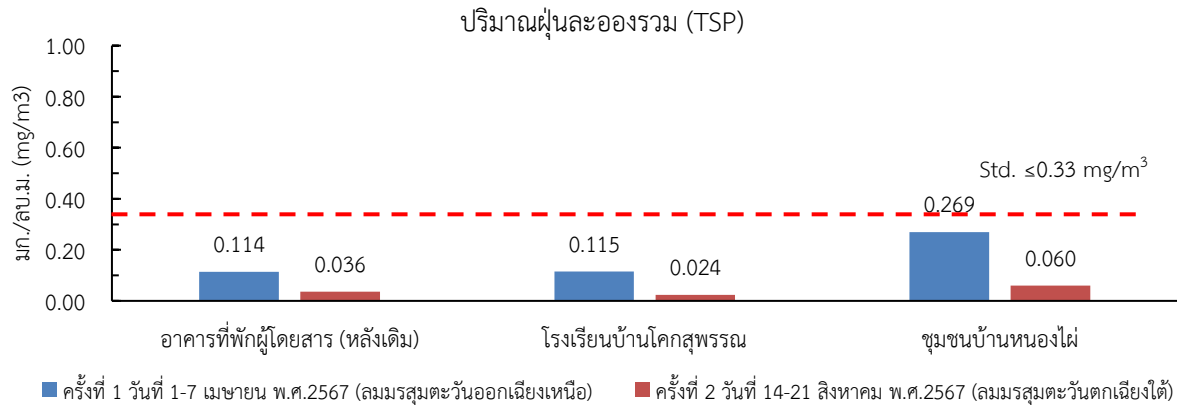
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)

รูปที่ 5.1-2 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



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

ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ โดยได้ดำเนินการตรวจวัด จำนวน 3 สถานี พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานีตรวจวัดและทุกดัชนีตรวจวัด มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.023-0.055 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.036 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.013-0.027 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.018 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0084-0.0088 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0088 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.41-0.45 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.45 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.91 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 11.90 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ก่อสร้างปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.021-0.027 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.024 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.014-0.019 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.016 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0077-0.0089 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0089 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.37-0.46 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.46 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.09 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 14.88 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ก่อสร้างปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.032-0.086 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.060 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.016-0.030 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.023 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0077-0.0089 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0089 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.39-0.45 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.45 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.55 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 26.19 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงอาจได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

4) การเปรียบเทียบผล

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีเลวร้าย (เครื่องบิน B737) พบว่า ผลการตรวจวัดความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน (ตารางที่ 5.1-3)

ตารางที่ 5.1-3						
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
สถานีตรวจวัด	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)			ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)		
	ผลการคาดการณ์ กรณีเลวร้าย ใน รายงาน EIA ปี 2533 ^{3/}	ผลการตรวจวัด ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ผลการตรวจวัด ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	ผลการคาดการณ์ กรณีเลวร้าย ใน รายงาน EIA ปี 2533 ^{3/}	ผลการตรวจวัด ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ผลการตรวจวัด ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)
อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	1.0625	0.0099	0.0088	4.3860	0.74	0.45
โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	1.0625	0.0096	0.0089	4.3860	0.70	0.46
ชุมชนบ้านหนองไผ่	1.0625	0.0099	0.0089	4.3860	0.79	0.45
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

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

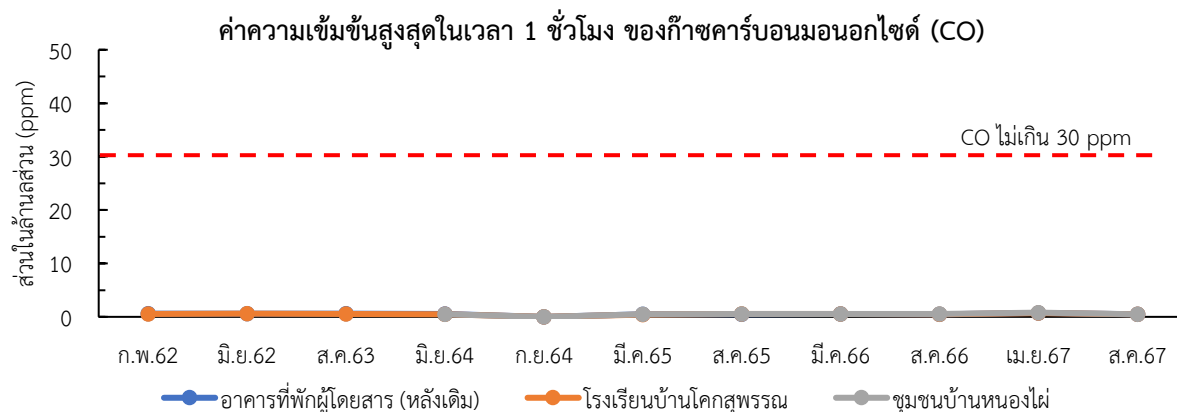
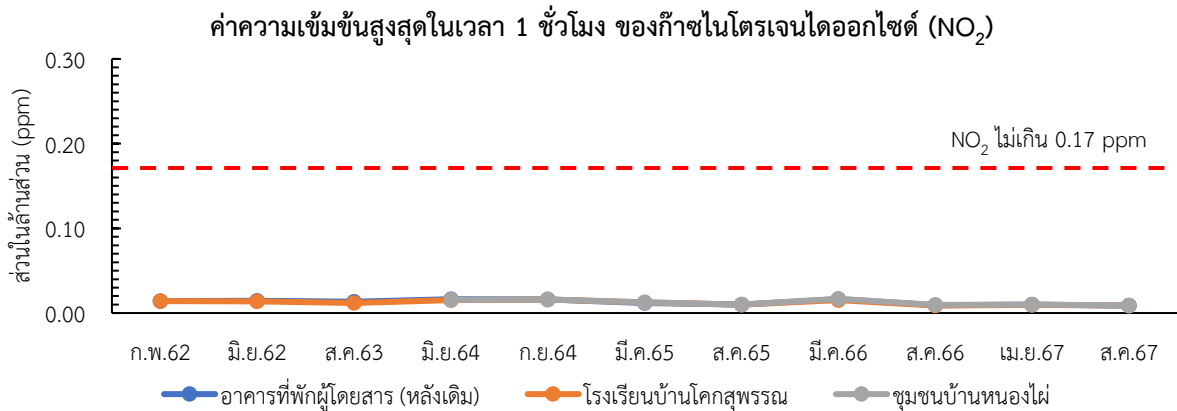
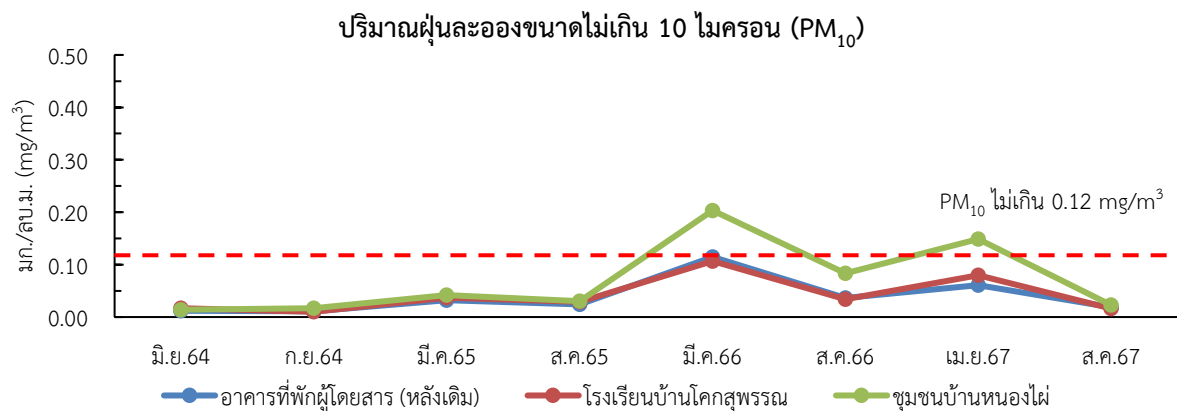
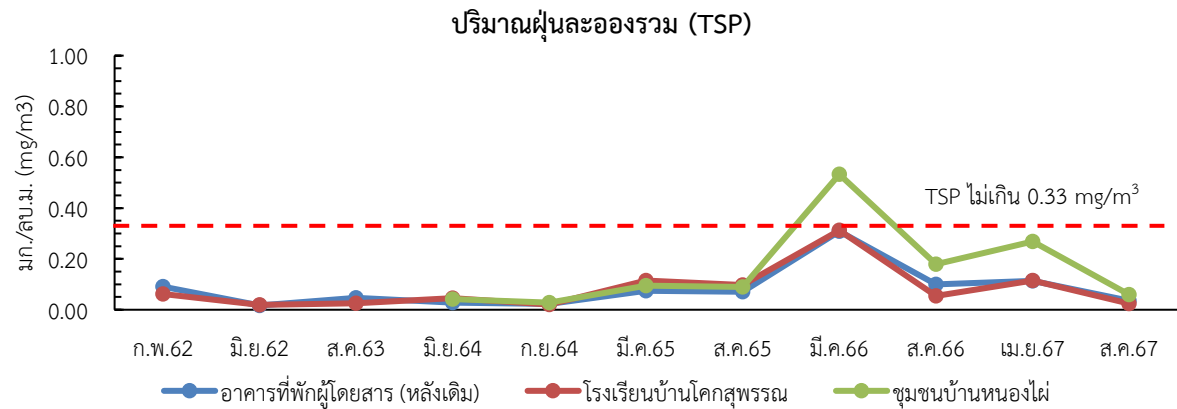
ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566)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

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 แต่มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ส่วนปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566 รวมทั้งความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566

ตารางที่ 5.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทำอากาศยานบุรีรัมย์												
ช่วงที่ตรวจวัด	ค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) (มก./ลบ.ม.)			ค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) (มก./ลบ.ม.)			ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)			ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)		
	อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	โรงเรียน บ้านโคก สุพรรณ	ชุมชนบ้าน หนองไผ่	อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	โรงเรียน บ้านโคก สุพรรณ	ชุมชนบ้าน หนองไผ่	อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	โรงเรียน บ้านโคก สุพรรณ	ชุมชนบ้าน หนองไผ่	อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	โรงเรียน บ้านโคก สุพรรณ	ชุมชนบ้าน หนองไผ่
กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ^{1/}	0.091	0.062	**	**	**	**	0.57	0.53	**	0.0141	0.0141	**
มิถุนายน พ.ศ.2563 ^{2/}	0.017	0.019	**	**	**	**	0.58	0.57	**	0.0146	0.0138	**
สิงหาคม พ.ศ.2563 ^{2/}	0.047	0.026	**	**	**	**	0.58	0.5199	**	0.0132	0.0118	**
มิถุนายน พ.ศ.2564 ^{2/}	0.028	0.045	0.042	0.012	0.017	0.014	0.52	0.48	0.49	0.0163	0.0153	0.0155
กันยายน พ.ศ.2564 ^{2/}	0.023	0.020	0.028	0.011	0.010	0.017	0.016	0.016	0.016	0.0005	0.0052	0.0004
มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	0.074	0.115	0.095	0.032	0.037	0.042	0.49	0.43	0.49	0.0118	0.0126	0.0127
สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	0.070	0.098	0.090	0.024	0.029	0.030	0.48	0.53	0.55	0.0100	0.0100	0.0098
มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	0.309	0.312	0.533	0.115	0.107	0.203	0.52	0.51	0.52	0.0162	0.0154	0.0168
สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	0.100	0.054	0.179	0.036	0.034	0.084	0.47	0.49	0.53	0.0091	0.0090	0.0095
เมษายน พ.ศ.2567	0.114	0.115	0.269	0.061	0.080	0.149	0.74	0.70	0.79	0.0099	0.0096	0.0099
สิงหาคม พ.ศ.2567	0.036	0.024	0.060	0.018	0.016	0.023	0.45	0.46	0.45	0.0088	0.0089	0.0089
ผลการคาดการณ์กรณีเลวร้าย ในรายงาน EIA ปี 2533 ^D	-			-			4.3860			1.0625		
มาตรฐาน	0.33 ^A			0.12 ^A			30.00 ^B			0.17 ^A		

- ไม่ได้กำหนดไว้ ** ไม่ได้ตรวจวัด N/A ตรวจไม่พบ



รูปที่ 5.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 ส่วนปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 รวมทั้งความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และเดือนมีนาคม พ.ศ.2566

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : ผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 แต่มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ส่วนปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 รวมทั้งความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และเดือนมีนาคม พ.ศ.2566

ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562, สิงหาคม พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในแต่ละสถานดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564 แต่มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2563, สิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 ส่วนปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในระยะเวลาที่ผ่านมา แต่มีใกล้เคียงกับการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 รวมทั้งความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562, สิงหาคม พ.ศ.2563 และมิถุนายน พ.ศ.2564 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดเดือนกันยายน พ.ศ.2564 รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 และกันยายน พ.ศ.2564 แต่มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2563 ส่วนปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าลดลงจากการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา แต่มีใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 รวมทั้งความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562, สิงหาคม พ.ศ.2563 และสิงหาคม พ.ศ.2565 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดเดือนกันยายน พ.ศ.2564 รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 และสิงหาคม พ.ศ.2566

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : ผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564 แต่มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 ส่วนปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา แต่มีใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 รวมทั้งความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดเดือนกันยายน พ.ศ.2564 รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทั้ง 3 สถานีตรวจวัด มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด อาจเป็นผลมาจากการเปิดพื้นที่ของการก่อสร้าง บริเวณหัวทางวิ่ง 22 ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด

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

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 ($L_{eq}24$ 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 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2-1)

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

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

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



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 (ต่อ)

ภาพที่ 5.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

2.4) การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ : ผลการคำนวณระดับ

เสียงคาดการณ์ (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 ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันเสียงรบกวน
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) กำหนดช่วงเวลาในการบิน ช่วงเวลา กลางวัน (07.00-22.00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) และจัดชุดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีศึกษา หลังจากป้อนข้อมูล (Input data) ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงสั่งให้แบบจำลองทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- (4) สร้าง Contour เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและหลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) : โดยการศึกษากำหนดกรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

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

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ ที่ทำการสวนป่าโคกโจด โรงเรียนบ้านสะกอไทร 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 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 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 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 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 มีพื้นที่อยู่ในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่งเท่านั้น

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) 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 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 มีพื้นที่อยู่ในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวงเวียน

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

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนเมษายนและสิงหาคม 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

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

ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 โดยดำเนินการตรวจวัด 3 สถานี พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยมีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 43.4-49.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 47.10 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 46.2-50.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 48.59 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 71.0-81.0 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 81.0 dB(A) โดยมีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 49.9-58.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 53.90 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 53.4-61.8 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 58.23 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 85.4-94.4 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 94.4 dB(A) โดยมีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 51.1-56.1 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 54.39 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.6-64.1 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 61.61 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 86.6-94.7 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 94.7 dB(A) โดยมีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 5.2-1					
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง dB(A)		
			Leq 24 hr	L _{dn}	L _{max} *
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	ครั้งที่ 1	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*
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	46.0	47.8	71.5
		15-16 ส.ค. 2567	49.4	50.4	80.5
		16-17 ส.ค. 2567	47.7	49.2	71.1
		17-18 ส.ค. 2567	43.4	46.2	81.0
		18-19 ส.ค. 2567	44.1	46.4	71.0
		19-20 ส.ค. 2567	48.5	49.8	74.1
		20-21 ส.ค. 2567	47.4	48.6	79.5
		ค่าเฉลี่ย	47.10	48.59	81.0*
2.โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	ครั้งที่ 1	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*
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	52.3	56.9	86.9
		15-16 ส.ค. 2567	58.6	61.8	86.4
		16-17 ส.ค. 2567	52.1	56.1	88.8
		17-18 ส.ค. 2567	49.9	53.4	86.1
		18-19 ส.ค. 2567	51.5	56.0	94.4
		19-20 ส.ค. 2567	53.1	60.1	85.9
		20-21 ส.ค. 2567	53.4	57.8	85.4
		ค่าเฉลี่ย	53.90	58.23	94.4*

หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด - ไม่ได้กำหนด

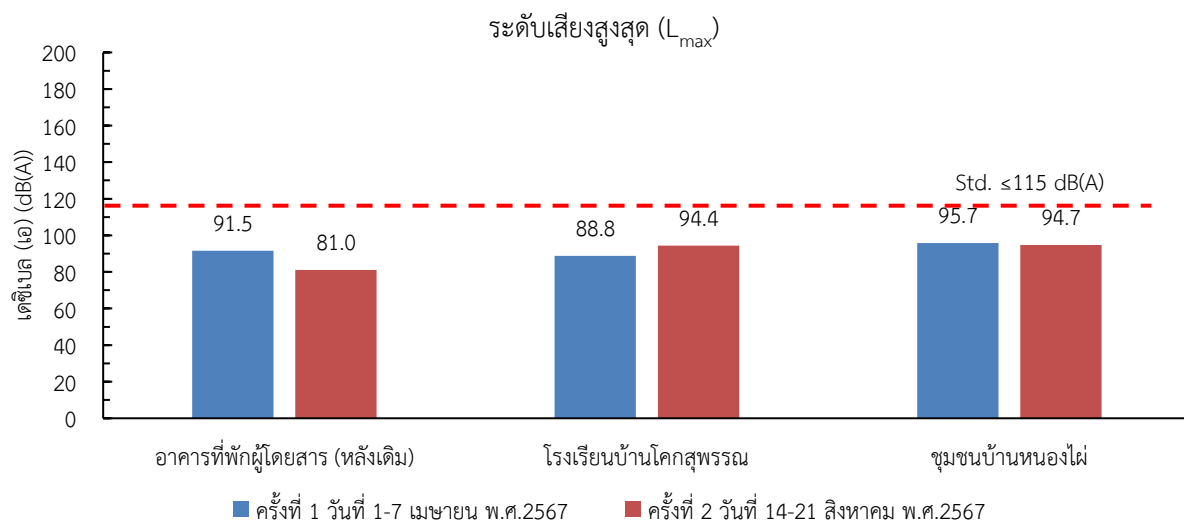
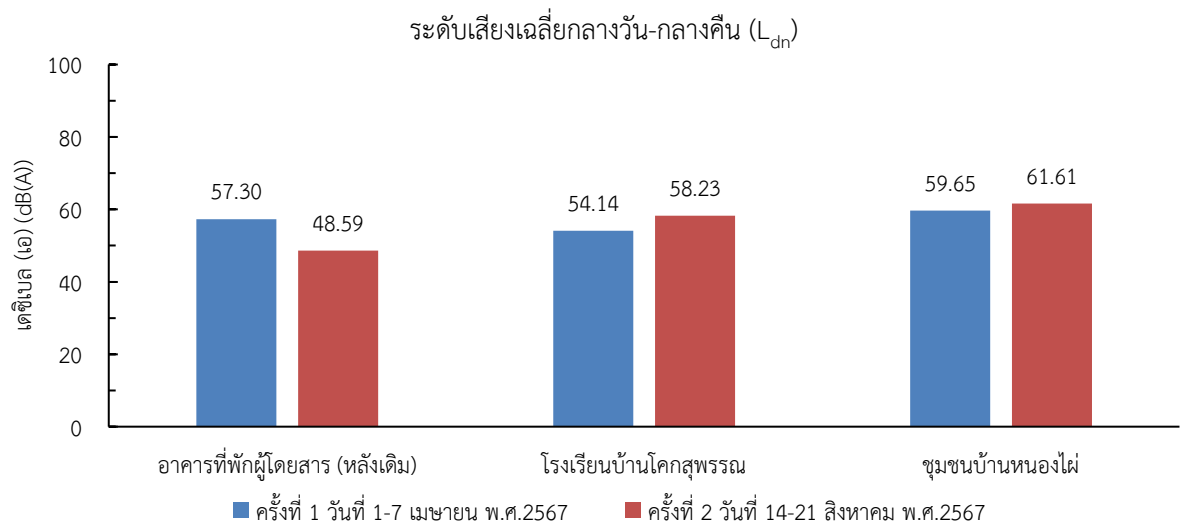
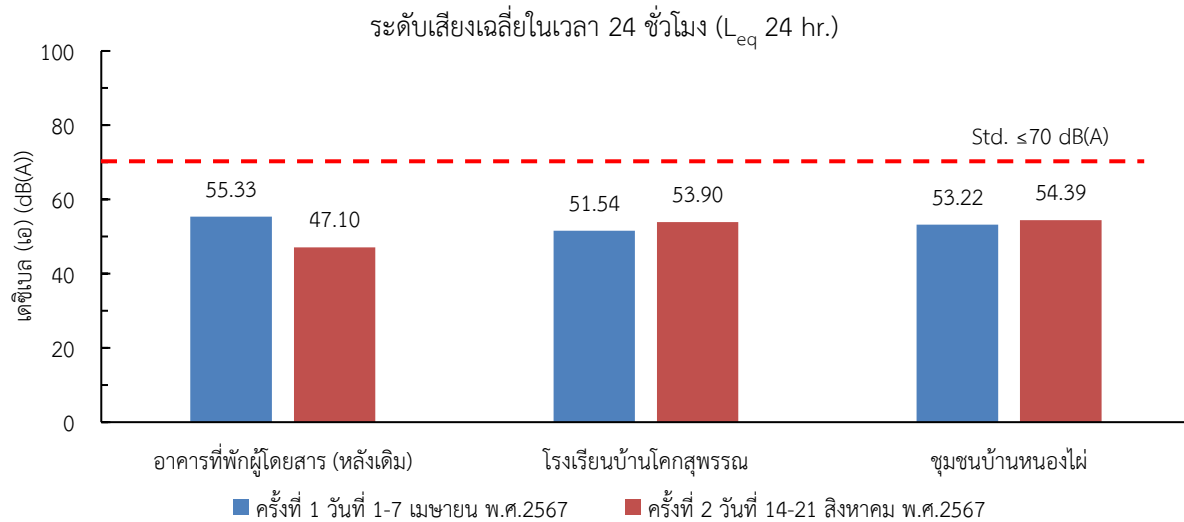
** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

ตารางที่ 5.2-1					
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง dB(A)		
			L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max} *
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	ครั้งที่ 1	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*
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	54.8	62.4	90.8
		15-16 ส.ค. 2567	52.3	60.5	86.6
		16-17 ส.ค. 2567	54.6	64.1	88.6
		17-18 ส.ค. 2567	51.1	58.6	86.8
		18-19 ส.ค. 2567	54.7	61.6	91.3
		19-20 ส.ค. 2567	55.2	61.0	94.7
		20-21 ส.ค. 2567	56.1	61.1	86.9
		ค่าเฉลี่ย	54.39	61.61	94.7*
มาตรฐาน**			70	-	115

หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด

- ไม่ได้กำหนด

** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540



รูปที่ 5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ได้ดำเนินการ รวม 2 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2567) เป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 และครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2567) เป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้

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

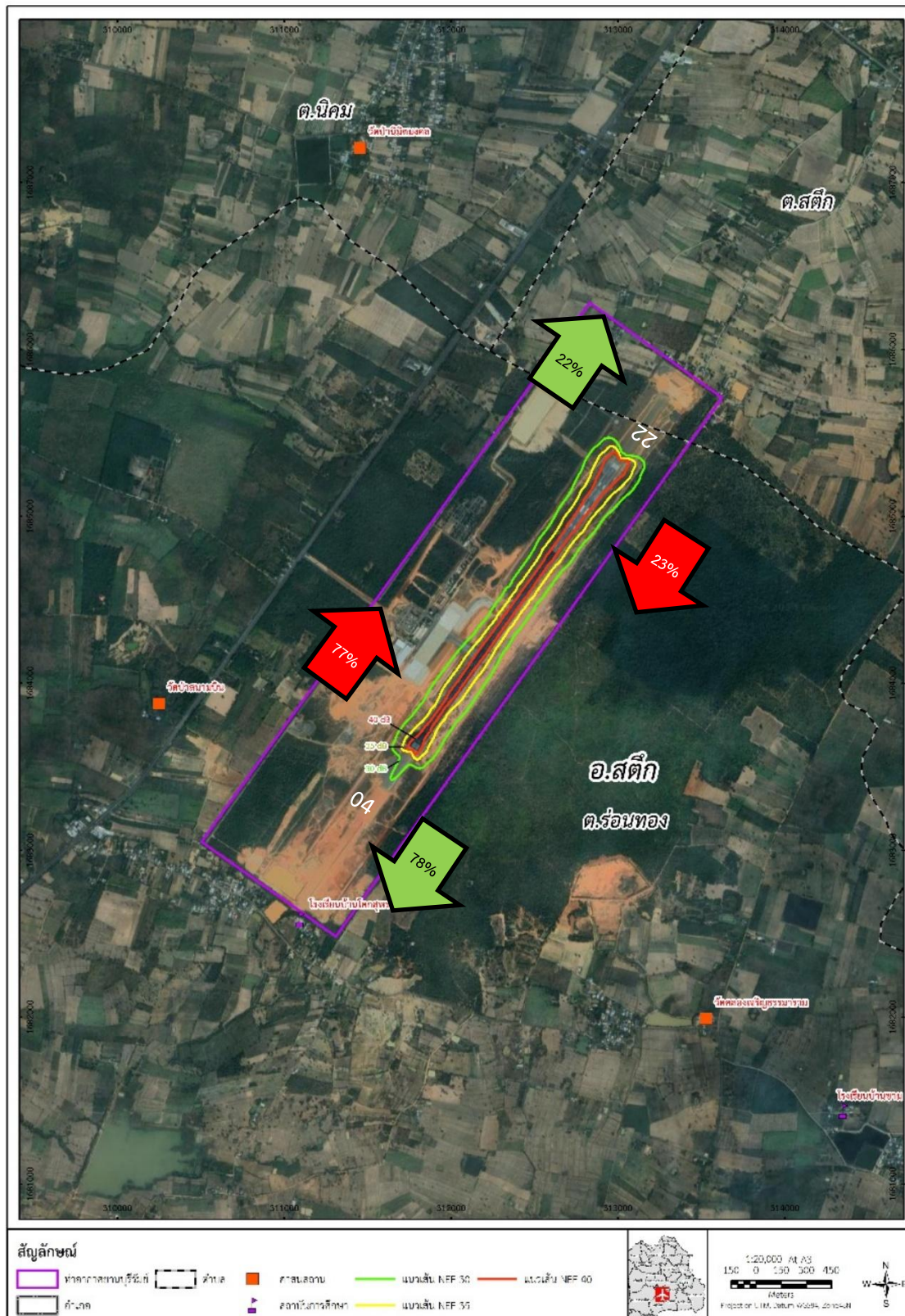
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, พฤษภาคม พ.ศ.2567

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

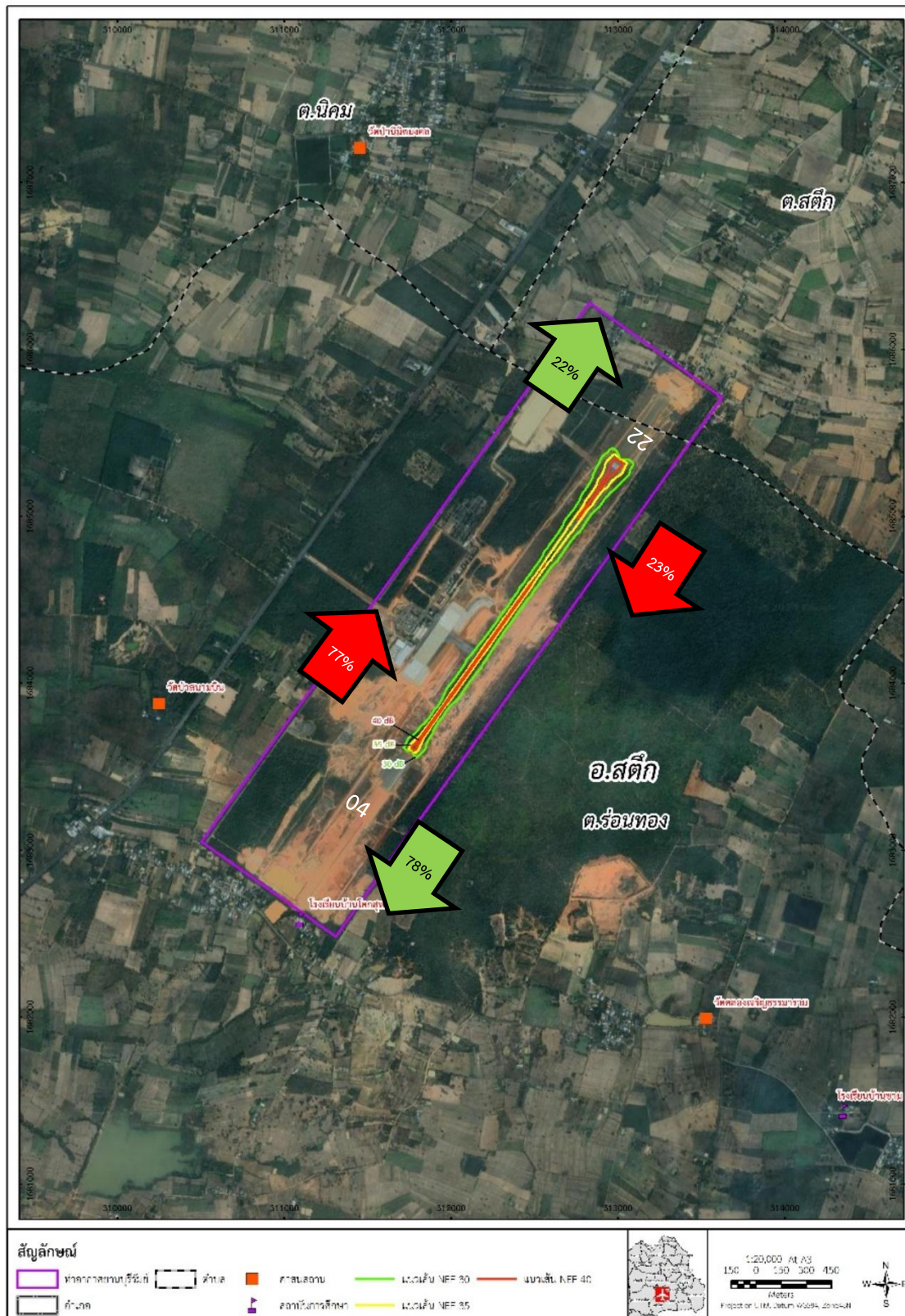
ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 04	77	22
ทางวิ่งหมายเลข 22	23	78

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)



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



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

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

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

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

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

ครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) เป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและ ชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 โดยมีการนำเข้าสู่ข้อมูลที่ใช้ในการ ประเมินดังนี้

จำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ที่ขึ้นลงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2-4

ตารางที่ 5.2-3		
สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)
Airbus 320-200	6	4
Boeing 737-800	2	-
Bombardier Dash8 Q400	-	2
Tecnam P2008 (ใช้ Cessna 172 แทน)	-	1
รวม	8	7

หมายเหตุ : ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือก ประเมิน คือ วันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ.2567

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

ทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน พบว่า ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนตุลาคม 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, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

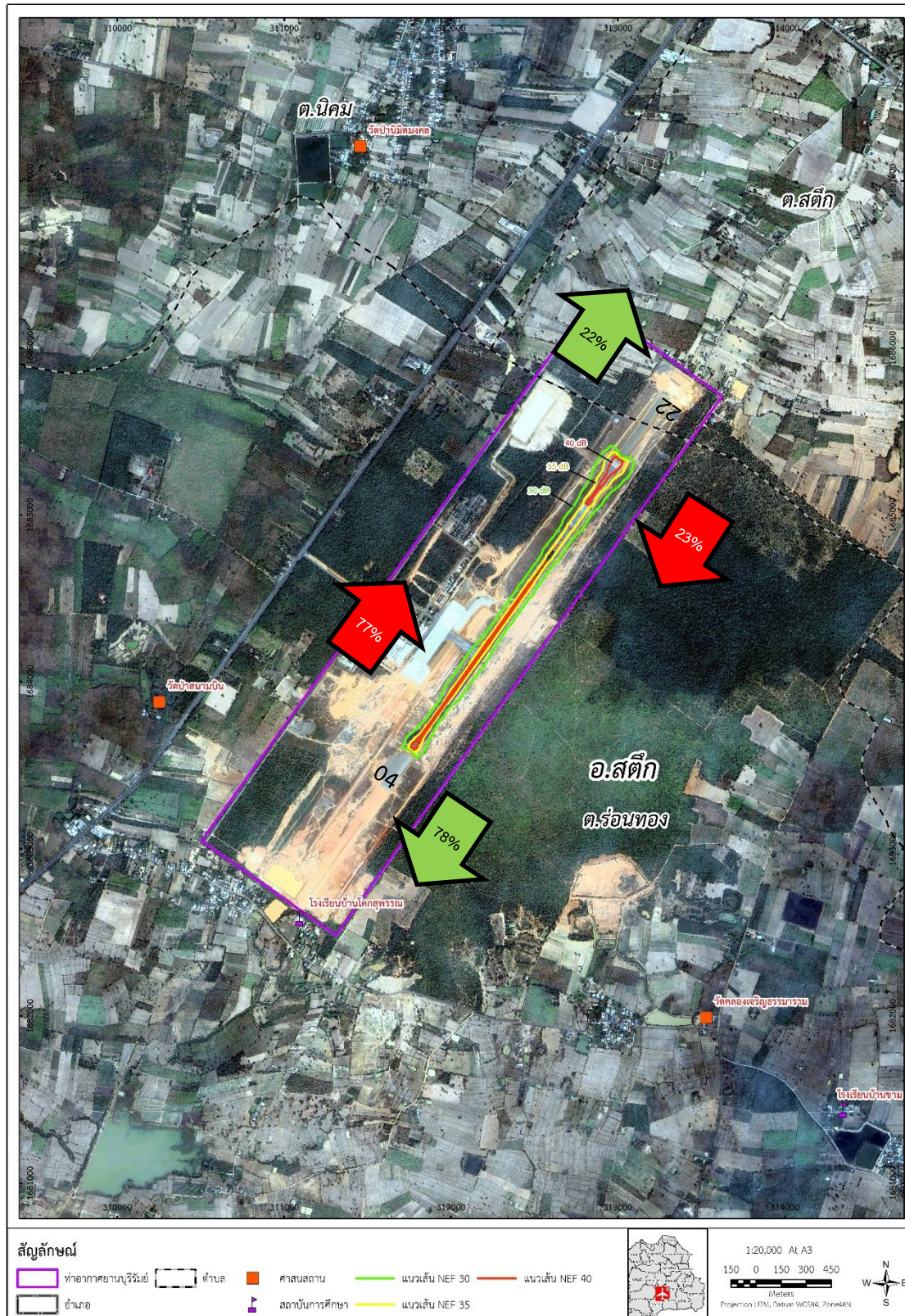
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน สัดส่วนทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ความยาวทางวิ่ง (2,100 เมตร) รวมทั้งเวลาในการปฏิบัติการบิน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้ (รูปที่ 5.2-4)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

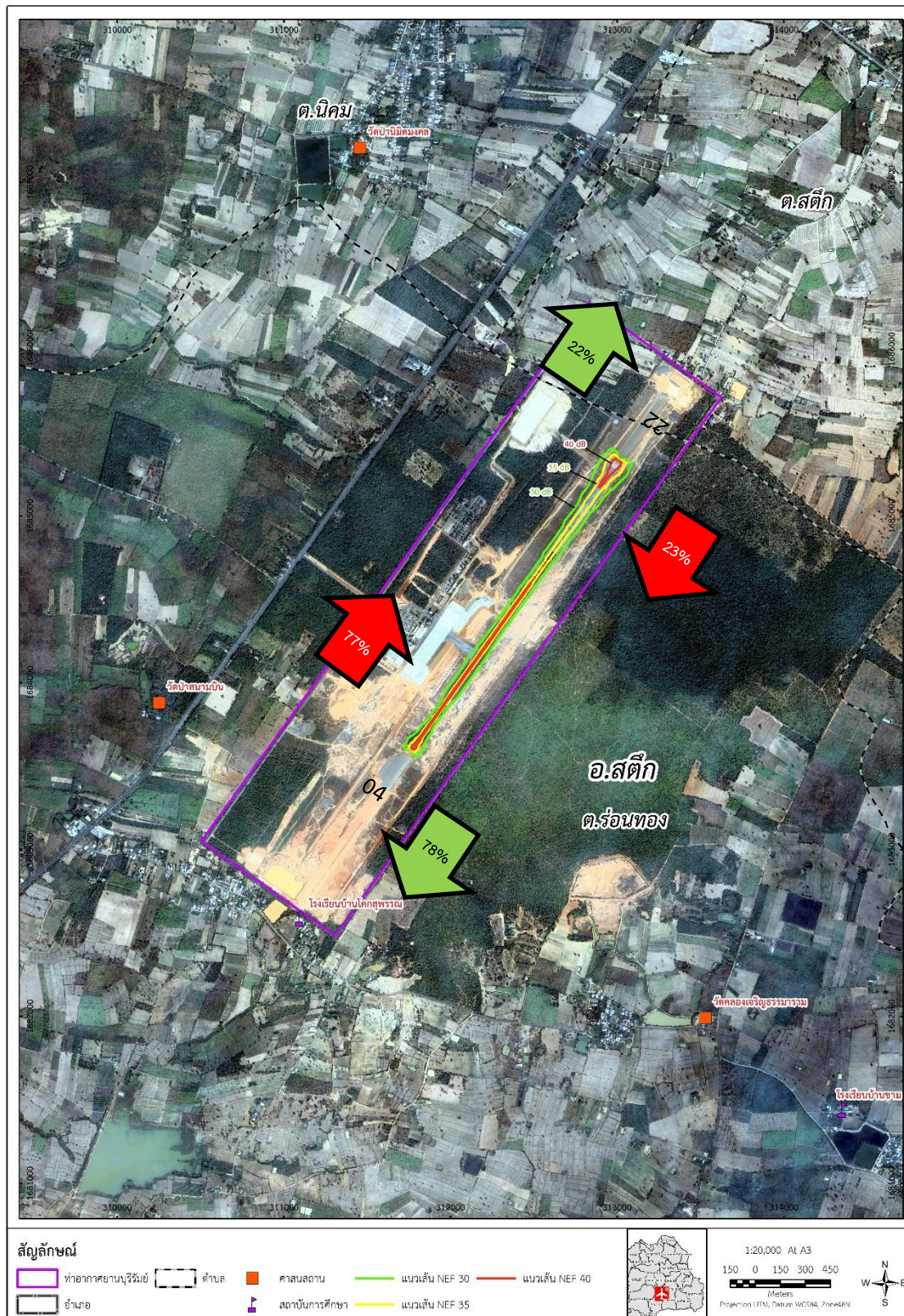
- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.248 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.091 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.021 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.194 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.066 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.014 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด
รูปที่ 5.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย
รูปที่ 5.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผล

4.1) การเปรียบเทียบระดับเสียง

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ (เดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ภูมิภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2564-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2-4 และรูปที่ 5.2-4)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ลดลงจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ลดลงจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564 และเมษายน พ.ศ.2567 ที่มีค่าเพิ่มขึ้น

ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 ที่มีค่าเพิ่มขึ้น

สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ภูมิภาพันธ์ พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 แต่มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : ผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567

สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 และสิงหาคม พ.ศ.2565 แต่มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2564, มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566, สิงหาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567

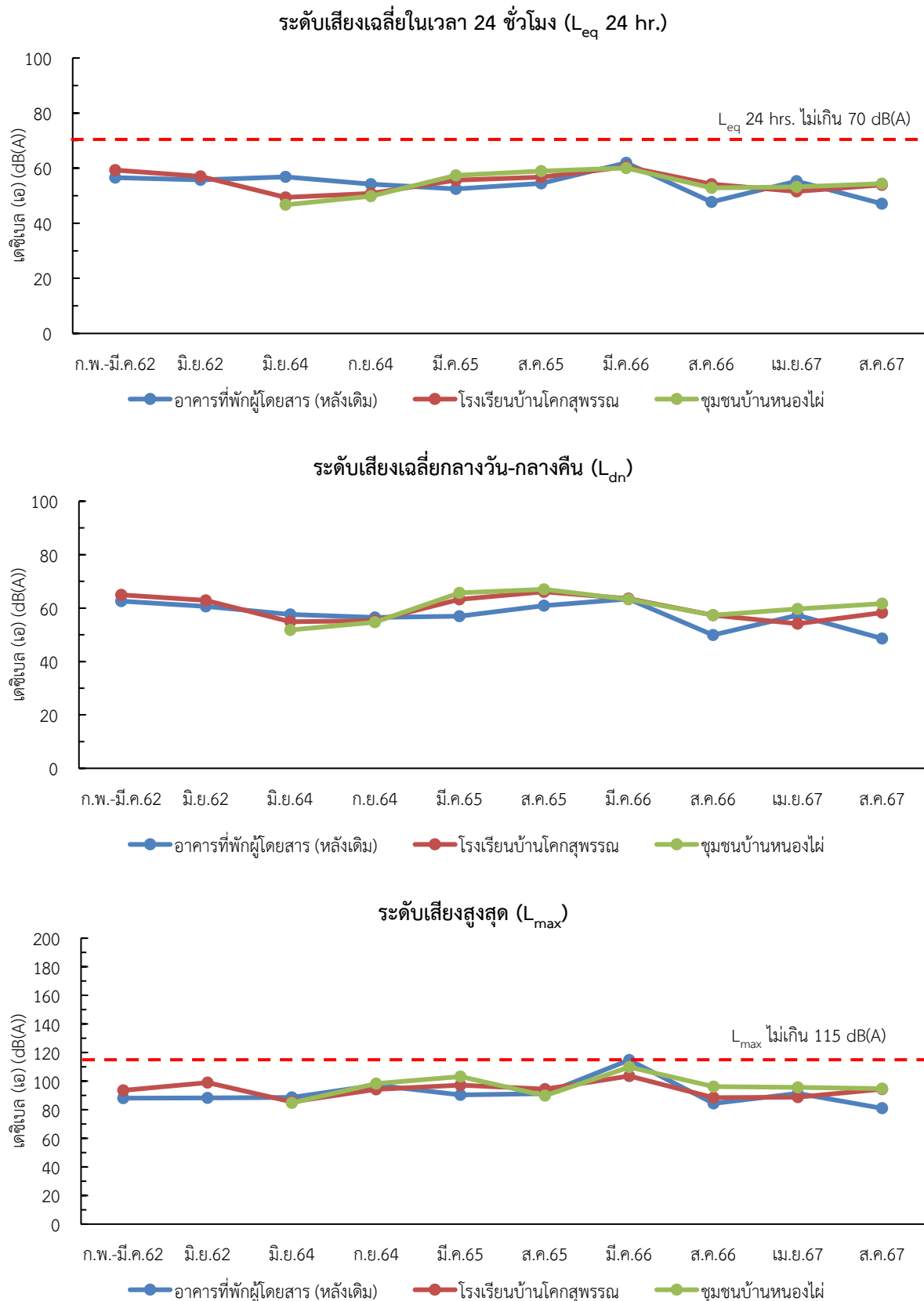
ตารางที่ 5.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	ช่วงที่ตรวจวัด	ระดับเสียง dB(A)		
		L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max} *
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	กุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2562 ^{1/}	56.57	62.59	88.10
	มิถุนายน พ.ศ.2562 ^{1/}	55.76	60.62	88.20
	มิถุนายน พ.ศ.2564 ^{2/}	56.80	57.60	88.70
	กันยายน พ.ศ.2564 ^{2/}	54.20	56.50	97.20
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{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
	สิงหาคม พ.ศ.2567	47.10	48.59	81.0
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
	สิงหาคม พ.ศ.2567	53.90	58.23	94.4
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
	สิงหาคม พ.ศ.2567	54.39	61.61	94.7
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



รูปที่ 5.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4.2) การเปรียบเทียบผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์

การเปรียบเทียบผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงในปัจจุบัน (ระหว่างเดือนมกราคมถึงธันวาคม พ.ศ.2567) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา พบว่า แนวเส้น NEF 30 ซึ่งเป็นค่าระดับเสียงที่ยอมรับได้ ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยและเที่ยวบินสูงสุด ยังคงอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 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}) มีค่าส่วนใหญ่ลดผลการตรวจวัดในระยะเวลาที่ผ่านมา จึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ

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

จากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในปัจจุบัน (ระหว่างเดือนมกราคมถึงธันวาคม 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) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกันกับสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียง (รูปที่ 5.1-1)

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

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน จะดำเนินการตรวจวัดทั้งสิ้น จำนวน 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.3-1)

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

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

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

ภาพที่ 5.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ชุมชนบ้านหนองไผ่

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



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

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

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

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง มาตรฐานกำหนดความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสัมพันธ์ ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

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

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

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	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลต่อการทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
2.5 มม./วินาที (0.098 นิ้ว/วินาที)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
5 มม./วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที)	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลาสั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม บ้านเรือนทั่วไปที่มีผนัง และเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูน ทราย น้ำ และ ใยต่าง ๆ) ในกรณีที่เป็นผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยึดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

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 จนถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงสั่นสะเทือน และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด โดยมีรายละเอียดแยกสถานดังนี้

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 การตรวจวัดระดับสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 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 ระดับที่เป็นไปได้อย่างน้อยที่จะรับรู้ และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร 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 ส่วนสถานีตรวจวัดบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณอยู่ใกล้กับเส้นทางขนส่งวัสดุ

ก่อสร้างสายรอง 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

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในเดือนเมษายนและสิงหาคม 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) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 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

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

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

ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 โดยได้ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 3 สถานี ซึ่งมีรายละเอียดรายสถานีดังนี้

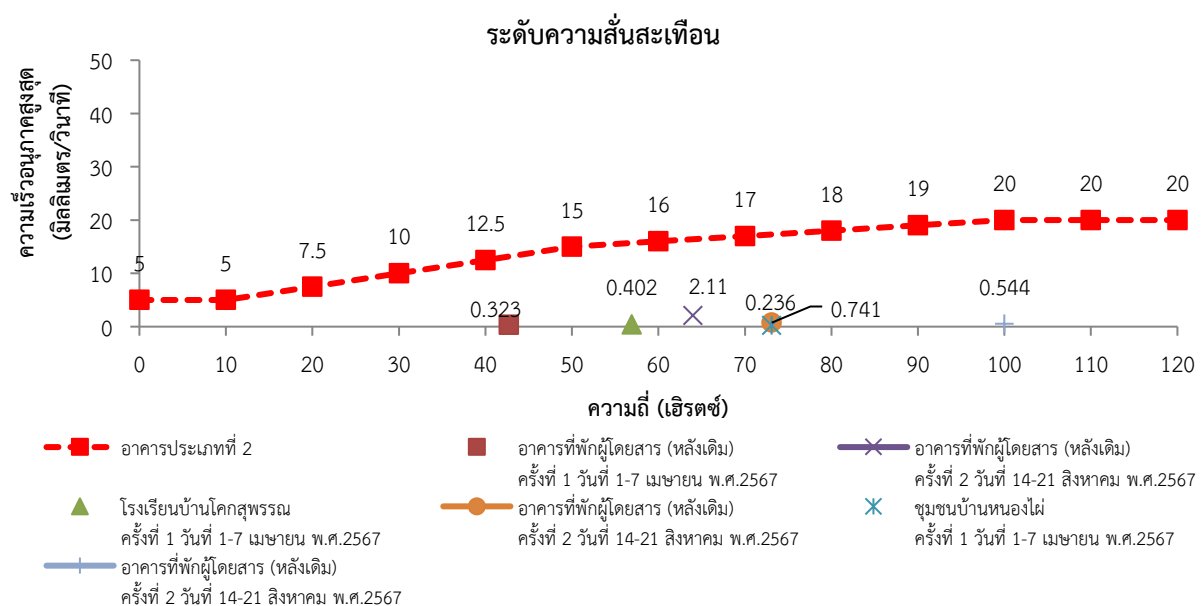
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 2.11 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด เท่ากับ 64.0 เฮิรต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ตารางที่ 5.3-1 ผลการตรวจวัดความถี่และความสั่นสะเทือนสูงสุด ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ความเร็วอนุภาคสูงสุด ที่แกนใดๆ (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่ (เฮิร์ต)	มาตรฐาน ^{1/} (มิลลิเมตร/ วินาที)
1. บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	ครั้งที่ 1	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/}
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	0.615 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		15-16 ส.ค. 2567	0.749 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		16-17 ส.ค. 2567	1.17 (Vert)	56.9	15.7 ^{4/}
		17-18 ส.ค. 2567	0.78 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		18-19 ส.ค. 2567	1.12 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		19-20 ส.ค. 2567	2.11 (Vert)	64.0	16.4 ^{4/}
		20-21 ส.ค. 2567	1.92 (Vert)	34.1	11 ^{3/}
		ค่าสูงสุด	2.11 (Vert)	64.0	16.4 ^{4/}
2. โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	ครั้งที่ 1	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/}
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	0.315 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		15-16 ส.ค. 2567	0.599 (Vert)	85.3	18.5 ^{4/}
		16-17 ส.ค. 2567	0.741 (Vert)	73.1	17.3 ^{4/}
		17-18 ส.ค. 2567	<0.140 (Vert)	-	-
		18-19 ส.ค. 2567	0.118 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		19-20 ส.ค. 2567	0.158 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		20-21 ส.ค. 2567	0.646 (Vert)	48.8	14.7 ^{3/}
		ค่าสูงสุด	0.741 (Vert)	73.1	17.3 ^{4/}

ตารางที่ 5.3-1					
ผลการตรวจวัดความถี่และความถี่สูงที่สุด ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ความเร็วอนุภาคสูงสุด ที่แกนใดๆ (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่ (เฮิร์ต)	มาตรฐาน ^{1/} (มิลลิเมตร/ วินาที)
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	ครั้งที่ 1	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/}
	ครั้งที่ 2	14-15 ส.ค. 2567	0.544 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		15-16 ส.ค. 2567	0.134 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		16-17 ส.ค. 2567	0.166 (Vert)	64.0	16.4 ^{4/}
		17-18 ส.ค. 2567	0.189 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		18-19 ส.ค. 2567	0.292 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		19-20 ส.ค. 2567	0.363 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		20-21 ส.ค. 2567	0.370 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
		ค่าสูงสุด	0.544 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}

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 ผลการตรวจวัดความถี่และความถี่สูงที่สุด ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.741 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด เท่ากับ 73.1 เฮิร์ต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.544 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดมากกว่า 100 เฮิร์ต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในครั้งนี้ (เดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2562-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.3-2 และรูปที่ 5.3-2)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าลดลง โดยความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่ออาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ระดับความสั่นสะเทือนในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ยกเว้น ผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2562, กันยายน พ.ศ.2564 และมีนาคม พ.ศ.2565 ที่มีค่าใกล้เคียงกัน และผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 ที่มีค่าเพิ่มขึ้น โดยความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่ออาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

บ้านหนองไผ่ : ระดับความสั่นสะเทือนในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 แต่มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 โดยความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

5) สรุปผลการศึกษา

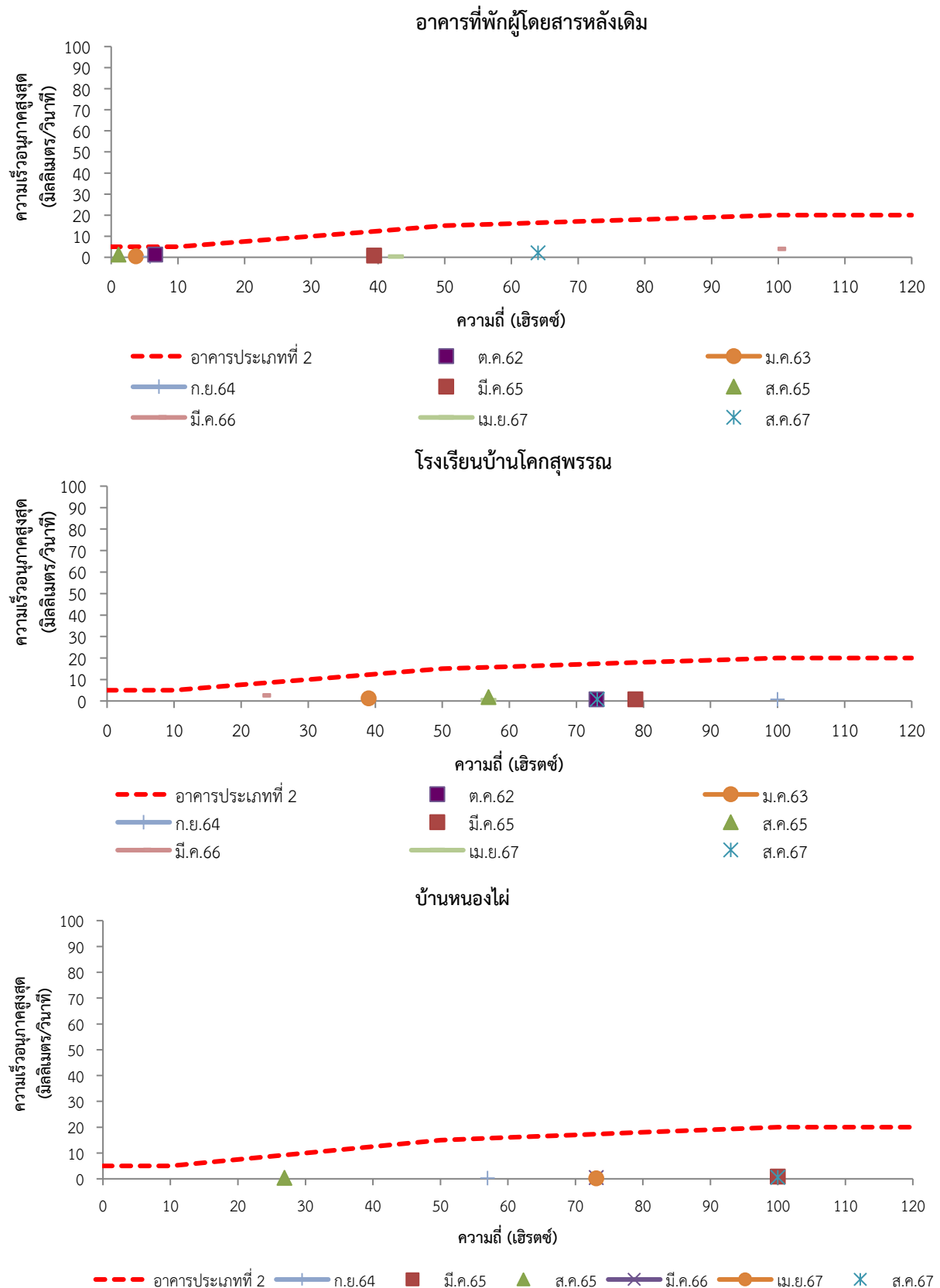
จากผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่ออาคารทั่วไปหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของอาคาร แต่อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรเฝ้าระวังระดับความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง

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	64.0	16.4
	เมษายน พ.ศ.2567	0.323	42.7	13.2
	สิงหาคม พ.ศ.2567	2.11	64.0	16.4
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
	สิงหาคม พ.ศ.2567	0.741	73.1	17.3
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
	สิงหาคม พ.ศ.2567	0.544	>100	20.0

หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้างแถว 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

5.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดตามที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

2) วิธีการศึกษา

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

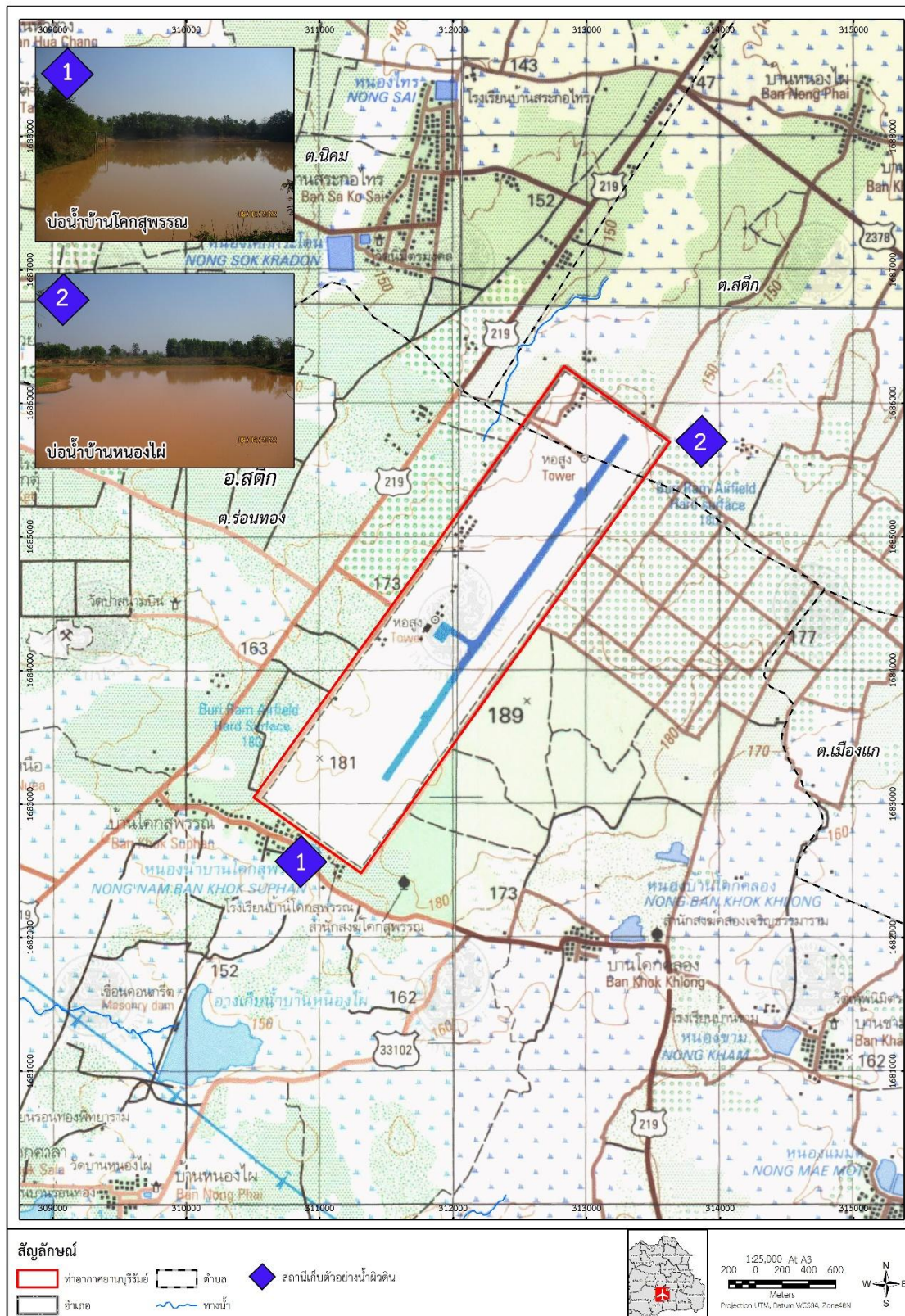
2.2) ดัชนีการติดตามตรวจสอบ : การเก็บตัวอย่างจะดำเนินการเก็บที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ	วิเคราะห์ทันที	Laboratory and Field
2. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
3. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO)	วิเคราะห์ทันที	Membrane Electrode
4. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
5. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
6. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 108°C
7. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric

2.3) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.4-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน





บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ



บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

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



บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ



บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 2 วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567 (ฤดูฝน)

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 ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษา หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) มีการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในลำตะโคง ณ จุดเหนือ น้ำ และท้ายน้ำของปากห้วยร้อนทอง พบว่า ทั้ง 2 สถานี จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน 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 ซึ่งเป็นช่วงเดียวกันกับการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม

พ.ศ.2564) พบว่า ผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 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) ซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการก่อสร้างและจัดเตรียมระบบบำบัดน้ำเสียแบบถึงบำบัดชนิดเติมอากาศให้สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้อย่างเพียงพอ 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 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐาน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 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 บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

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

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.4-1 และรูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ค)

ตารางที่ 5.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ครั้งที่ 1		ครั้งที่ 2	
		1	2	3	4	5	บ่อน้ำ บ้านโคก สุพรรณ	บ่อน้ำ บ้าน หนองไผ่	บ่อน้ำ บ้านโคก สุพรรณ	บ่อน้ำ บ้าน หนองไผ่
Temperature	องศา เซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	33.2	30.0	31.0	33.0
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.7	7.2	7.89	7.53
DO	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	2.2	2.2	4.2	3.8
BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	4.12	5.11	1.46	7.25
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	373	410	124	164
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	164	376	853	677
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	1.55	1.40	1.20	1.80
จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่*							5	5	4	5

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

พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

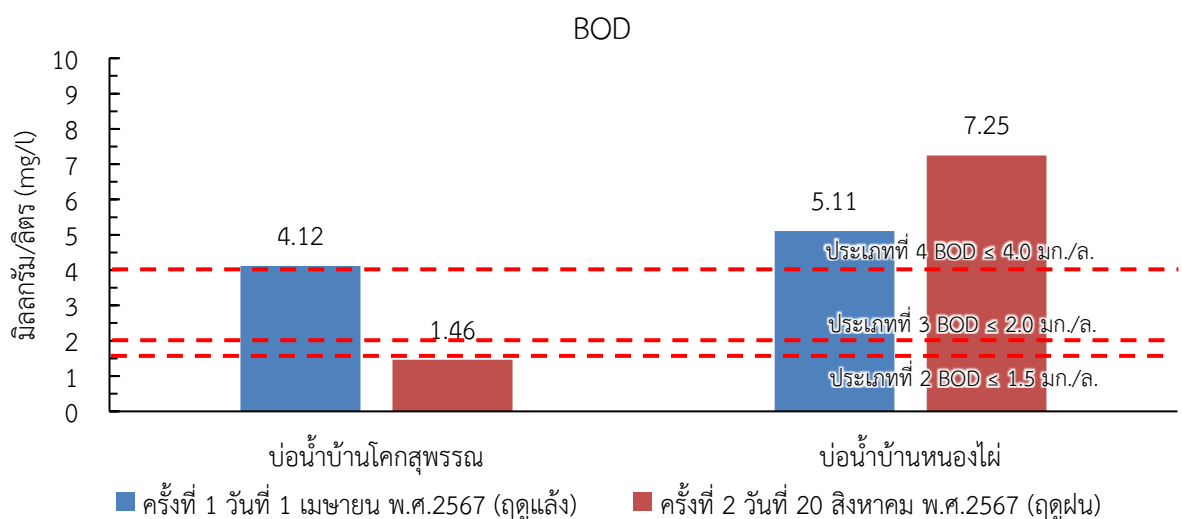
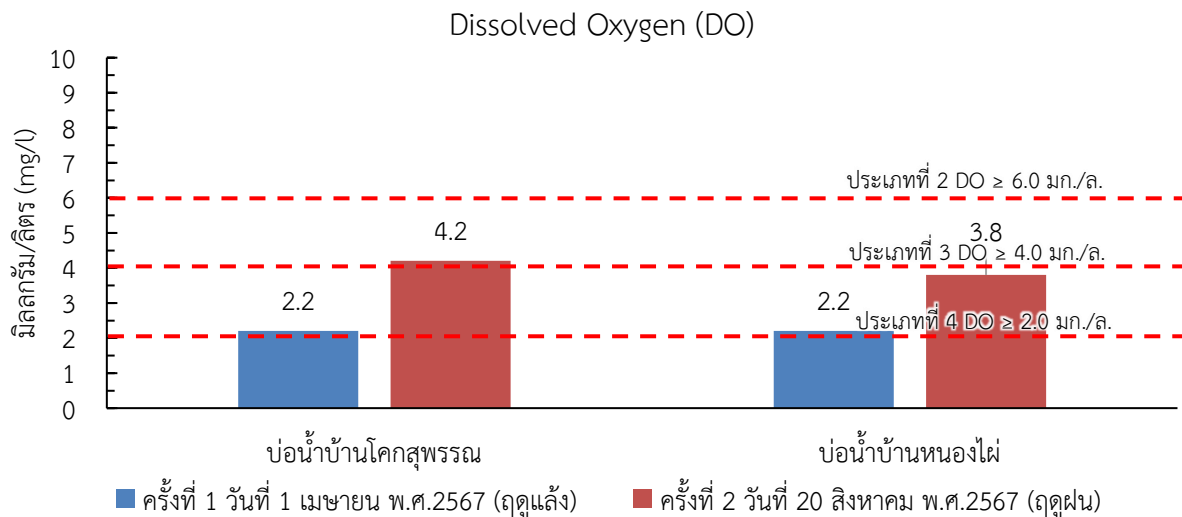
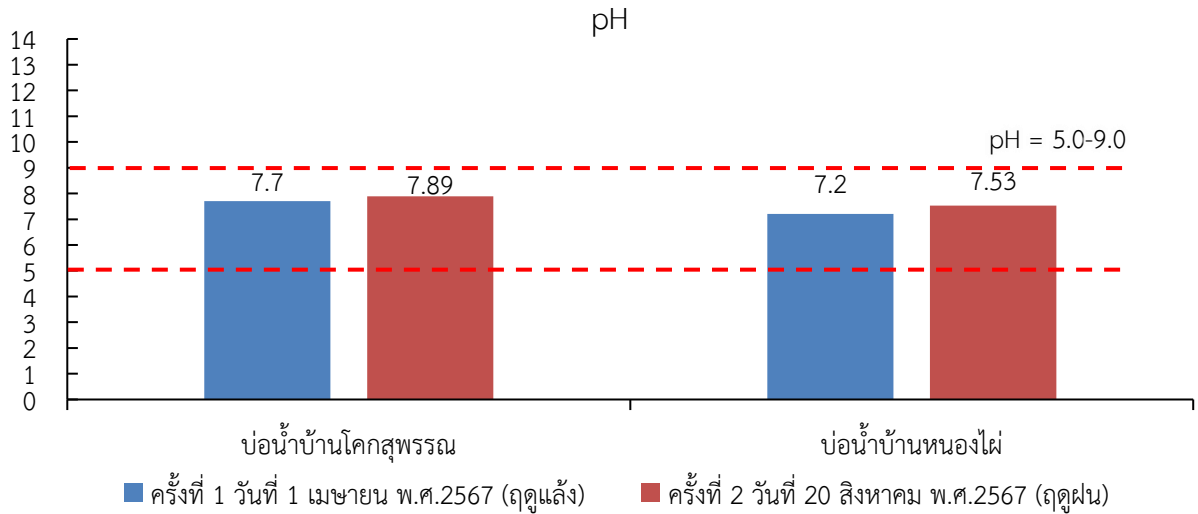
ครั้งที่ 1 = วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ครั้งที่ 2 = วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567

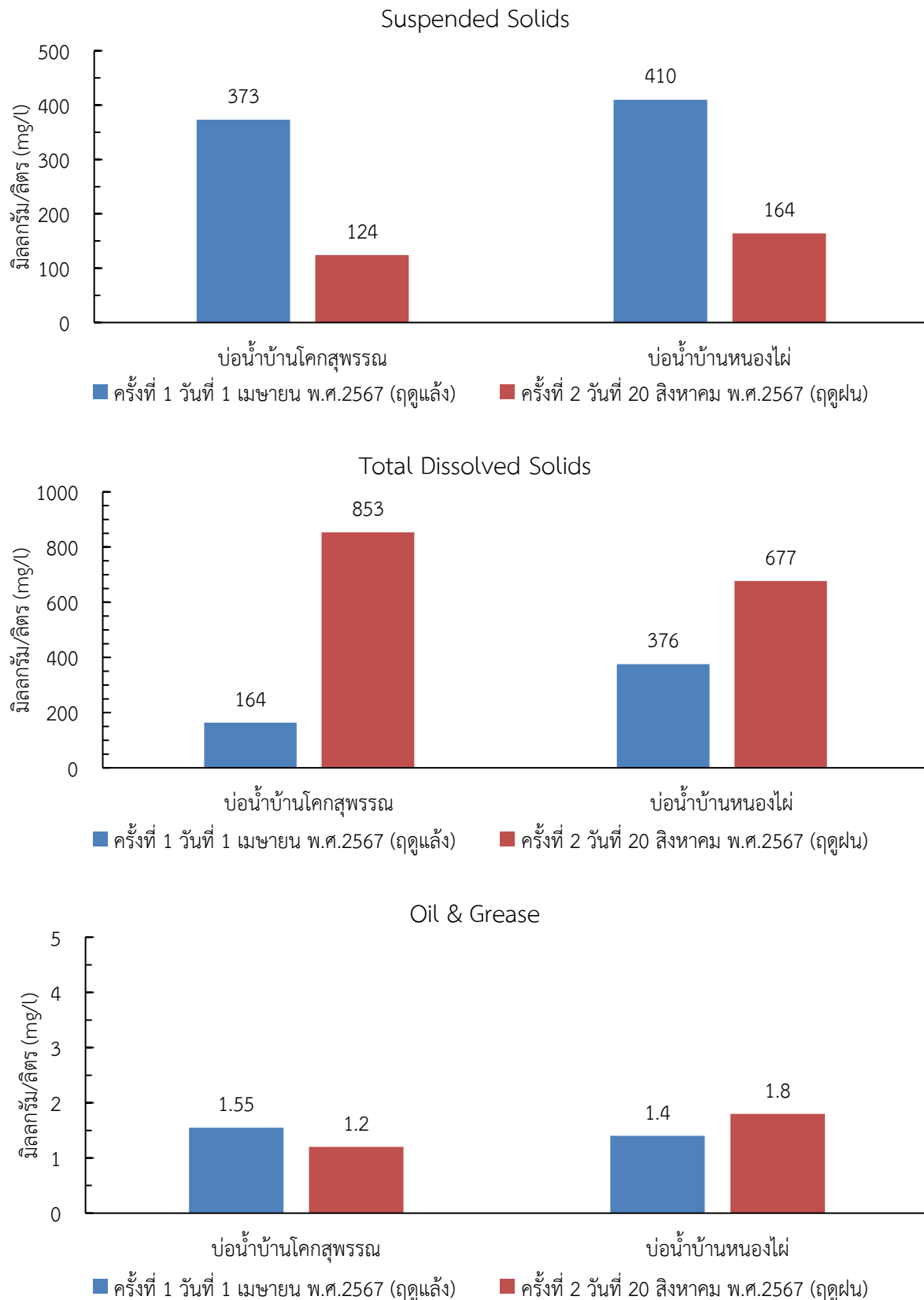
ครั้งที่ 1 ดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวิเคราะห์ในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้

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



รูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

ครั้งที่ 2 ดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวิเคราะห์ในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ: มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 31.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.89 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 4.2 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.46 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 124 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 853 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 1.20 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่: มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 33.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.53 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 3.8 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 7.25 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 164 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 677 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 1.80 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

4) เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในครั้งนี้ (นเมษายนและสิงหาคม 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 กับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563 มีนาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดแยกรายสถานีได้ดังนี้

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 มีค่าด้อยลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 และมีนาคม พ.ศ.2565 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 มีค่าด้อยลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 และมีนาคม พ.ศ.2565 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 และผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 รวมทั้งผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

ฤดูฝน : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 กับผลการตรวจวิเคราะห์ในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม พ.ศ.2562) และผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดแยกรายสถานีได้ดังนี้

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/}
Temperature	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	**	**	**	**	28.6
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
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	7.8	7.1	8.2	7.8	6.9	4.5
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.1	1.9	1.7	1.0	1.8	0.76
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	101	25	13	16	32	31
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	394	223	**	174	456	136
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							2	3	3	2	3	3

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*					บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ				
		1	2	3	4	5	ส.ค.65 ^{2/}	มี.ค.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67	ส.ค.67
Temperature	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	28.9	27.0	28.7	33.2	31.0
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.15	7.41	7.2	7.7	7.89
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	4.8	2.73	6.2	2.2	4.2
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	2.23	2.99	3.18	4.12	1.46
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	46	51	68	373	124
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	250	357	161	164	853
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	2.60	1.50	1.55	1.20
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							4	4	4	5	4

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

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), 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 ทำอากาศยานบุรีรัมย์ (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/}
Temperature	องศาเซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	**	**	**	**	**	28.8
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
DO	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.4	7.6	7.2	7.2	6.5	4.6
BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.8	1.6	1.4	1.6	1.9	3.68
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	45	11	89	40	44	100
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	200	78	**	486	10	717
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							3	3	2	3	3	4

**** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์**

ตารางที่ 5.4-2											
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)											
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำบ้านหนองไผ่				
		1	2	3	4	5	ส.ค.65 ^{2/}	มี.ค.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67	ส.ค.67
Temperature	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	29.2	28.0	28.7	30.0	33.0
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.21	7.23	7.1	7.2	7.53
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	4.8	2.86	5.7	2.2	3.8
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.68	1.92	3.45	5.11	7.25
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	368	429	112	410	164
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	117	503	327	376	677
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	1.60	1.45	1.40	1.80
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							3	4	4	5	5

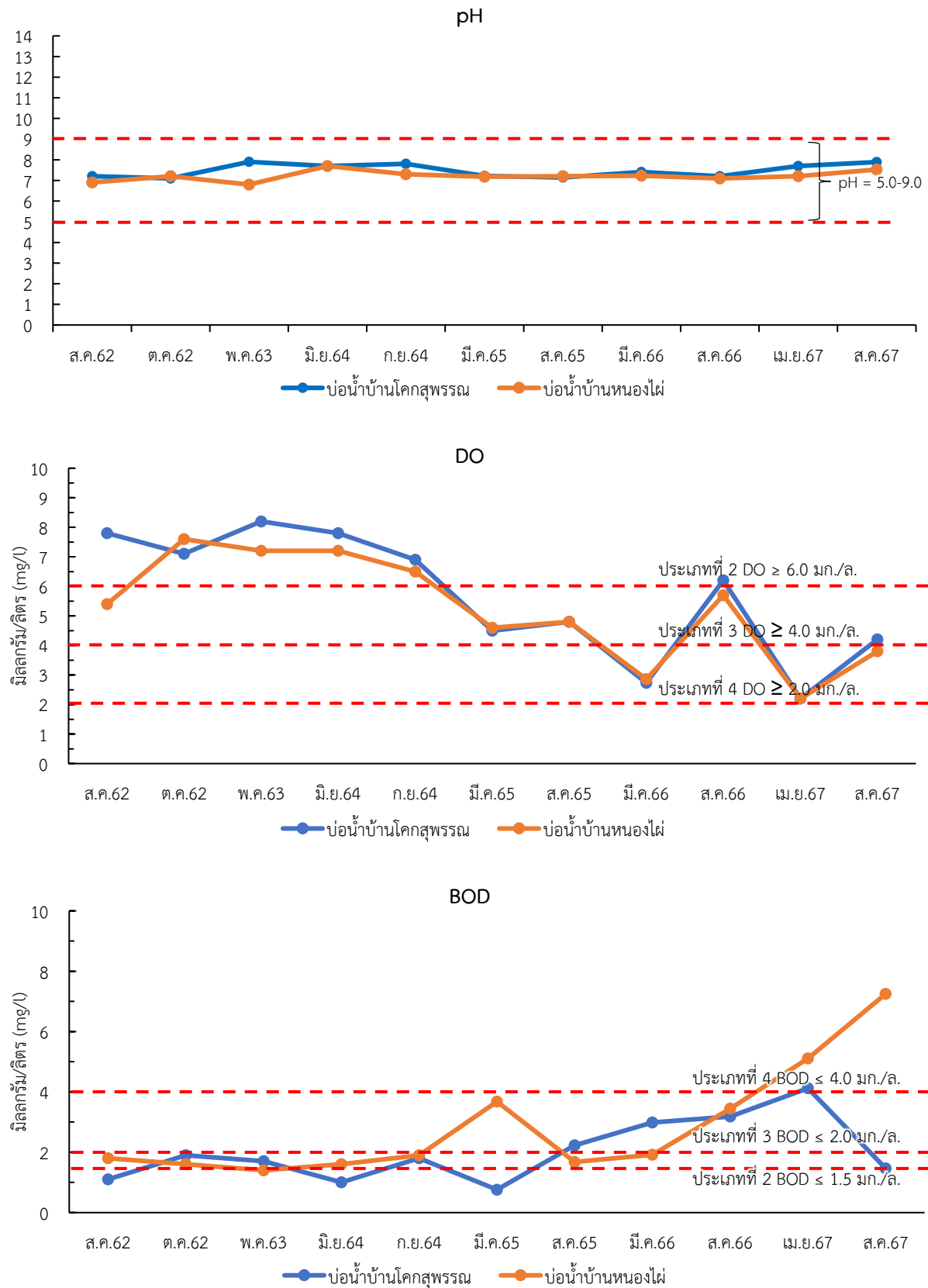
ที่มา : ^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่, มกราคม พ.ศ.2564

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

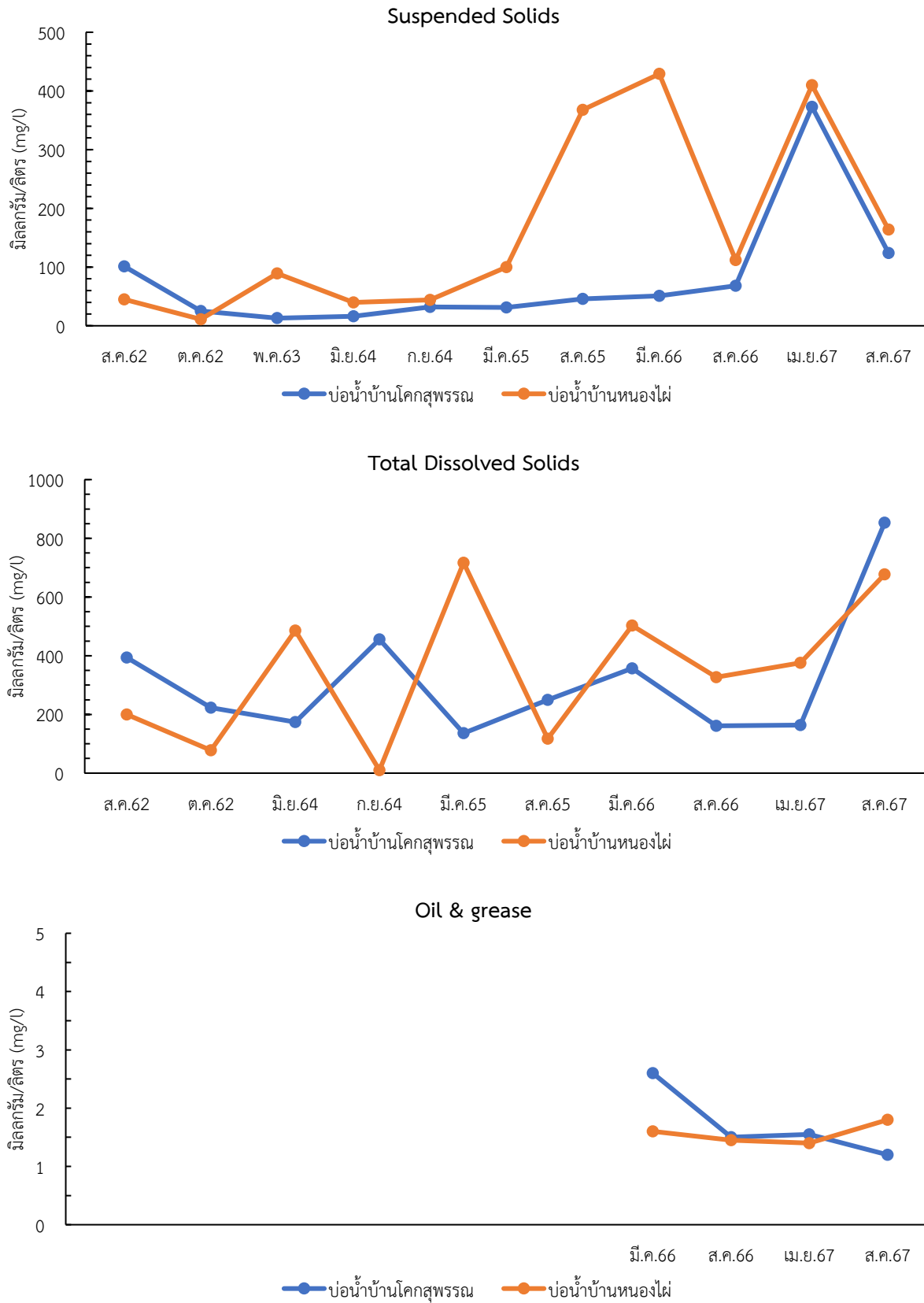
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ : คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นประเภทเดียวกันกับผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566 แต่มีคุณภาพด้อยลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม พ.ศ.2562) และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ : คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 โดยมีคุณภาพด้อยลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม พ.ศ.2562) และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564 และสิงหาคม พ.ศ.2565 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณและบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 แต่คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 โดยมีคุณภาพด้อยลงจากผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตามช่วงฤดูกาล รวมทั้งยังไม่มีกระแสน้ำออกจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงค่าคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

5.5 การจัดการน้ำใช้

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

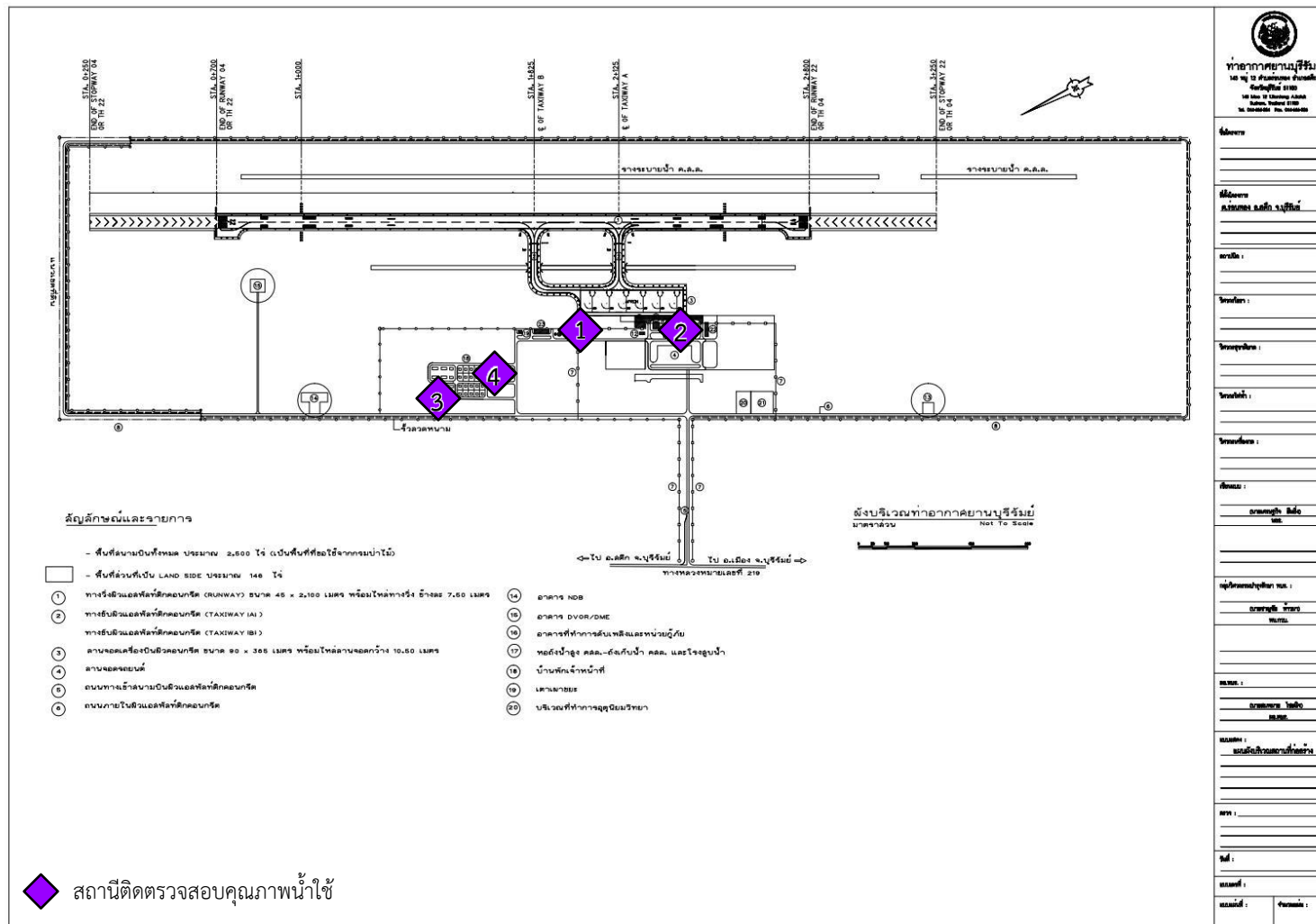
1) วัตถุประสงค์

- 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



รูปที่ 5.5-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
3. ความกระด้าง (Hardness)	เติมกรดซัลฟิวริกจน 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. <i>E.Coli</i> *	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

หมายเหตุ : * ดัชนีการติดตามตรวจสอบที่เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้

2.3) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์แล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.5-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ
บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ
บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐาน
คุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (พ.ศ. 2550)

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ
ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้
จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ
และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับ
สภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

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 ที่ผ่านมา ยังไม่ได้ทำการเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และระบบเติมคลอรีนฆ่าโรค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรหาวิธีผู้เชี่ยวชาญในการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 ระบบ ให้สามารถปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

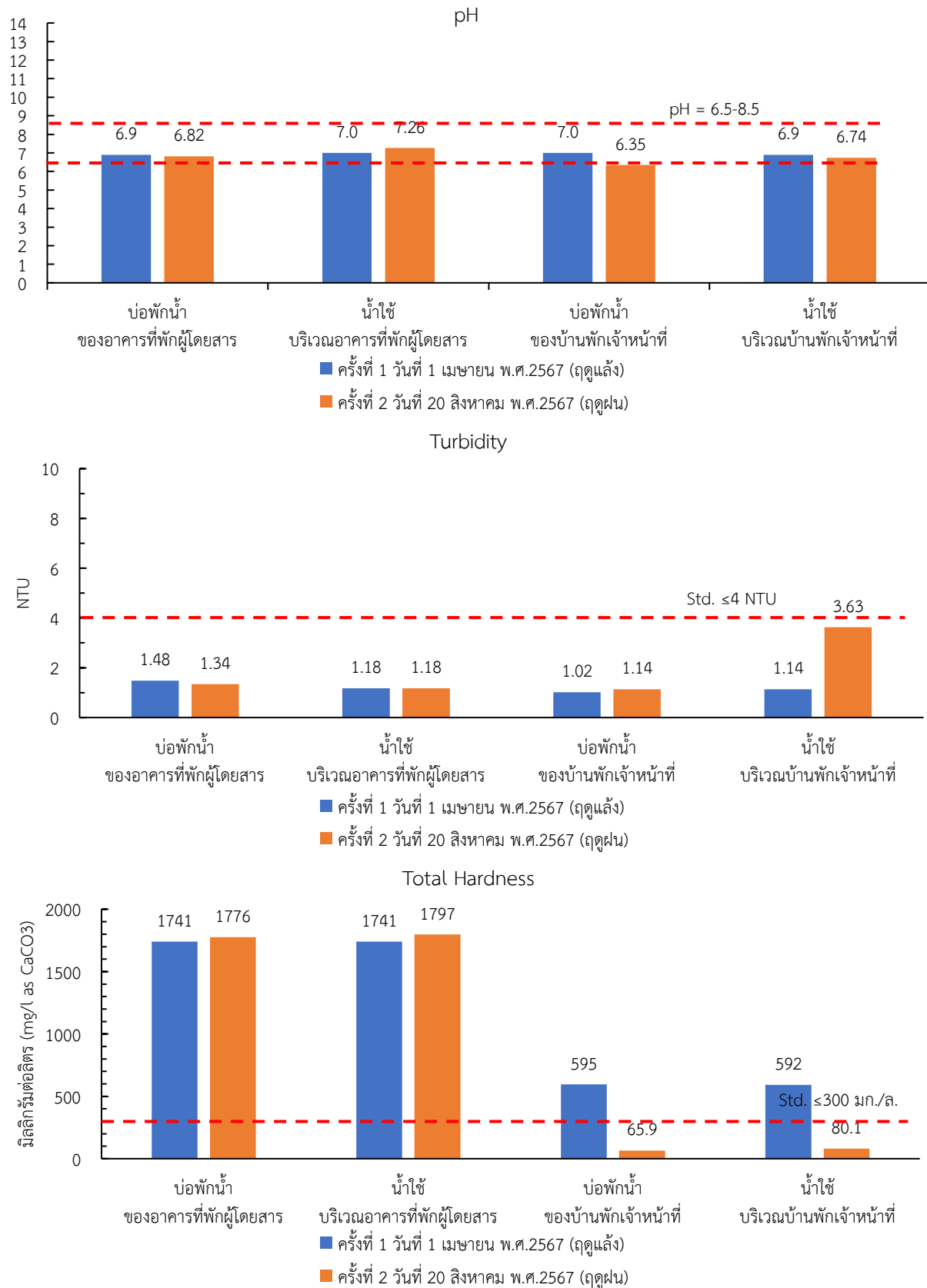
การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ดังนี้ (ตารางที่ 5.5-1 และรูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ค)

ตารางที่ 5.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ครั้งที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567				ครั้งที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2567			
			ก่อนผ่านระบบ ปรับปรุง คุณภาพ บริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสาร	บริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสาร	ก่อนผ่านระบบ ปรับปรุง คุณภาพ บริเวณบ้านพัก เจ้าหน้าที่	บริเวณบ้านพัก เจ้าหน้าที่	ก่อนผ่านระบบ ปรับปรุง คุณภาพ บริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสาร	บริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสาร	ก่อนผ่านระบบ ปรับปรุง คุณภาพ บริเวณบ้านพัก เจ้าหน้าที่	บริเวณบ้านพัก เจ้าหน้าที่
Temperature	องศาเซลเซียส	-	30.6	30.2	36.1	32.3	31.0	32.1	31.0	31.0
pH	-	6.5-8.5	6.9	7.0	7.0	6.9	6.82	7.26	6.35	6.74
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	1.48	1.18	1.02	1.14	1.34	1.18	1.14	3.63
Total Hardness	มก./ล.	≤300	1,741	1,741	595	592	1,776	1,797	65.9	80.1
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	2,483	2,400	600	980	6,380	6,880	154	198
Chloride	มก./ล.	≤250	63.3	62.6	15.2	14.5	63.1	61.0	13.1	9.86
Sulfate	มก./ล.	≤250	1,442	1,495	455	478	1,250	1,404	30.1	32.9
Nitrate	มก./ล.	≤50	0.229	0.214	1.36	1.34	0.197	0.205	1.05	1.06
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
E. Coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

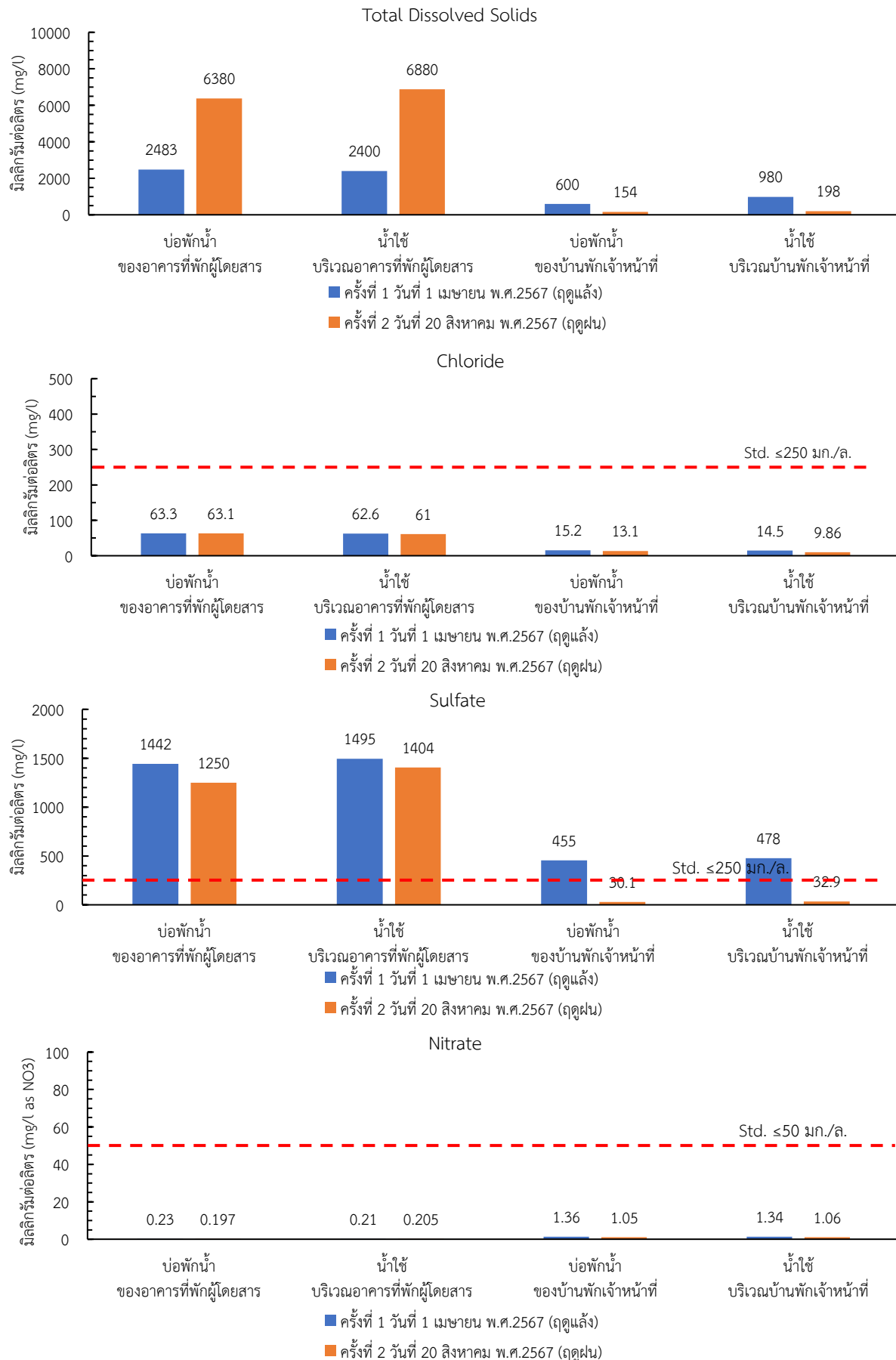
หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)

ครั้งที่ 1 = วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ครั้งที่ 2 = วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567



รูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

ครั้งที่ 1 ดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

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*

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

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

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 (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

ครั้งที่ 2 ดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

บ่อพักน้ำ ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 31.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.82 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.34 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,776 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 6,380 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 63.1 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 1,250 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 0.197 มก./ล. และตรวจไม่พบโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli*

น้ำใช้ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 32.1 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.26 ความขุ่นเท่ากับ 1.18 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 1,797 มก./ล ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด เท่ากับ 6,880 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 61.0 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 1,404 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.205 มก./ล. และตรวจพบโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด แต่ไม่พบ *E.Coli* ซึ่งมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

บ่อพักน้ำ ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 31.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.35 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.14 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 65.9 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 154 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 13.1 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 30.1 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 1.05 มก./ล. และตรวจไม่พบโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดและ *E.Coli*

น้ำใช้ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 31.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.74 ความขุ่นเท่ากับ 3.63 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 80.1 มก./ล ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด เท่ากับ 198 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 9.86 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 32.9 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 1.06 มก./ล. และตรวจไม่พบโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดและ *E.Coli* ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในครั้งนี้ (เดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เดือนกุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.5-2 และรูปที่ 5.5-3)

บ่อพักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร : คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า TDS เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร : คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า Total Hardness, TDS เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่า Total Hardness, TDS, Sulfate และ Total Coliform Bacteria ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า Total Hardness, TDS และ Sulfate ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า Total Hardness, TDS และ Sulfate ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา จนมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับคุณภาพน้ำใช้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องเร่งเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และซ่อมแซมระบบเติมคลอรีนให้อยู่ในสภาพดี อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนไปใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค โดยจะดำเนินการเชื่อมต่อน้ำประปาหลังจากการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่แล้วเสร็จ

ตารางที่ 5.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร				
			ส.ค.65	มี.ค.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67
pH	-	6.5-8.5	7.26	6.21	7.2	6.9	6.82
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	0.61	0.54	0.4	1.48	1.34
Total hardness	มก./ล.	≤300	892	1,673	1,691	1,741	1,776
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	-	3,500	2,210	2,483	6,380
Chloride	มก./ล.	≤250	-	54.4	58.0	63.3	63.1
Sulfate	มก./ล.	≤250	701	1,160	1,339	1,442	1,250
Nitrate	มก./ล.	≤50	3.95	0.364	0.313	0.229	0.197
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	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 (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)													
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร										
			ก.พ.62 ¹	มิ.ย.62 ¹	ส.ค.63 ¹	มิ.ย.64 ¹	ก.ย.64 ¹	มี.ค.65	ส.ค.65	มี.ค.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67
pH	-	6.5-8.5	6.9	7.2	6.4	7.8	7.1	6.6	7.41	6.13	7.1	7.0	7.26
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.56	0.58	0.66	0.36	1.18	1.18
Total hardness	มก./ล.	≤300	18	26	19	61	34	1,455	948	1,673	1,670	1,741	1,797
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	131	136	112	1,200	520	1,990	1,489	3,100	2,120	2,400	6,880
Chloride	มก./ล.	≤250	4	3	4	52	7	55.2	30.6	55.4	56.8	62.6	61.0
Sulfate	มก./ล.	≤250	0.04	0.05	ND	2.76	0.12	1,123	736	1,349	1,331	1,495	1,404
Nitrate	มก./ล.	≤50	0.01	0.01	0.6	0.01	0.01	2.71	3.79	0.334	0.331	0.214	0.205
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	**	**	**	**	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจพบ
<i>E.coli</i>	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	**	**	**	**	**	**	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ

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

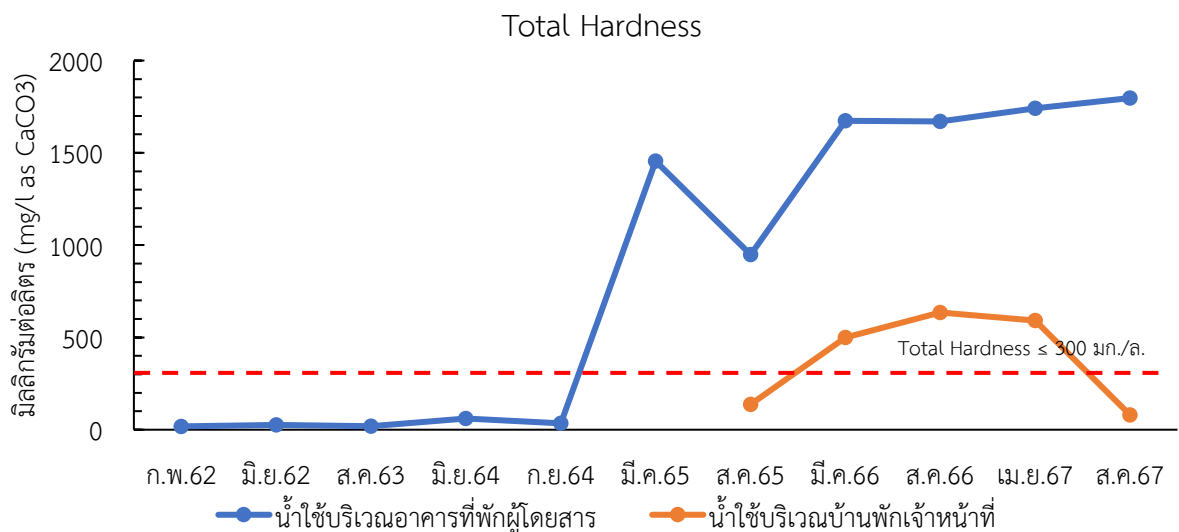
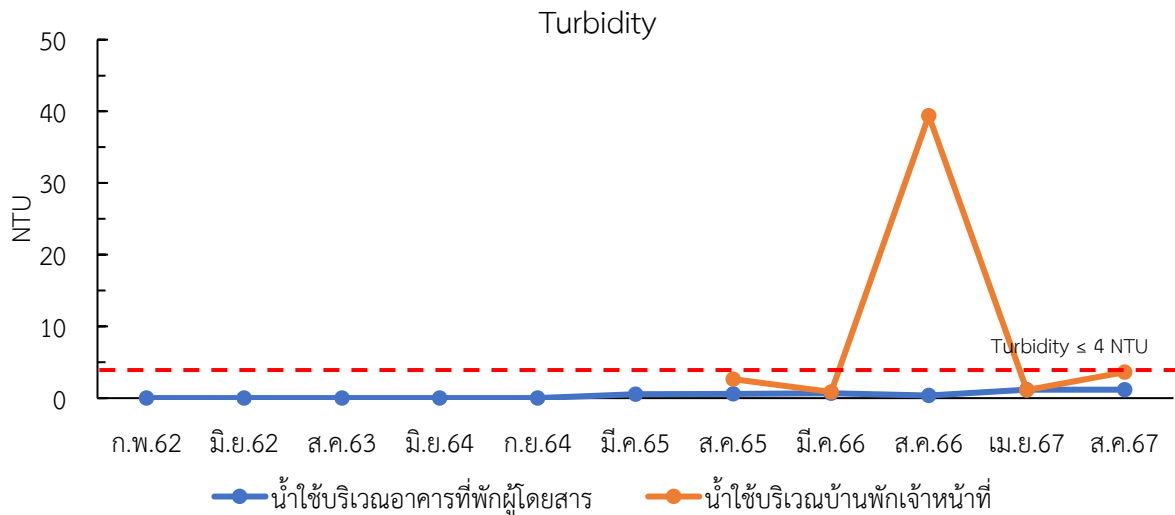
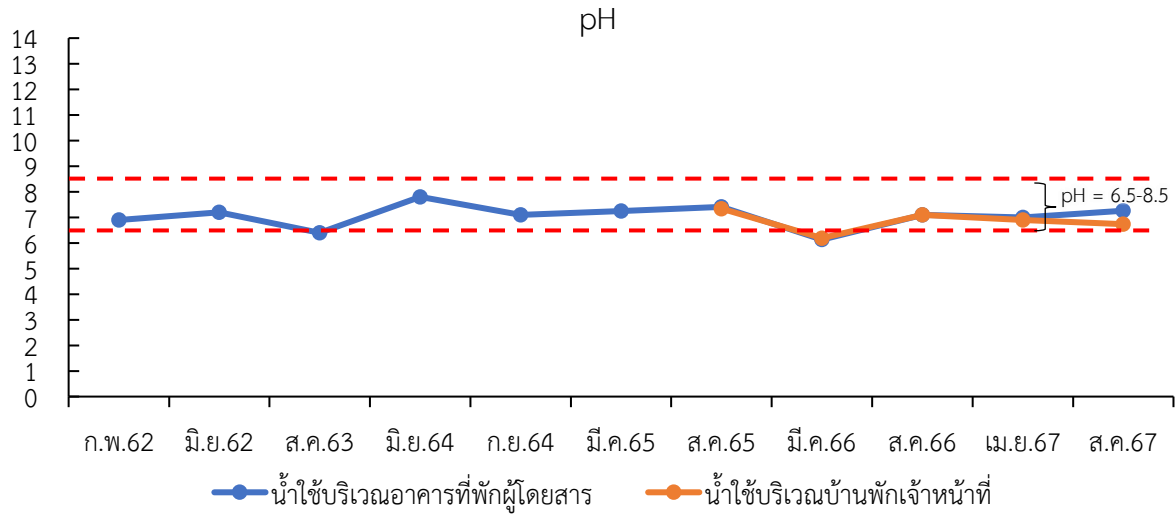
หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

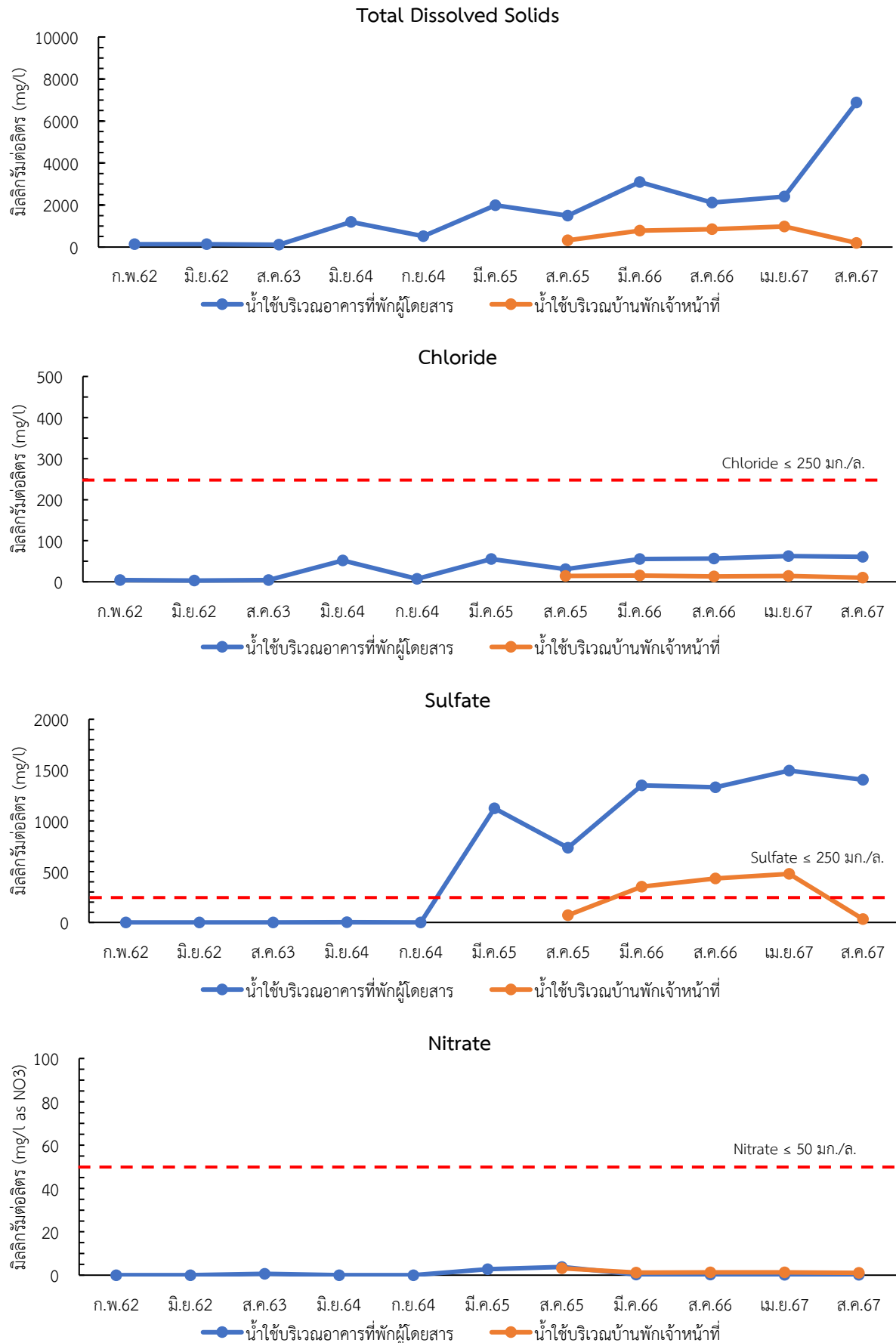
ตารางที่ 5.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพบริเวณ บ้านพักเจ้าหน้าที่					บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่				
			ส.ค.65	มี.ค.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	ส.ค.65	มี.ค.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67
pH	-	6.5-8.5	7.32	6.28	7.0	7.0	6.35	7.34	6.19	7.1	6.9	6.74
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	0.75	0.74	0.34	1.02	1.14	2.64	0.86	39.4	1.14	3.63
Total hardness	มก./ล.	≤300	139	522	628	595	65.9	137	499	635	592	80.1
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	-	860	920	600	154	318	780	848	980	198
Chloride	มก./ล.	≤250	-	15.5	13.3	15.2	13.1	14.2	15.2	12.8	14.5	9.86
Sulfate	มก./ล.	≤250	66.9	352	433	455	30.1	71.1	351	434	478	32.9
Nitrate	มก./ล.	≤50	3.27	1.29	1.26	1.36	1.05	3.17	1.24	1.27	1.34	1.06
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ
E. Coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	ตรวจไม่พบ	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) **สถานีติดตามตรวจสอบ :** เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร จากการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า มีการเพิ่มเติมการตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย และเพิ่มเติมการตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับน้ำทิ้งหรือชุมชนข้างเคียง ในครั้งนี้จึงมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 9 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.6-1)

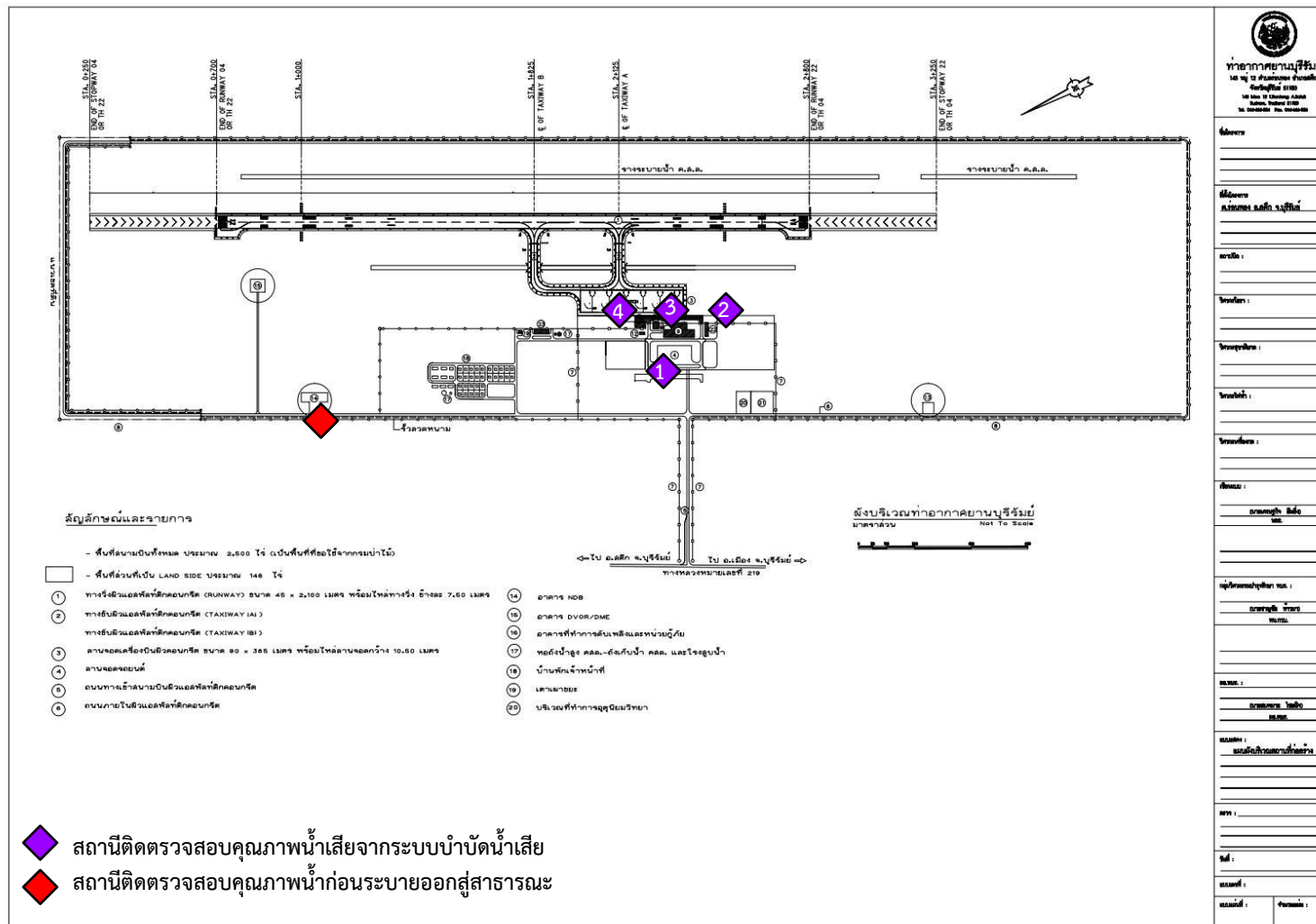
- 1) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1
- 2) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1
- 3) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2
- 4) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 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 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

2.3) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์แล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.6-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567



บ่อกักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1



บ่อกักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง 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)



บ่อกักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4



บ่อกักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4

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



บ่อกักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1



บ่อกักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



บ่อบำบัดน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2



บ่อบำบัดน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2



บ่อบำบัดน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3



บ่อบำบัดน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567 (ต่อ)

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



บ่อบำบัดน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4



บ่อบำบัดน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567 (ต่อ)

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาฯ อนึ่ง เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

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 ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567 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 คุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด 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 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ครั้งที่ 1							
			INF ชุดที่ 1	EFF ชุดที่ 1	INF ชุดที่ 2	EFF ชุดที่ 2	INF ชุดที่ 3	EFF ชุดที่ 3	INF ชุดที่ 4	EFF ชุดที่ 4
pH	-	5.5-9.0	8.0	8.0	8.1	7.8	7.5	7.7	8.0	7.9
BOD	มก./ล.	≤100	44.8	51.0	65.5	1.57	245	139	162	71.5
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	72	62	62	<5	53	20	103	58
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	2,620	2,593	3,456	2,590	1,960	1,587	2,285	2,199
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.40	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	13.0	9.80	19.3	<1.00	17.6	16.7	19.5	10.3
TKN	มก./ล.	-	126	127	49.2	<4.00	110	92.2	182	162
Sulfide	มก./ล.	-	<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 : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย

EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

ครั้งที่ 1 = วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ครั้งที่ 2 = วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.6-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ครั้งที่ 2							
			INF ชุดที่ 1	EFF ชุดที่ 1	INF ชุดที่ 2	EFF ชุดที่ 2	INF ชุดที่ 3	EFF ชุดที่ 3	INF ชุดที่ 4	EFF ชุดที่ 4
pH	-	5.5-9.0	7.70	7.20	8.05	7.60	7.40	7.00	8.02	8.12
BOD	มก./ล.	≤100	100	50.0	61.7	1.26	190	134	32.9	29.1
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	694	55	62	<5	45	21	118	22
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	2,483	2,527	3,470	2,807	2,260	2,077	2,443	2,395
Settleable solids	มล./ล.	-	-	<0.2	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	14.4	13.0	12.1	<1.00	10.9	7.1	10.4	12.3
TKN	มก./ล.	-	96.2	99.6	45.3	<4.00	123	103	11.4	105
Sulfide	มก./ล.	-	1.54	<1.00	<1.00	<1.00	9.31	6.63	2.90	<1.00
Residual Chlorine	มก./ล.	-	-	<0.10	-	<0.10	-	<0.10	-	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	1,900	3,200	3,200	170	120,000	160,000	3,500	240
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	1,900	3,200	3,200	170	120,000	160,000	3,500	240
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			50%		98%		29%		12%	

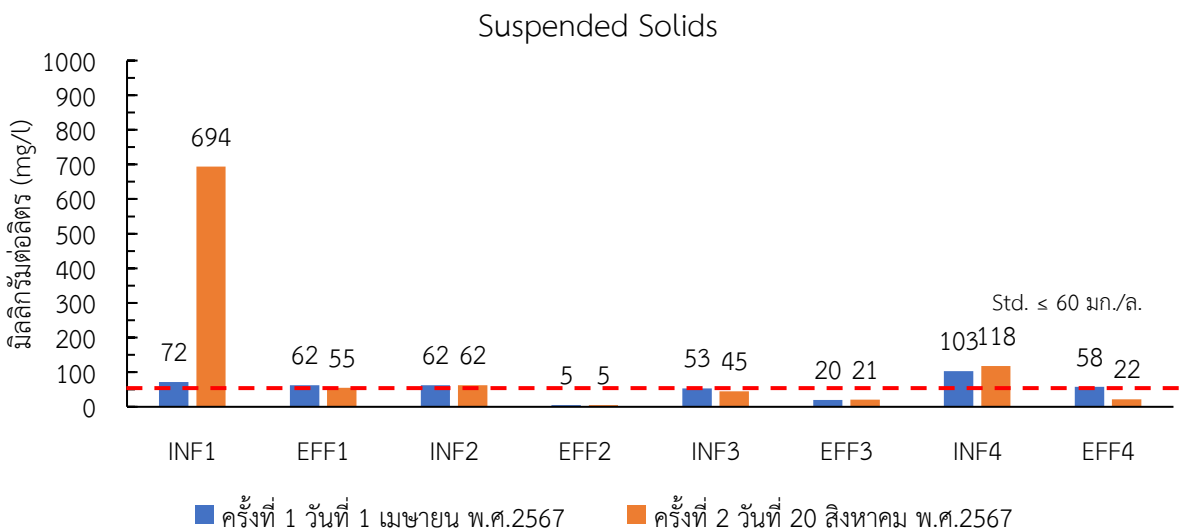
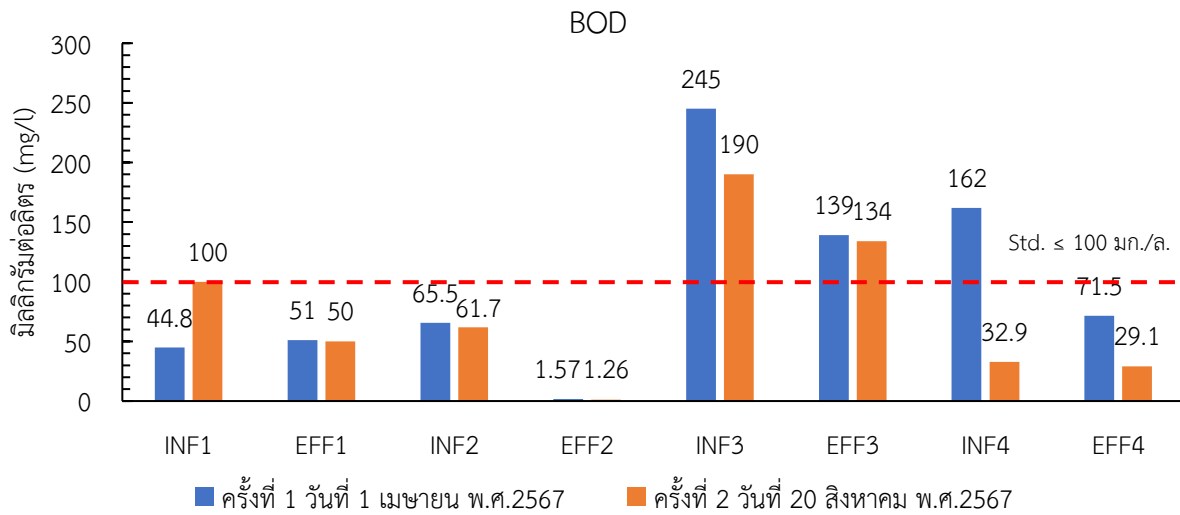
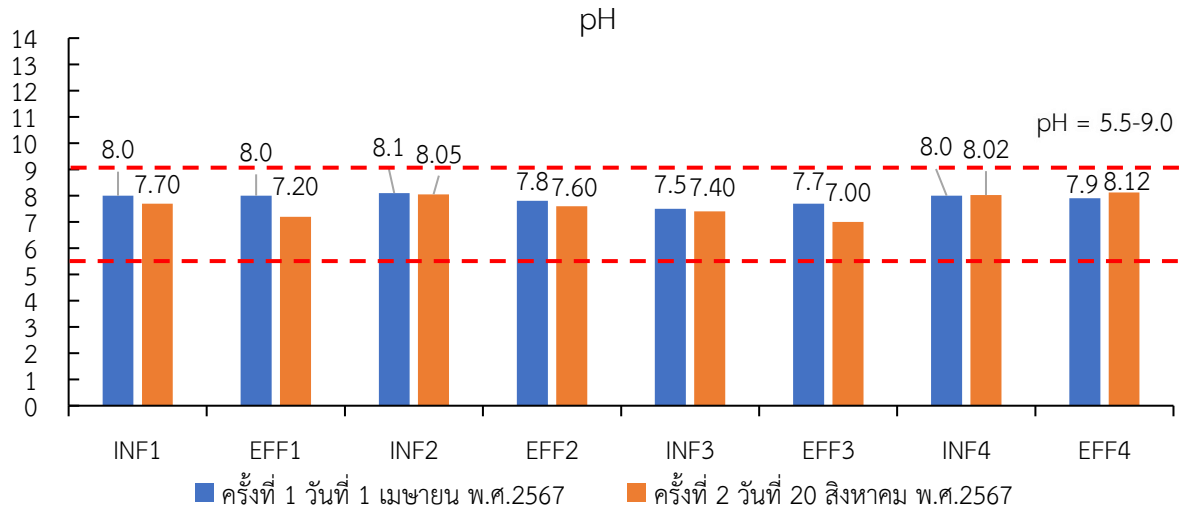
หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย

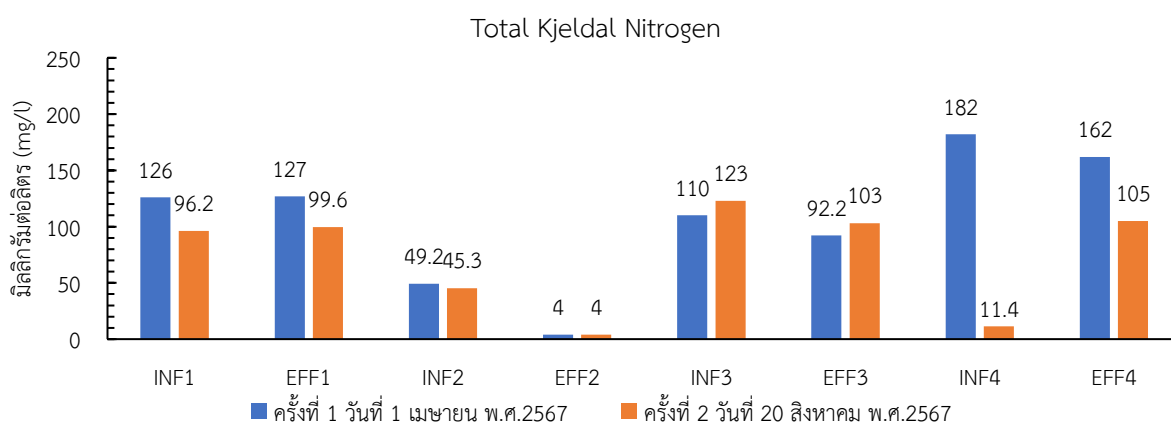
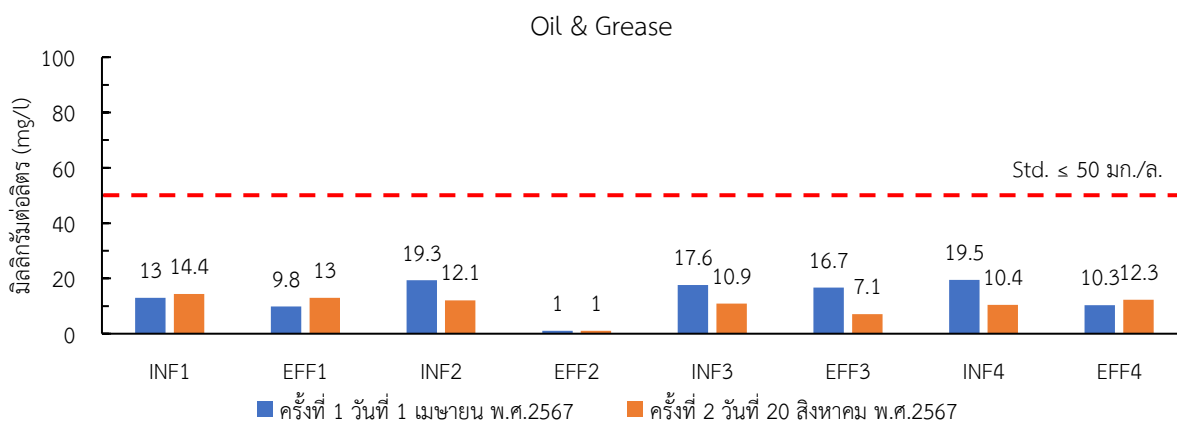
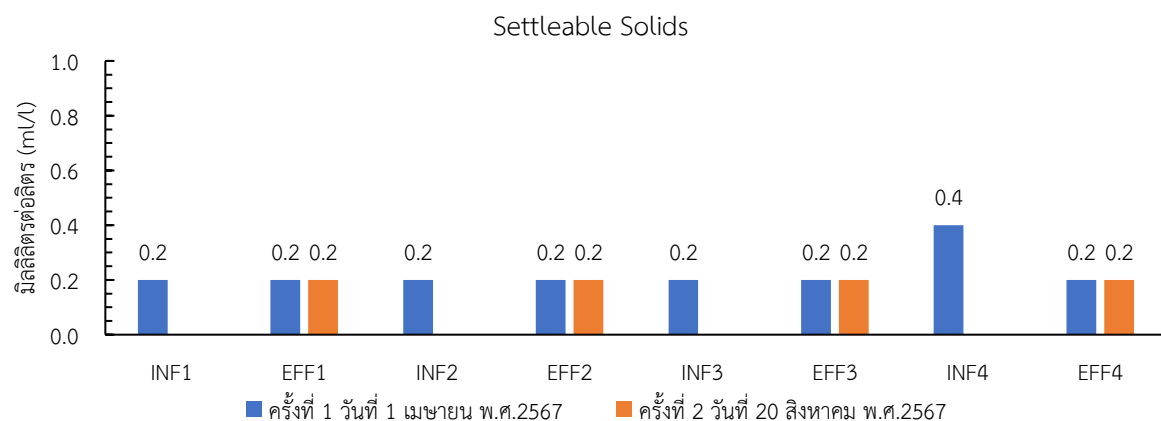
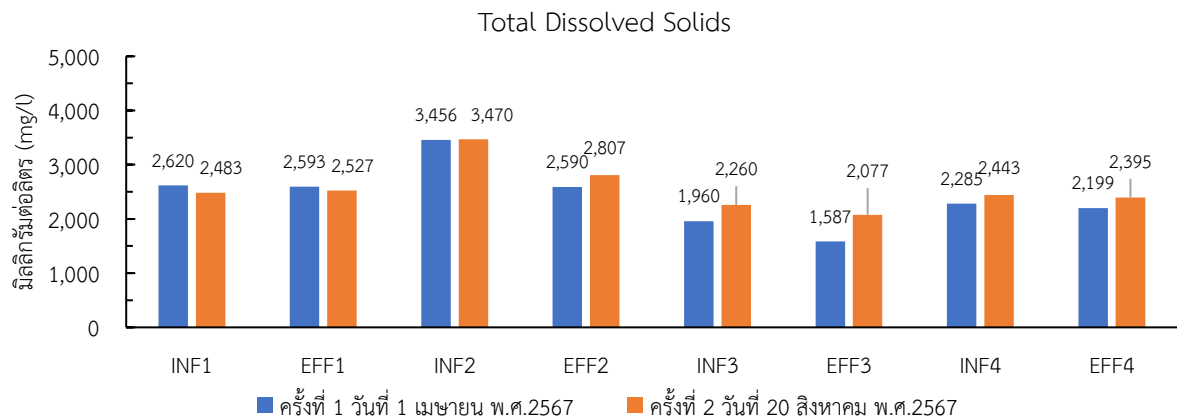
EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

ครั้งที่ 1 = วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

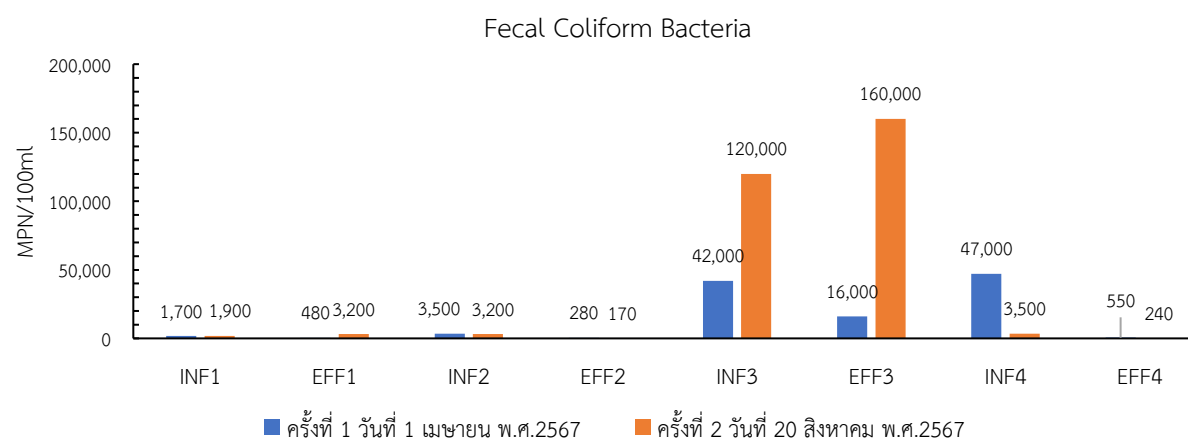
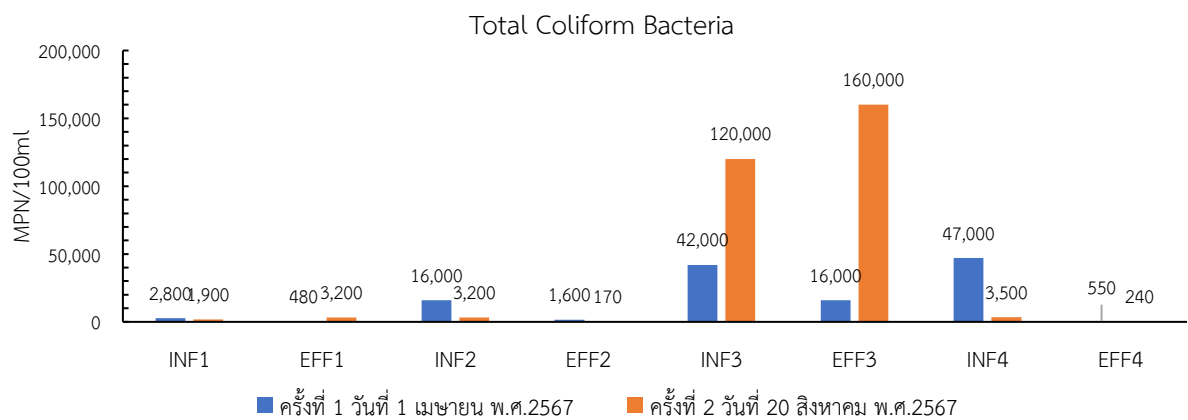
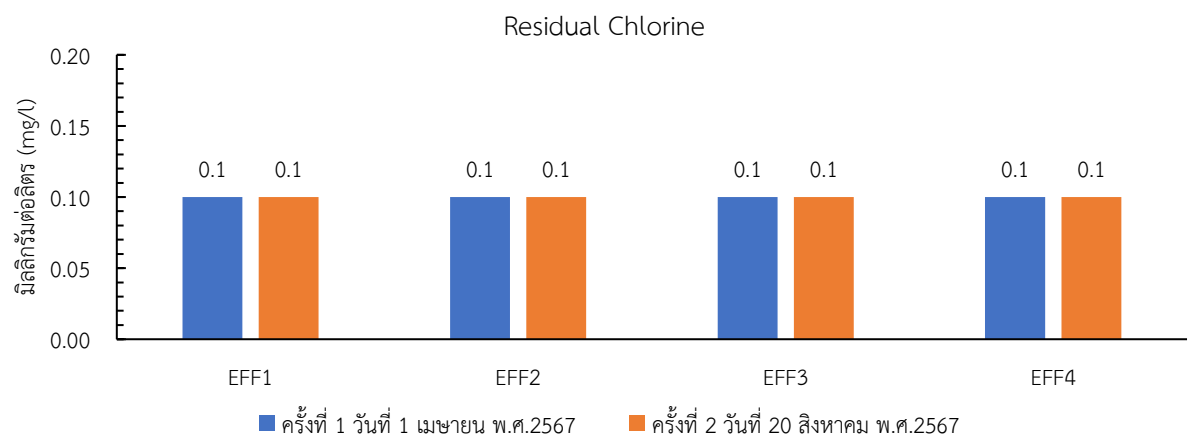
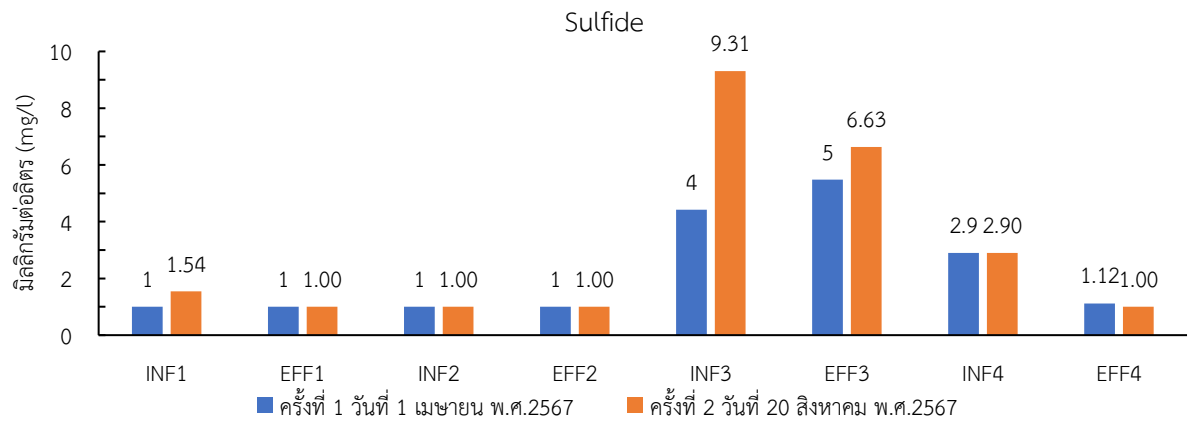
ครั้งที่ 2 = วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง 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 SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

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 ง

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 มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 43 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

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 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

ครั้งที่ 2 ดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567 โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง จำนวน 8 สถานี เนื่องจากไม่มีน้ำระบายออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คุณภาพน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.70 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 100 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 694 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,483 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 14.4 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 96.2 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 1.54 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากันที่ 1,900 MPN/100 ml

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.20 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 50.0 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 55 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,527 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 13.0 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 99.6 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากันที่ 3,200 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 50 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

คุณภาพน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.05 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 61.7 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 62 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 3,470 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 12.1 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 45.3 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล.

ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 3,200 MPN/100 ml

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.60 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.26 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,807 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) และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 170 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 98 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

คุณภาพน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.40 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 190 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 45 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,260 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 10.9 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 123 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 9.31 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 120,000 MPN/100 ml

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.00 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 134 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 21 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,077 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 7.1 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 103 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 6.63 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 160,000 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 29 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

คุณภาพน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.02 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 32.9 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 118 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,443 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 10.4 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 11.4 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 2.90 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 3,500 MPN/100 ml

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.12 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 29.1 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 22 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,395 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 12.3 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 105 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 240 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 12 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียในครั้งนี้ (เมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567) กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คุณภาพน้ำและมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.6-2 และรูปที่ 5.6-3)

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 : มีค่า BOD ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่า SS และ Oil & Grease ใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าลดลงจนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 : มีค่า BOD, SS และ Oil & Grease ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าลดลงจนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 : มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 : มีค่า BOD และ SS ลดลง โดยมีค่าลดลงจนเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 3 ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการดังนี้ (1) ต้องตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ และอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน และ (2) ต้องเร่งทำการซ่อมแซมเครื่องเติมอากาศที่ชำรุด

สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 ไม่สามารถเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งในบ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากน้ำเสียซึมลงดินทั้งหมด จึงยังไม่มีภาระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า การดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบด้านคุณภาพน้ำทิ้งต่อชุมชนโดยรอบ

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.67	ส.ค.66 ^{1/}	เม.ย.67	ส.ค.67	ส.ค.66 ^{1/}	เม.ย.67	ส.ค.67
pH	-	5.5-9.0	7.1	8.0	7.20	7.1	7.8	7.60	7.1	7.7	7.00
BOD	มก./ล.	≤100	282	51.0	50.0	359	1.57	1.26	172	139	134
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	50	62	55	35	<5	<5	14	20	21
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	2,057	2,593	2,527	1,785	2,590	2,807	1,710	1,587	2,077
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	<0.20	<0.2	0.4	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	15.3	9.80	13.0	17.8	<1.00	<1.00	10	16.7	7.1
TKN	มก./ล.	-	139	127	99.6	217	<4.00	<4.00	117	92.2	103
Sulfide	มก./ล.	-	<1.00	<1.00	<1.00	3.35	<1.00	<1.00	1.41	5.48	6.63
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	92,000	480	3,200	35,000	1,600	170	44,000	16,000	160,000
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	92,000	480	3,200	35,000	280	170	44,000	16,000	160,000

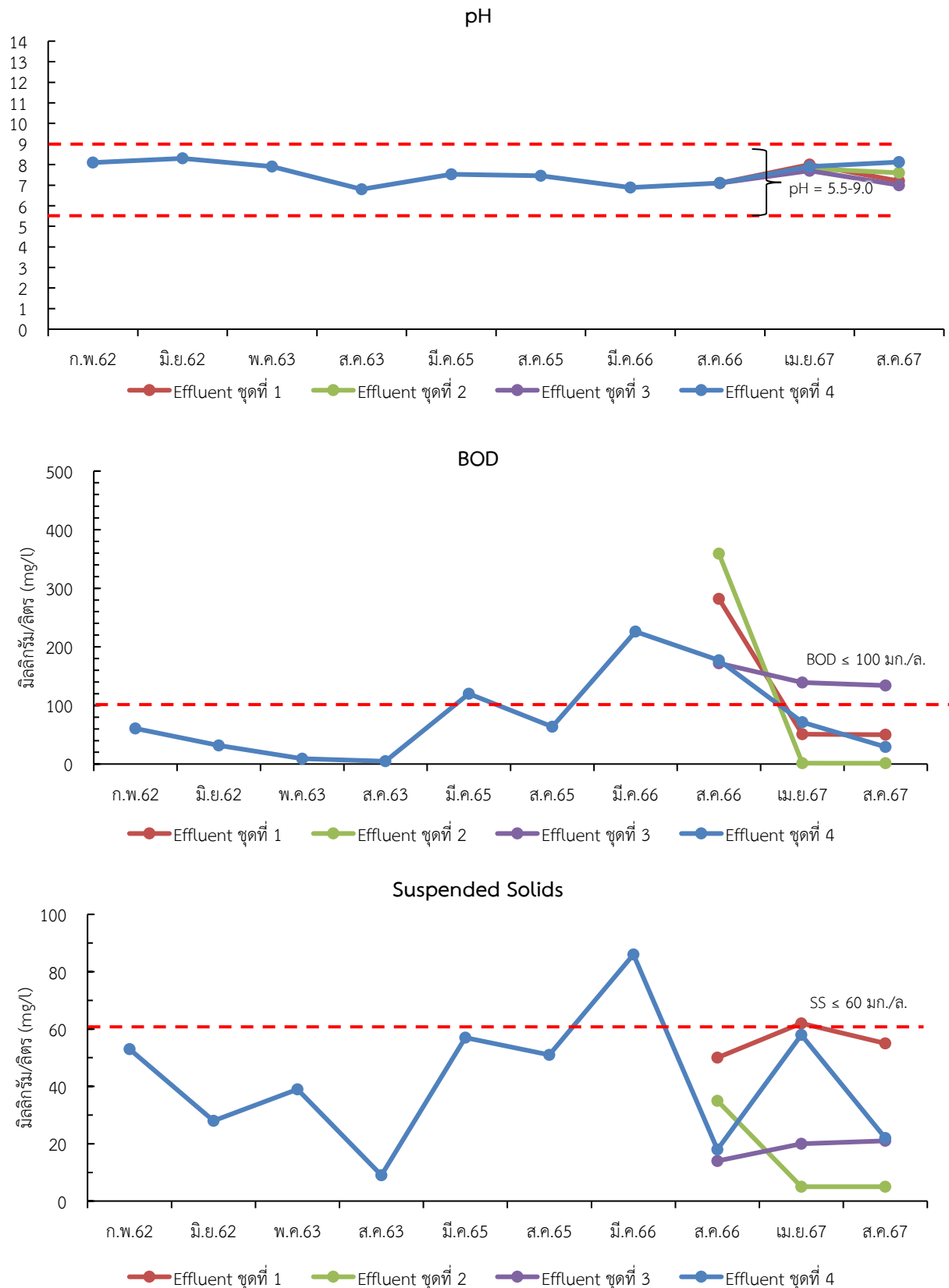
หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

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

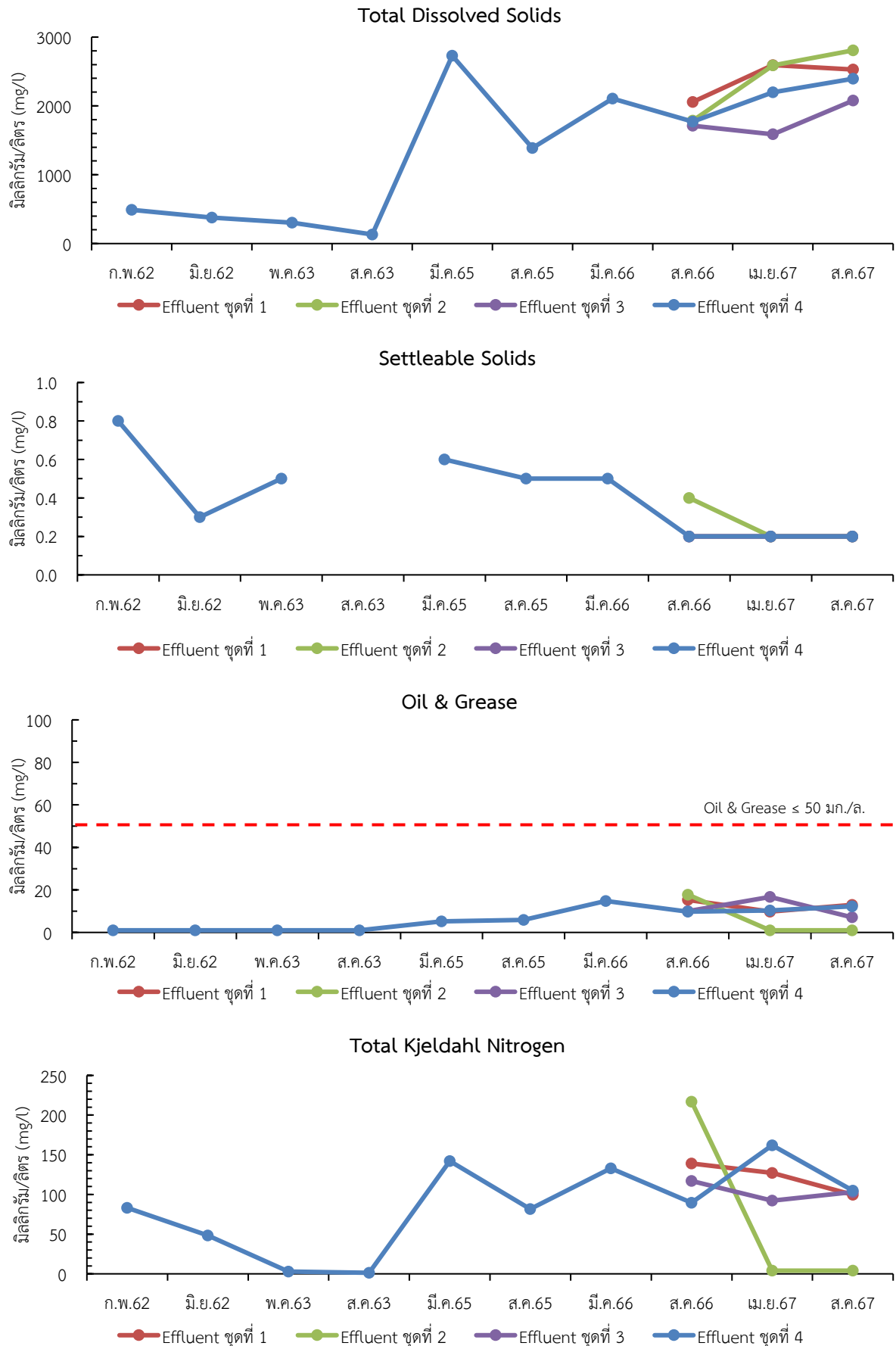
ตารางที่ 5.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4									
			ก.พ.62 ^{1/}	มิ.ย.62 ^{1/}	พ.ค.63 ^{1/}	ส.ค.63 ^{1/}	มี.ค.65 ^{1/}	ส.ค.65 ^{1/}	มี.ค.66 ^{1/}	ส.ค.66 ^{1/}	เม.ย.67	ส.ค.67
pH	-	5.5-9.0	8.1	8.3	7.9	6.8	7.53	7.46	6.89	7.1	7.9	8.12
BOD	มก./ล.	≤100	60.7	31.7	9	4.7	120	63.8	226	177	71.5	29.1
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	53	28	39	9	57	51	86	18	58	22
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	489	379	302	132	2,730	1387	2,107	1,770	2,199	2,395
Settleable solids	มล./ล.	-	0.8	0.3	0.5	**	0.6	0.5	0.50	<0.20	<0.20	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	1	1	1	1	5.16	5.85	14.8	9.8	10.3	12.3
TKN	มก./ล.	-	83.16	48.5	3.02	1.31	142	81.8	133	89.6	162	105
Sulfide	มก./ล.	-	0.94	0.24	0.08	0.05	1	1.8	1.21	<1	1.12	<1.00
Residual Chlorine	มก./ล.	-	-	-	-	-	0.1	0.1	<0.10	<0.1	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	-	-	-	-	920,000	170	37,000	28,000	550	240
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	-	-	-	-	920,000	170	37,000	28,000	550	240

หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

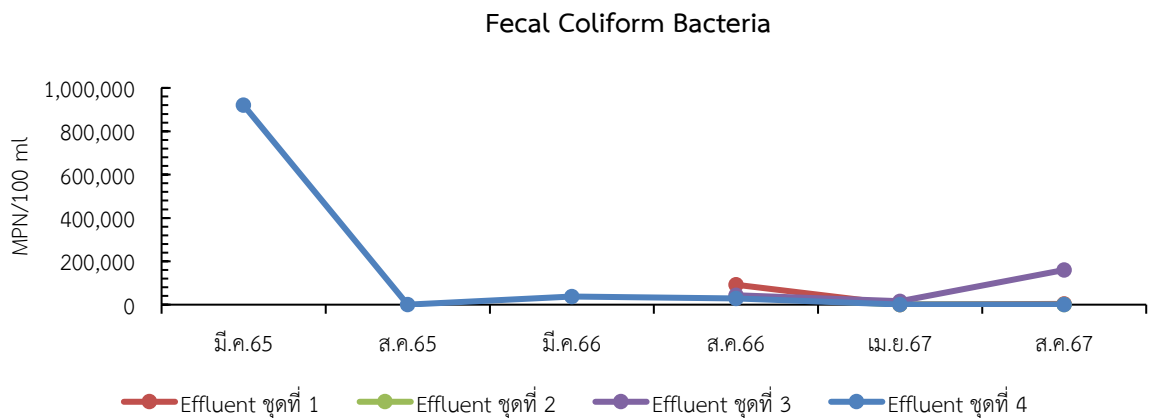
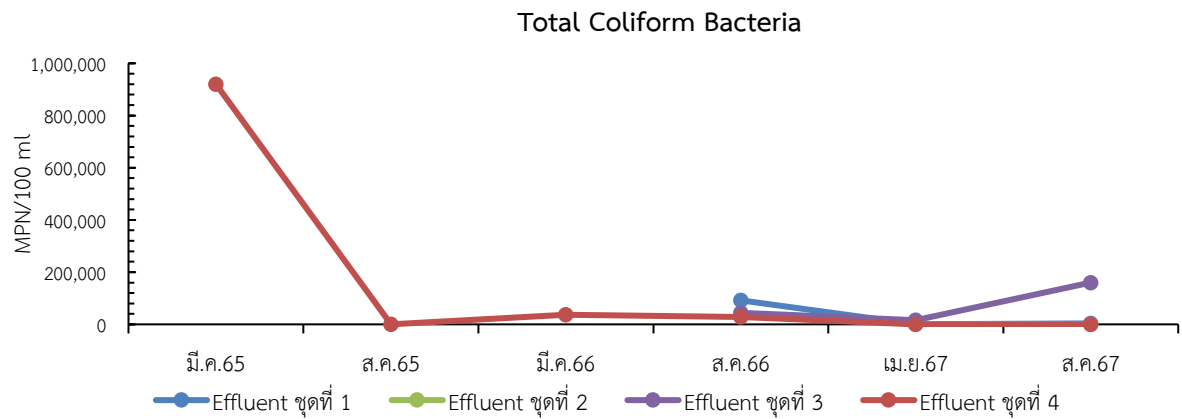
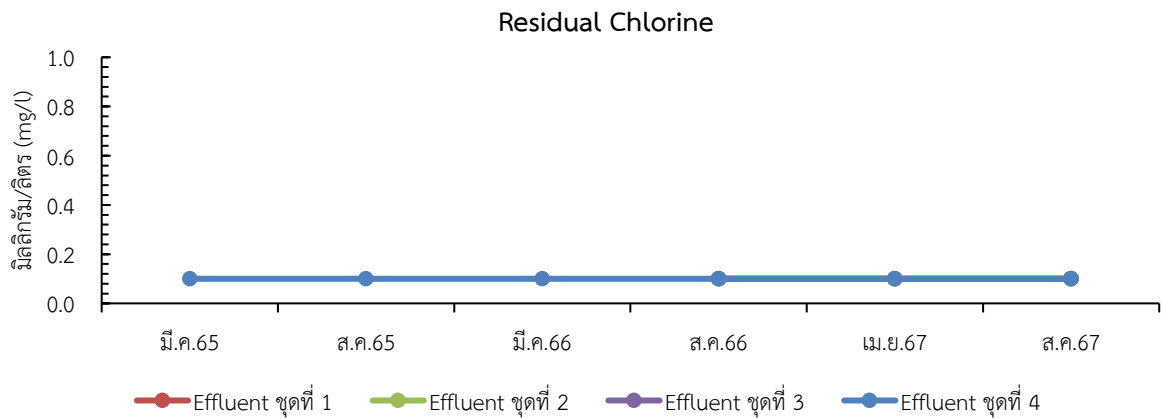
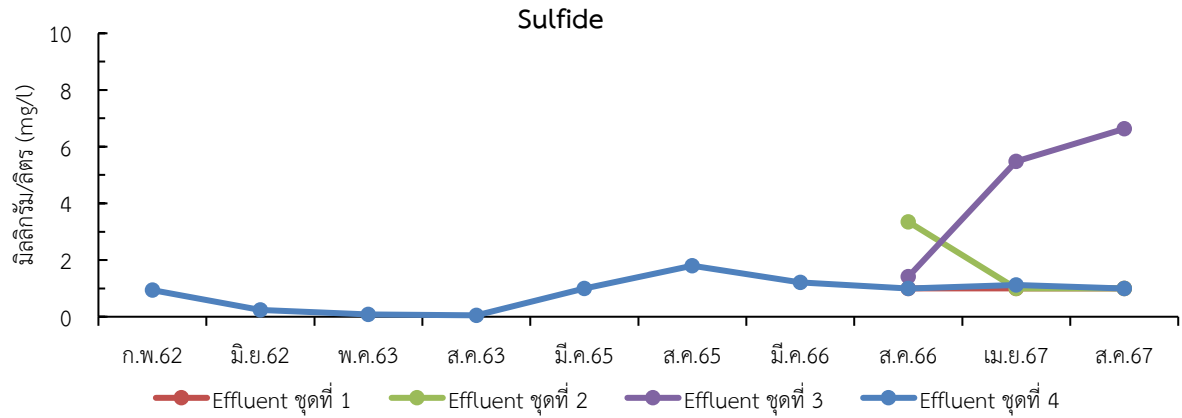
ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5.7 ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานก

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบด้านป่าไม้ และนิเวศวิทยานก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ โดยเน้นการสำรวจชนิด และปริมาณของพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบสภาพปัจจุบันนิเวศวิทยานกและสภาพป่าไม้ บริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบต่อด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานก ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานก 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 ใช้วิธีการศึกษาโดยทำการวางแผนสำรวจในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยจะกระจายครอบคลุมทั้งพื้นที่โครงการ และพื้นที่อนุรักษ์ประเภทต่างๆ และทุกสภาพสังคมพืชให้มากที่สุด เพื่อเป็นตัวแทนของระบบนิเวศในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนบริเวณที่ไม่มีสภาพป่าหลงเหลือ จะทำการสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use inventory) โดยอ้างอิงตำแหน่งสำรวจป่าไม้เบื้องต้นจากรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา โดยใช้การสำรวจในภาคสนามจะดำเนินการดังนี้

การศึกษาโดยการสำรวจภาคสนาม อ้างอิงวิธีการสำรวจตามเล่มรายงานการประเมินและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ผลการศึกษาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยวิธีการศึกษามีรายละเอียด ดังนี้

(1) ข้อมูลที่ทำการศึกษาประกอบด้วย

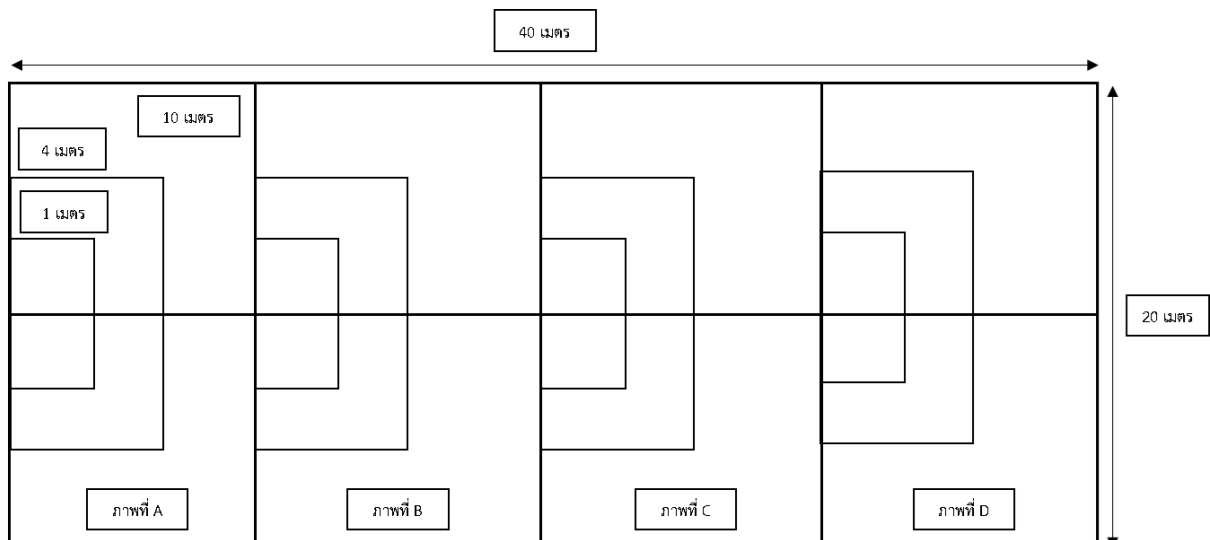
- ชนิดพรรณไม้ของกลุ่มสังคมพืชป่าไม้ในป่าแต่ละประเภท
- ความหนาแน่นของพรรณไม้ (Density)
- ดัชนีความสำคัญทางนิเวศวิทยาของพรรณไม้แต่ละชนิด (Important Value

Index, IVI)

- ความหลากหลายของชนิดพรรณไม้ (Species diversity)

(2) ขนาดของแปลงตัวอย่าง ใช้แปลงตัวอย่างชั่วคราว (Temporary Sampling Plots)

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



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

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

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

(3) การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านนิเวศวิทยา : ทำการวิเคราะห์ในเชิงปริมาณขององค์ประกอบของพรรณไม้ในสังคมพืช ซึ่งมีค่าต่างๆ ดังนี้

ความถี่ของพรรณไม้ (Species Frequency) เป็นค่าที่ชี้การกระจายของพรรณไม้และชนิดในพื้นที่นั้น ซึ่งมักจะบอกค่าของความถี่เป็นเปอร์เซ็นต์ ดังนี้

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

ความหนาแน่นของพรรณไม้ (Density) คือ จำนวนของพรรณไม้ชนิดใดชนิดหนึ่งต่อหน่วยเนื้อที่ ซึ่งหาได้จาก

$$\text{ความหนาแน่น} = \frac{\text{จำนวนต้นไม้นั้นทั้งหมด}}{\text{จำนวนแปลงสุ่มตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{ขนาดของแปลงสุ่มตัวอย่าง}}$$

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

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

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

และความเด่นของพรรณไม้ สามารถบอกได้ในรูปของความเด่นสัมพัทธ์ (Relative Dominance) คือ

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

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

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

$$H' = \sum_{i=1}^S (p_i \ln p_i)$$

โดย H' = ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของ Shanon-Wiener

P_i = สัดส่วนระหว่างจำนวนต้นไม้ของพันธุ์ไม้ (i) ต่อจำนวนต้นของพรรณไม้ทั้งหมด

s = จำนวนพรรณไม้ทั้งหมด

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

2.6) สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานวนก โดยมีดัชนีการติดตามตรวจสอบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจแล้ว เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ.2567

2.8) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.8.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพป่าไม้ / นิเวศวิทยานวนก โดยเฉพาะการทำหน้าที่ในการเป็นแหล่งที่พักอาศัยและแหล่งอาหารของสัตว์ในระบบนิเวศ

2.8.2) ประเมินผลกระทบที่มีต่อกิจกรรมการบินจากสัตว์ในระบบนิเวศ โดยเฉพาะสัตว์ประเภทนก

2.8.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.8.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ ให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.8.5) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และอาจจะมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรป่าไม้ กับสภาพปัจจุบัน

2.8.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหา หากพบว่าเกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ผลการสำรวจนิเวศวิทยาบนบก/ทรัพยากรป่าไม้ พบว่า พื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบ 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 ฉนวน พลวง ส่วนไม้หนุมที่มีค่าดัชนีความสำคัญมากที่สุด คือ เถ็บเหี่ยว 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 ลูกไม้ จำนวน 13 ชนิด และกล้าไม้ จำนวน 20 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ มีจำนวนชนิดเท่ากัน คือ จำนวน 28 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ลูกไม้ และกล้าไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 42, 275 และ 5,040 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มาก คือ แดง เต็ง มะค่าแต้ กางขี้มอด มะกอก ตั้วเกลี้ยง และปอแก้วแทน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด ลูกไม้ จำนวน 13 ชนิด และกล้าไม้ จำนวน 8 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ลูกไม้ และกล้าไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 11,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นมาก คือ มะค่าแต้ แดง มะกอก และเต็ง

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

การศึกษาสำรวจติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ของโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในครั้งนี้เป็นครั้งที่ 3 โดยการสำรวจในครั้งนี้ได้ทำการสำรวจในพื้นที่ศึกษาเดิมที่ได้ทำการศึกษาในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เนื่องด้วยมาตรการด้านความปลอดภัยทางการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีการปรับเปลี่ยนพื้นที่ในบริเวณที่เคยได้ทำการศึกษาในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พื้นที่ศึกษาในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 จึงคงเหลือแปลงตัวอย่างชั่วคราวเพียงจำนวน 1 แปลง ซึ่งผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

ความหลากหลายของพรรณไม้

จากการสำรวจเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ.2567 พบพรรณไม้ทั้งสิ้นอย่างน้อย 22 ชนิดในแปลงตัวอย่าง แต่ก็ยังมีพรรณไม้นอกแปลงตัวอย่างอีกหลากหลายชนิดที่ไม่ได้บันทึกไว้ ได้แก่ พรรณไม้เถา ไม้เลื้อย (Climbers) ไม้ล้มลุก (Herbs) พรรณไม้ที่อิงอาศัย (Epiphytes) เป็นต้น รวมถึงพรรณไม้ที่พบได้เช่นเดียวกับในแปลงตัวอย่างชั่วคราวในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2565 ซึ่งปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ไปแล้ว พรรณไม้ที่พบเป็นพรรณไม้ดั้งเดิมที่เจริญเติบโตโดยธรรมชาติ รายชื่อพรรณไม้ที่พบในแปลงตัวอย่างชั่วคราว และพรรณไม้จากการสำรวจสามารถจำแนกเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ โดยเฉพาะนก มีพืชอาหารที่นกสามารถกินได้จำนวน 13 ชนิด เช่น กลิ้งกล่อม (*Polyalthia suberosa*) ตะขบป่า (*Flacourtia indica*) โลด (*Aporosa villosa*) เม่าไข่ปลา (*Antidesma ghaesembilla*) สันโสก (*Clausena excavata*) เป็นต้น แสดงดังตารางที่ 5.7-1 และรูปที่ 5.7-1



สภาพทั่วไปของแปลงตัวอย่าง



การวางแปลงตัวอย่างและเก็บข้อมูลภายในแปลงตัวอย่าง

รูปที่ 5.7-1 สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการและการดำเนินงานในภาคสนาม

ตารางที่ 5.7-1

รายชื่อพรรณไม้ที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567

ลำดับ ที่	วงศ์	ชนิดพรรณไม้	ชื่อวิทยาศาสตร์	ลักษณะวิสัย ของพรรณไม้	พรก.ไม้หวง ห้าม พ.ศ.2530	กลุ่มไม้			พืชอาหาร	
						ไม้ต้น	ลูกไม้	กล้าไม้	นก	สัตว์ กลุ่มอื่นๆ
1	ANACARDIACEAE	มะกอก	<i>Spondias pinnata</i> (L.f.) Kurz	T	-	x	x			x
2	ANNONACEAE	กลี้งกล่อม	<i>Polyalthia suberosa</i> (Roxb.) Thwaites	S/ST	-	x	x		x	x
3	ANNONACEAE	นมน้อย	<i>Polyalthia evecta</i> (Pierre) Finet & Gagnep.	T	-			x	x	x
4	BURSERACEAE	มะกอกเกลื้อน	<i>Canarium subulatum</i> Guillaumin	T	ก	x	x			x
5	COMBRETACEAE	สมอไทย	<i>Terminalia chebula</i> Retz.	T	ก	x	x			x
6	DIPTEROCARPACEAE	เต็ง	<i>Shorea obtusa</i> Wall. ex Blume	T	ก	x	x		x	
7	DIPTEROCARPACEAE	เหียง	<i>Dipterocarpus obtusifolius</i> Teijsm. ex Miq.	T	ก	x			x	
8	EUPHORBIACEAE	ชันทองพญาบาท	<i>Suregada multiflora</i> (A.Juss.) Baill.	S/T	-	x	x	x		x
9	FABACEAE	กระพี้เขาควาย	<i>Dalbergia cultrata</i> Graham ex Benth.	T	ก	x				
10	FABACEAE	กางขีมอด	<i>Albizia odoratissima</i> (L.f.) Benth.	T	ก	x				
11	FABACEAE	แดง	<i>Xylocarpus xylocarpa</i> (Roxb.) W.Theob. var. <i>kerrii</i> (Craib & Hutch.) I.C.Nielsen	T	ก	x	x	x		
12	FABACEAE	ประดู่ป่า	<i>Pterocarpus macrocarpus</i> Kurz	T	ก	x			x	x
13	FABACEAE	มะค่าแต้	<i>Sindora siamensis</i> Teijsm. ex Miq.	T	ก	x	x	x		
14	FABACEAE	อะราง	<i>Peltophorum dasycarpum</i> (Miq.) Kurz	T	ก	x			x	
15	HYPERICACEAE	ตัวเกลี้ยง	<i>Cratogeomys cochinchinense</i> (Lour.) Blume	T	ก	x	x		x	
16	MALVACEAE	พลับพล	<i>Microcos tomentosa</i> Sm.	T	-		x		x	x
17	OCHNACEAE	ช้างน้าว	<i>Ochna integerrima</i> (Lour.) Merr.	S/ST	-	x	x		x	x
18	PHYLLANTHACEAE	เม่าไขปลา	<i>Antidesma ghaesembilla</i> Gaertn.	S/T	-			x	x	x

ตารางที่ 5.7-1 รายชื่อพรรณไม้ที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 (ต่อ)										
ลำดับ ที่	วงศ์	ชนิดพรรณไม้	ชื่อวิทยาศาสตร์	ลักษณะวิสัย ของพรรณไม้	พรก.ไม้หวง ห้าม พ.ศ.2530	กลุ่มไม้			พืชอาหาร	
						ไม้ต้น	ลูกไม้	กล้าไม้	นก	สัตว์ กลุ่มอื่นๆ
19	PHYLLANTHACEAE	โลด	<i>Aporosa villosa</i> (Wall. ex Lindl.) Baill.	S/ST	-	x	x		x	x
20	POACEAE	หญ้าไข่เหา	<i>Cyrtococcum patens</i> (L.) A.Camus	G	-			x	x	
21	RUTACEAE	สันโสก	<i>Clausena excavata</i> Burm.f.	S/ST	-				x	x
22	SALICACEAE	ตะขบป่า	<i>Flacourtia indica</i> (Burm.f.) Merr.	ST	-	x	x		x	x
รวม						17	13	6	13	12

หมายเหตุ : ลักษณะวิสัย : B = ไม้ไผ่ (Bamboo) C = ไม้เถา (Climber: C) CF = ผักกูดที่ลักษณะเลื้อยพัน (Climbing Fern) Ex = พืชที่มาจากต่างประเทศ (Exotic: Ex) G = หญ้า รวมทั้งกกต่าง ๆ (Grass) H = ไม้ล้มลุก (Herb: H)
HC = ไม้เถาล้มลุก (Herbaceous Climber) P = หมาก หรือ ปาล์ม (Palm) S = ไม้พุ่ม (Shrub: S) ScanS = ไม้พุ่มรอเลื้อย (Scandent Shrub) S/ST = ไม้พุ่มกึ่งไม้ต้นขนาดเล็ก (Shrub/Shrubby Tree: S/ST) S/T = ไม้พุ่มกึ่งไม้ต้น (Shrub/Tree: S/T)
ST = ไม้ต้นขนาดเล็ก (Shrubby Tree: ST) ST/T = ไม้ต้นขนาดเล็กกึ่งไม้ต้น (Shrubby Tree/Tree: ST/T) T = ไม้ต้น (Tree: T) WC = ไม้เถาเนื้อแข็ง (Woody Climber) US = ไม้พุ่ม (Undershrub)
สถานภาพ: ไม้หวงห้ามตามกฎหมายป่าไม้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ
1) ประเภท ก ได้แก่ ไม้ซึ่งการทำไม้มจะต้องได้รับอนุญาตจาก พนักงานเจ้าหน้าที่หรือได้รับสัมปทานตามกฎหมาย
2) ประเภท ข ได้แก่ ไม้หวงห้ามพิเศษ ซึ่งเป็นไม้หายาก หรือไม้ที่รัฐต้องการสงวนรักษาไว้เป็นพิเศษ การทำไม้ในประเภทนี้ โดยหลักการทำไม่ได้ เว้นแต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์จะเป็นผู้อนุญาตเป็นกรณีพิเศษ
ที่มา : จากการสำรวจของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กรกฎาคม พ.ศ.2567)

ลักษณะทางนิเวศวิทยาป่าไม้

พรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ (Tree) พรรณไม้ในระดับไม้ใหญ่ในแปลงตัวอย่างที่ยังคงสภาพพื้นที่ป่าไม้ มีความสูงเฉลี่ย 12.8 เมตร ขนาดความโตหรือเส้นรอบวงที่ระดับความสูงเพียงอกเฉลี่ยเพียง 18.3 เซนติเมตร ความหนาแน่นของพรรณไม้มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158 ต้นต่อไร่ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เป็นพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 46 ต้นต่อไร่ ในขณะที่ แดง (*Xylia xylocarpa*) มะกอก (*Spondias pinnata*) และเต็ง (*Shorea obtusa*) มีความหนาแน่นเฉลี่ยรองลงไปเท่ากับ 32, 22 และ 10 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ ดังตารางที่ 5.7-2

ตารางที่ 5.7-2 ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับไม้ใหญ่ (Tree) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์									
ลำดับ ที่	ชนิดพรรณไม้	ความ หนาแน่น (ต้นต่อไร่)	ความ หนาแน่น สัมพัทธ์	ความถี่	ความถี่ สัมพัทธ์	ความเด่น	ความเด่น สัมพัทธ์	ดัชนี ความสำคัญ	ดัชนี ความ หลากหลาย
1	กระพี้เขาควาย	2	1.27	12.5	2.5	0.05	0.96	4.73	0.06
2	กลิ้งกล่อม	2	1.27	12.5	2.5	0.01	0.15	3.91	0.06
3	กางขี้ออด	4	2.53	25	5	0.15	2.85	10.38	0.09
4	ชันทอง	2	1.27	12.5	2.5	0.01	0.11	3.88	0.06
5	ช้างน้าว	6	3.8	25	5	0.03	0.56	9.35	0.12
6	แดง	32	20.25	62.5	12.5	1.36	25.25	58	0.32
7	ตะขบป่า	2	1.27	12.5	2.5	0.01	0.22	3.99	0.06
8	ตัวเกลี้ยง	4	2.53	25	5	0.05	0.89	8.42	0.09
9	เต็ง	10	6.33	37.5	7.5	0.19	3.48	17.31	0.17
10	ประดู่ป่า	4	2.53	12.5	2.5	0.32	5.96	10.99	0.09
11	มะกอก	22	13.92	50	10	0.27	4.92	28.85	0.27
12	มะกอกเกลื่อน	6	3.8	37.5	7.5	0.14	2.55	13.85	0.12
13	มะค่าแต้	46	29.11	87.5	17.5	1.8	33.32	79.93	0.36
14	สมอไทย	4	2.53	25	5	0.05	0.96	8.49	0.09
15	เหมีดโลด	2	1.27	12.5	2.5	0.01	0.11	3.88	0.06
16	เหียง	6	3.8	25	5	0.34	6.22	15.02	0.12
17	อะราง	4	2.53	25	5	0.62	11.48	19.01	0.09
รวม		158	100	500	100	5.4	100	300	2.25

ที่มา : จากการสำรวจของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กรกฎาคม พ.ศ.2567)

เมื่อพิจารณาถึงร้อยละของความถี่หรือความถี่สัมพัทธ์ (Relative Frequency) ที่พบเห็นพรรณไม้แต่ละชนิดในแปลงตัวอย่าง พบว่า มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เป็นพรรณไม้ที่มีร้อยละของความถี่สูงสุดเท่ากับ 17.5 ในขณะที่ แดง (*Xylia xylocarpa*) มะกอก (*Spondias pinnata*) เต็ง (*Shorea obtusa*) และมะกอกเกลื่อน (*Canarium subulatum*) มีร้อยละของความถี่รองลงไปเท่ากับ 12.5, 10.0, 7.5 และ 7.5 ตามลำดับ

จากการวิเคราะห์ความเด่น โดยวิเคราะห์จากขนาดความโตของพรรณไม้ ซึ่งโดยปกติมีความสัมพันธ์ทางตรงกับขนาดของเรือนยอดนั้น เมื่อพิจารณาค่าความเด่นสัมพัทธ์ (Relative Dominant) พบว่า มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) มีค่าความเด่นสัมพัทธ์มากที่สุด ร้อยละ 33.32 นั่นคือมีสัดส่วนของความโตมากกว่าพรรณไม้ชนิดอื่นๆ รองลงมาได้แก่ แดง (*Xylia xylocarpa*) อะราง (*Peltophorum dasyrrhachis*) และเหียง (*Dipterocarpus obtusifolius*) มีค่าความเด่นสัมพัทธ์ร้อยละ 25.25, 11.48 และ 6.22 ตามลำดับ

และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในทางนิเวศวิทยาป่าไม้ โดยวิเคราะห์ค่าดัชนีความสำคัญ (Important Value Index, IVI) ของพรรณไม้แต่ละชนิดที่พบในแปลงตัวอย่างว่าในแต่ละชนิดนั้น พรรณไม้ชนิดใด มีอิทธิพลต่อพื้นที่ที่เจริญเติบโตอยู่ในขณะนั้นมากน้อยกว่ากันถ้าไม่มีปัจจัยภายนอกมารบกวน โดยนำเอาค่าความสัมพันธ์ได้แก่ ความหนาแน่นสัมพันธ์ ความถี่สัมพันธ์ และความเด่นสัมพันธ์ มารวมกัน โดยผลการวิเคราะห์พบว่า มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) มีค่าดัชนีความสำคัญสูงสุดเท่ากับ 79.93 ซึ่งหมายถึงว่า ณ ขณะที่ทำการศึกษานั้นสภาพแวดล้อม และปัจจัยในการเจริญเติบโตของต้นไม้ไม่มีการเปลี่ยนแปลง มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เป็นพรรณไม้เด่นที่มีความสำคัญกว่าพรรณไม้ชนิดอื่นๆ พรรณไม้ที่มีค่าความสำคัญรองลงมาได้แก่ แดง (*Xylocarpus xylocarpa*) มะกอก (*Spondias pinnata*) และอะราง (*Peltophorum dasyrrhachis*) มีค่าดัชนีความสำคัญเท่ากับ 58, 28.85 และ 19.01 ตามลำดับ

จากการวิเคราะห์ความหลากหลาย (Species Diversity) ของชนิดพรรณไม้ที่พบในแปลงตัวอย่าง พบว่ามีค่าความหลากหลายเท่ากับ 2.25

พรรณไม้ในระดับลูกไม้ (Sapling) หรือเป็นพรรณไม้ที่ขนาดความโตหรือมีขนาดเส้นรอบวง ที่ความสูงเพียงน้อยกว่า 30 เซนติเมตร แต่มีความสูงมากกว่า 1.30 เมตร มีความหนาแน่นเฉลี่ย 325 ต้นต่อไร่ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เป็นพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 75 ต้นต่อไร่ รองลงมา ได้แก่ มะกอก (*Spondias pinnata*) ช้างน้าว (*Ochna integerrima*) เต็ง (*Shorea obtusa*) และพลับพล่า (*Microcos tomentosa*) มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 63, 25, 25 และ 25 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ ดังตารางที่ 5.7-3

ตารางที่ 5.7-3							
ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับลูกไม้ (Sapling) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
ลำดับที่	ชนิดพรรณไม้	ความหนาแน่น (ต้นต่อไร่)	ความหนาแน่นสัมพันธ์	ความถี่	ความถี่สัมพันธ์	ดัชนีความสำคัญ	ดัชนีความหลากหลาย
1	มะค่าแต้	75	23.08	25	11.11	34.19	0.34
2	มะกอก	62.5	19.23	12.5	5.56	24.79	0.32
3	ช้างน้าว	25	7.69	25	11.11	18.8	0.2
4	เต็ง	25	7.69	25	11.11	18.8	0.2
5	พลับพล่า	25	7.69	25	11.11	18.8	0.2
6	กลิ้งกล่อม	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
7	ชันทองพญาบาท	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
8	ตะขบป่า	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
9	ตัวเกลี้ยง	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
10	มะกอกเกลื่อน	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
11	สมอไทย	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
12	เหมือดโลด	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
13	อะราง	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
14	แดง	12.5	3.85	12.5	5.56	9.4	0.13
รวม		325	100	225	100	200	2.38

ที่มา : จากการสำรวจของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กรกฎาคม พ.ศ.2567)

เมื่อพิจารณาถึงร้อยละของความถี่หรือความถี่สัมพันธ์ (Relative Frequency) ที่พบเห็นพรรณไม้แต่ละชนิดในแปลงตัวอย่าง พบว่า มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) ช้างน้าว (*Ochna integerrima*) เต็ง (*Shorea obtusa*) และพลับพล่า (*Microcos tomentosa*) เป็นพรรณไม้ที่มีร้อยละของความถี่สูงสุดเท่ากันเท่ากับ 25

และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในทางนิเวศวิทยาป่าไม้ โดยวิเคราะห์ค่าดัชนีความสำคัญ (Important Value Index, IVI) ของลูกไม้แต่ละชนิดที่พบในแปลงตัวอย่างว่าในแต่ละชนิดนั้น พรรณไม้ในระดับลูกไม้ชนิดใดมีอิทธิพลต่อพื้นที่ที่เจริญเติบโตอยู่ในขณะนั้นมากน้อยกว่ากันถ้าไม่มีปัจจัยภายนอกมารบกวน โดยนำเอาค่าความสัมพันธ์ ได้แก่ ความหนาแน่นสัมพันธ์ และความสัมพันธ์ มารวมกัน โดยผลการวิเคราะห์ พบว่า มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) มีค่าดัชนีความสำคัญสูงสุดเท่ากับ 34.19 เป็นลูกไม้เด่นที่มีความสำคัญกว่าลูกไม้ชนิดอื่นๆ รองลงมา มะกอก (*Spondias pinnata*) ช้างน้ำว (*Ochna integerrima*) เต็ง (*Shorea obtusa*) และพลับพล (*Microcos tomentosa*) มีค่าดัชนีความสำคัญเท่ากับ 24.79, 18.8, 18.8 และ 18.8 ตามลำดับ พรรณไม้ในระดับลูกไม้มีความหลากหลายเท่ากับ 2.38

พรรณไม้ยืนต้นในระดับกล้าไม้ (Seedling) มีความหนาแน่นเฉลี่ย 17,000 ต้นต่อไร่ พรรณไม้ระดับกล้าไม้ที่มีความหนาแน่นสูงสุดคือ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) มีความหนาแน่นเท่ากับ 6,000 ต้นต่อไร่ รองลงมาได้แก่ นมน้อย (*Polyalthia evecta*) แดง (*Xylia xylocarpa*) เม่าไข่ปลา (*Antidesma ghaesembilla*) และชันทองพญาบาท (*Suregada multiflora*) มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 5,000, 2,400, 2,000 และ 1,600 ต้นต่อไร่ ดังตารางที่ 5.7-4

ตารางที่ 5.7-4 ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับกล้าไม้ (Seedling) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
ลำดับที่	ชนิดพรรณไม้	ความหนาแน่น (ต้นต่อไร่)	ความหนาแน่นสัมพันธ์	ความถี่	ความถี่สัมพันธ์	ดัชนีความสำคัญ	ดัชนีความหลากหลาย
1	ชันทองพญาบาท	1,600	9.41	25.00	14.29	23.70	0.22
2	แดง	2,400	14.12	37.50	21.43	35.55	0.28
3	นมน้อย	5,000	29.41	62.50	35.71	65.13	0.36
4	มะค่าแต้	6,000	35.29	25.00	14.29	49.58	0.37
5	เม่าไข่ปลา	2,000	11.76	25.00	14.29	26.05	0.25
รวม		17,000	100	175.00	100	200	1.48

ที่มา : จากการสำรวจของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กรกฎาคม พ.ศ.2567)

เมื่อพิจารณาถึงร้อยละของความถี่หรือความสัมพันธ์ (Relative Frequency) ที่พบเห็นพรรณไม้แต่ละชนิดในแปลงตัวอย่าง พบว่า นมน้อย (*Polyalthia evecta*) มีความถี่สัมพันธ์สูงสุดเท่ากับร้อยละ 35.71

และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในทางนิเวศวิทยาป่าไม้ โดยวิเคราะห์ค่าดัชนีความสำคัญ (Important Value Index, IVI) ของกล้าไม้แต่ละชนิดที่พบในแปลงตัวอย่างนั้นว่าในแต่ละชนิดนั้น พรรณไม้ในระดับลูกไม้ชนิดใดมีอิทธิพลต่อพื้นที่ที่เจริญเติบโตอยู่ในขณะนั้นมากน้อยกว่ากันถ้าไม่มีปัจจัยภายนอกมารบกวน โดยนำเอาค่าความสัมพันธ์ ได้แก่ ความหนาแน่นสัมพันธ์ และความสัมพันธ์ มารวมกัน โดยผลการวิเคราะห์พบว่า นมน้อย (*Polyalthia evecta*) มีค่าดัชนีความสำคัญสูงสุดเท่ากับ 65.13 เป็นกล้าไม้เด่นที่มีความสำคัญกว่ากล้าไม้ชนิดอื่นๆ รองลงมาได้แก่ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) แดง (*Xylia xylocarpa*) เม่าไข่ปลา (*Antidesma ghaesembilla*) และชันทองพญาบาท (*Suregada multiflora*) มีค่าดัชนีความสำคัญเท่ากับ 49.58, 35.55, 26.05 และ 23.70 ตามลำดับ พรรณไม้ในระดับลูกไม้มีความหลากหลายเท่ากับ 1.16

4) การเปรียบเทียบผล

จากการศึกษาสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบพรรณไม้จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด มีจำนวนชนิดเท่ากับจำนวนที่สำรวจพบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ที่พบพรรณไม้จำนวน 22 ชนิด ซึ่งมีจำนวนชนิดลดลงจากการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 ที่พบพรรณไม้จำนวน 46 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 30 ชนิด และปีพ.ศ.2564 พบพรรณไม้จำนวน 175 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 55 ชนิด โดยมีจำนวนชนิดพรรณไม้ที่พบค่อนข้างแตกต่างกัน เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ พ.ศ.2567 จำนวนแปลงตัวอย่างชั่วคราวที่ได้ศึกษาในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 ลดจำนวนลงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ส่งผลให้จำนวนชนิดพรรณไม้ลดลง นอกจากนี้ในการสำรวจครั้งนี้ มิได้รวมเอาพรรณไม้ที่เป็นพืชสวน พืชไร่เอาไว้ด้วย

จากการวิเคราะห์ปริมาณความหนาแน่น พบว่าพรรณไม้ในชั้นไม้ใหญ่ ลูกไม้ และกล้าไม้ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีความหนาแน่นเฉลี่ยของไม้ใหญ่ 158 ต้นต่อไร่ ลูกไม้ 325 ต้นต่อไร่ และกล้าไม้ เท่ากับ 17,000 ต้นต่อไร่ ซึ่งพบว่าไม้ใหญ่และลูกไม้มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับผลการศึกษาในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ส่วนกล้าไม้มีความหนาแน่นเฉลี่ยมากกว่าผลการศึกษาในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 มีความหนาแน่นเฉลี่ยของไม้ใหญ่ 158 ต้นต่อไร่ ลูกไม้ 325 ต้นต่อไร่ และกล้าไม้ เท่ากับ 11,000 ต้นต่อไร่ และในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 มีความหนาแน่นเฉลี่ยของไม้ใหญ่ 42 ต้นต่อไร่ ลูกไม้ 275 ต้นต่อไร่ และกล้าไม้ เท่ากับ 5,040 ต้นต่อไร่ และในปี พ.ศ.2564 ที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยของไม้ใหญ่ เท่ากับ 29 ต้นต่อไร่

5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด ลูกไม้ จำนวน 13 ชนิด และกล้าไม้ จำนวน 6 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ลูกไม้ และกล้าไม้มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 17,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นมาก คือ มะค่าแต้ แดง มะกอก และเต็ง โดยมีจำนวนชนิดพรรณไม้ที่พบค่อนข้างแตกต่างจากผลการศึกษาในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 เดือนตุลาคม พ.ศ.2565 และในปี พ.ศ.2564 เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ได้สำรวจเฉพาะพรรณไม้ที่ปรากฏพบในแปลงตัวอย่างชั่วคราว ส่งผลให้จำนวนชนิดพรรณไม้ลดลง นอกจากนี้ในการสำรวจครั้งนี้ มิได้รวมเอาพรรณไม้ที่เป็นพืชสวน พืชไร่เอาไว้ด้วย จึงกล่าวได้ว่าการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยานอก

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 และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่มีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) การตรวจสอบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าจากเอกสารและรายงานการศึกษาที่ดำเนินการมาแล้วบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ซึ่งความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากวิธีการนี้ ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสำรวจภาคสนามบริเวณใกล้เคียง หรือใช้เป็นข้อมูลเสริม โดยพิจารณาจากความทันสมัยของข้อมูล และระยะห่างจากพื้นที่ศึกษาเป็นหลัก

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

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

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

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

2.3) สืบสวนโดยอ้อม (indirect inquiry) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนามด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดชุกชุมน้อย หรือชุกช้อนตัว 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) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า : ระบุเป็น 3 ระดับ โดยเปรียบเทียบจากค่าของการพบสัตว์ป่ากับจำนวนเส้นทาง/จำนวนครั้งใช้สำรวจสัตว์ป่า และคำนวณเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ตามแนวทางของ Pettingill (1970)

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจบ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้ง และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 1-33 หรือชนิดได้ข้อมูลจากการสอบถาม

2.8) สถานภาพของสัตว์ป่า : แต่ละชนิดได้ตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ดังนี้

2.8.1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตรวจสอบจากพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดสัตว์ป่าของประเทศไทยให้เป็น

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

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

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (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 รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุนกชนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยได้ดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูฝน และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

2.12) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : มีรายละเอียดดังนี้

2.12.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบันและบริเวณใกล้เคียง ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง

2.12.2) ประเมินผลกระทบจากทรัพยากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ประเภทนกที่มีต่อกิจกรรมการบิน และกิจกรรมอื่นๆ ของท่าอากาศยาน

2.12.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.12.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจจำนวนชนิดของสัตว์ป่าในขณะศึกษารายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 นกปรอดหัวสีเข้ม นกอีแพรดแถบอกดำ และนกปรอดสวน เป็นต้น

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

สำหรับสภาพนิเวศของพื้นที่ที่จะพัฒนาโครงการในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่เกษตรกรรมซึ่งเป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่ พื้นที่แหล่งชุมชน และพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวของห้วยมป่าที่หลงเหลืออยู่ 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 และยังมีสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ยังคงเฝ้าระวังอีก 2 ชนิด ได้แก่ อีกา และนกกิ้งกือคอคด

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 นกฟิราป่า 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 และนกฟิราป่า 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 และนกฟิราป่า

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างปี พ.ศ.2565 ถึงปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ.2567) ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) พบว่า เกิดเหตุการณ์ทั้งสิ้น 7 ครั้ง แบ่งเป็นเกิดเหตุการณ์ในปี พ.ศ.2565 จำนวน 2 ครั้ง เหตุการณ์ในปี พ.ศ.2566 จำนวน 4 ครั้ง และเกิดเหตุการณ์ในปี พ.ศ.2567 จำนวน 1 ครั้ง ดังตารางที่ 5.8-1

เมื่อพิจารณาเหตุการณ์ตามลักษณะขณะทำการบิน และบริเวณที่เกิดเหตุการณ์ พบว่า ทั้งหมดเกิดเหตุการณ์ขณะทำการร่อนลง (Landing) โดยส่วนใหญ่เกิดเหตุการณ์บริเวณทางวิ่ง 04 (Runway 04) จำนวน 5 ครั้ง และเกิดเหตุการณ์บริเวณทางวิ่ง 22 (Runway 22) จำนวน 2 ครั้ง และเมื่อพิจารณาถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น พบว่า ส่วนที่ชนและเสียหาย ได้แก่ ไฟ (Lights)

3.3.2) ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูฝน 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 (ธันวาคม พ.ศ.2567) 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												
1/2567	09/07/2567	15.05 น.	Runway 04	ไม่ระบุ	Landing	ท้องฟ้าแจ่มใส	นกนางแอ่น	เล็ก	2-10	2-10	-	-

ที่มา : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์, ธันวาคม 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 : จากการสำรวจในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน จำนวนทั้งสิ้น 81 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด นก จำนวน 60 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 6 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.8-2)

ตารางที่ 5.8-2 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มที่สำรวจพบ			
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ. 2567	กรกฎาคม พ.ศ. 2567	จำนวนชนิดทั้งหมด
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	8	8
สัตว์เลื้อยคลาน	6	7	7
นก	53	44	60
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	6	6
รวม	72	65	81

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

เดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานจำนวนรวมทั้งสิ้น 72 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด นก จำนวน 53 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด

เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานจำนวนรวมทั้งสิ้น 65 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด นก จำนวน 44 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 6 ชนิด

สัตว์ป่าทั้ง 4 ชั้น จำนวน 81 ชนิด ที่สำรวจพบ มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดและการแพร่กระจายตามลักษณะนิเวศในพื้นที่โครงการแสดงดังตารางที่ 5.8-3 ถึงตารางที่ 5.8-6 และภาพที่ 5.8-1

ตารางที่ 5.8-3					
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม		สถานภาพ		
	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	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>)	+	+	—	—	—
เขียดจะนา (<i>Occidozyga lima</i>)	+	+	—	—	—
เขียดทราย (<i>Occidozyga martensii</i>)	+	+	—	—	—
Family Rhacophoridae					
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	+	+	—	—	—
8	0,1,7	0,1,7	0	0	0

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

ระดับชุกชุม :+++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ :1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5.8-4					
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม		สถานภาพ		
	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	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
Family Pythonidae					
งูเหลือม (<i>Malayopython reticulatus</i>)		+	ค	—	—
7	1,3,2	1,3,3	3	0	1

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายนและกรกฎาคม 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 5.8-5					
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม		สถานภาพ		
	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	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 balasensis</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	—	—

ตารางที่ 5.8-5					
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม		สถานภาพ		
	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	1	2	3
Order Pelecaniformes					
Family Ardeidae					
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	+		ค	—	—
นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>)	+		ค	—	—
นกยางเขียว (<i>Butorides striata</i>)		+	ค	—	—
Order Accipitriformes					
Family Accipitridae					
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)		++	ค	—	—
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	++	++	ค	—	—
เหยี่ยวนกเขาชิดรา (<i>Accipiter badius</i>)	+		ค	—	—
เหยี่ยวรุ้ง (<i>Spilornis cheela</i>)		+	ค	—	—
Order Coraciiformes					
Family Coraciidae					
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	+	++	ค	—	—
นกกะเด้นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	++		ค	—	—
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	++	++	ค	—	—
นกจาบคาหัวเขียว (<i>Merops philippinus</i>)		+	ค	—	—
Order Piciformes					
Family Megalaimidae					
นกโพระดกธรรมดา (<i>Ptilopus lineatus</i>)	++	+	ค	—	—
นกตีทอง (<i>Ptilopus 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					
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	+	+	ค	—	—
Family Corvidae					
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	+++	+++	ค	—	—
นกกาแวว (<i>Crypsirina temia</i>)	+	+	ค	—	—
Family Alaudidae					
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	++	++	ค	—	—
Family Pycnonotidae					
นกปรอดหัวสีเข้ม (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)		+	ค	—	—
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	++	+	ค	—	—
นกปรอดหน้าขาว (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	+		ค	—	—

ตารางที่ 5.8-5					
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม		สถานภาพ		
	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	1	2	3
Family Hirundinidae					
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	+	+	ค	—	—
Family Cisticolidae					
นกกระจุบหญ้าสีเขียว (<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	—	—
Family Muscicapidae					
นกกาเหมา (<i>Copsychus saularis</i>)	++	+	ค	—	—
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)		+	ค	—	—
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	++		ค	—	—
Family Dicaeidae					
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	+	+	ค	—	—
Family Nectariniidae					
นกกิ้งปัดดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	+		ค	—	—
นกกิ้งปัดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	++	+	ค	—	—
Family Passeridae					
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	++	+	ค	—	—
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	++	+	ค	—	—
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	++	++	—	—	—
Family Ploceidae					
นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)		+	ค	—	—
Family Estrildidae					
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	+	+	ค	—	—
Family Motacillidae					
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	+	+	ค	—	—
60	7,18,28	5,12,27	56	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567)

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5.8-6					
รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม		สถานภาพ		
	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	1	2	3
Order Chiroptera					
Family Pteropodidae					
ค้างคาวขอบหูขาวกลาง (<i>Cynopterus sphinx</i>)		+	—	—	—
Family Vespertilionidae					
ค้างคาวลูกหนูบ้าน (<i>Pipistrellus javanicus</i>)	+	+	ค	—	—
Order Rodentia					
Family Muridae					
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumii</i>)	+	+	—	—	—
Family Sciuridae					
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	+	+	—	—	—
กระจ๊วน (<i>Menetes berdmorei</i>)	+	+	—	—	—
กระเล็นขนปลายหูสั้น (<i>Tamiops mccllellandi</i>)	+	+	—	—	—
6	0,0,5	0,0,6	1	0	0

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

ระดับชุกชุม :+++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ :1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง



เป็ดแดง



นกกระแตแต้แว้ด



นกกระจอกใหญ่



นกนางแอ่นบ้าน



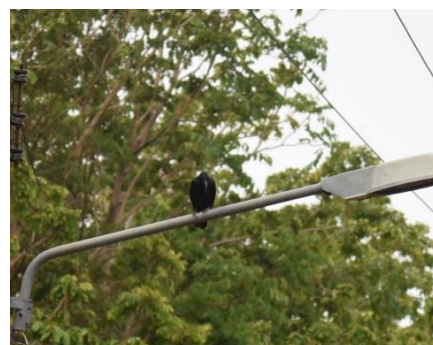
นกกิ้งกือคอดำ



นกนางแอ่นบ้าน



นกแอ่นทุ่งใหญ่



อีกา

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ป่าที่พบภายในพื้นที่โครงการ



นกกระแตแต้แว้ด



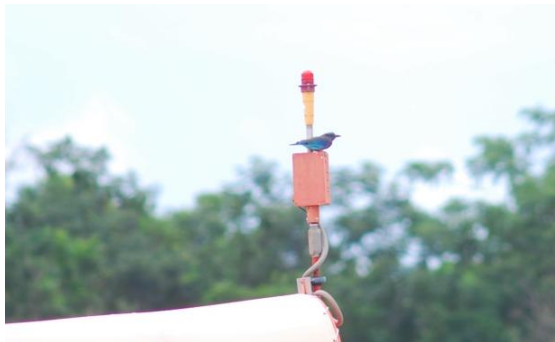
นกกระปูดใหญ่



นกกิ้งโครงคอดำ



นกเขาไฟ



นกตะขาบทุ่ง



นกเอี้ยงสาริกา



นกแอ่นทุ่งใหญ่



เหยี่ยวแดง

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ป่าที่พบภายในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบทั้งหมด 81 ชนิด ไม่อาจระบุเป็นจำนวนตัวต่อหน่วยพื้นที่ได้อย่างชัดเจนเนื่องจากปัจจัยสำคัญ คือ การประเมินปริมาณประชากรของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ซึ่งต้องใช้วิธีการแตกต่างกันหลากหลาย จึงไม่อาจดำเนินการได้ในช่วงของการศึกษาที่มีระยะเวลายาว ด้วยเหตุนี้ ปริมาณประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดจึงประเมินเป็นระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ซึ่งจำแนกเป็น 3 ระดับ รายละเอียดดังตารางที่ 5.8-7 และมีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ดังนี้

ตารางที่ 5.8-7 จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ชั้นสัตว์ป่า	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)				ครั้งที่ 2 (กรกฎาคม พ.ศ.2567)			
	ทั้งหมด	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย	ทั้งหมด	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	0	1	7	8	0	1	7
สัตว์เลื้อยคลาน	6	1	3	2	7	1	3	3
นก	53	7	18	28	44	5	12	27
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	0	0	5	6	0	0	6
รวม	72	8	22	42	65	6	16	43

ระดับความชุกชุมสัมพัทธ์มาก : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมากหรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้งซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้างหรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมากหรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก รายละเอียดดังนี้

เดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบจำนวน 8 ชนิด ประกอบด้วย

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

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ไม่พบชนิดที่มีความชุกชุมมาก

เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบจำนวน 6 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ไม่พบชนิดที่มีความชุกชุมมาก
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางแบน
- นก จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว และอีกา
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ไม่พบชนิดที่มีความชุกชุมมาก

ระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้งแต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดีหรือปรับตัวอาศัยในที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้างหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย รายละเอียดดังนี้

เดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบจำนวน 22 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กบหนอง
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม และจิ้งเหลน

หลากหลาย

● นก จำนวน 18 ชนิด ได้แก่ นกกะปูดใหญ่ นกเขาใหญ่ เหยี่ยวแดง นกกระเต็น
อกขาว นกจาบคาเล็ก นกโพระดกธรรมดา นกตีทอง นกจาบผนปีกแดง นกปรอดสวน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกเอี้ยง
สาริกา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกางเขนบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล และ
นกกระจอกบ้าน

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ไม่พบชนิดที่มีความชุกชุมปานกลาง

เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบจำนวน 16 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กบหนอง
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม และจิ้งเหลน

หลากหลาย

● นก จำนวน 12 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกะปูดใหญ่ นกแอ่นทุ่งใหญ่
นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกจาบคาเล็ก นกจาบผนปีกแดง นกกิ่งไคร้คอดำ และ
นกกระจอกบ้าน

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ไม่พบชนิดที่มีความชุกชุมปานกลาง

ระดับความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือ
รับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย รายละเอียดดังนี้

เดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบจำนวน 42 ชนิด ประกอบด้วย

● สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน อีงอ่างบ้าน
อีงน้ำเต้า กบนา เขียดจะนา เขียดทราย และปาดเหนือ

- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง และตะกวดเบงกอล

● นก จำนวน 28 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกบั้งรอกใหญ่ นกเขาขาว
นกกวัก นกคุ้มอกลาย นกตีนเทียน นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวนกเขาชิดรา นกตะขาบทุ่ง นกนกพญาไฟ
เล็ก นกกาแวน นกนางแอ่นบ้าน นกเอี้ยงหงอน นกเค้าดินทุ่งเล็ก เป็นต้น

● สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวลูกหนูบ้าน หนูท้องขาว
กระรอกหลากสี กระจ๊วน และกระเล็นขนปลายหูสั้น

เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบจำนวน 43 ชนิด ประกอบด้วย

● สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน อีงอ่างบ้าน
อีงน้ำเต้า กบนา เขียดจะนา เขียดทราย และปาดเหนือ

● สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง ตะกวดเบงกอล และ
งูเห่า

- นัก จำนวน 27 ชนิด เช่น นกบั้งรอกใหญ่ นกปากห่าง เหยี่ยวรุ้ง นกจาบคา หัวเขียว นกแอ่นพง นกอีแพรดแถบออกดำ นกกาแวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกกระजิบธรรมดา นกนางแอ่นบ้าน นกกระจาบธรรมดา เป็นต้น
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวขอบหูขาวกลาง ค้างคาว ลูกหนูบ้าน หนูท้องขาว กระรอกหลากสี กระจอน และกระเล็นขนปลายหูสั้น

สถานภาพสัตว์ป่า

การอนุรักษ์สัตว์ป่าจำเป็นต้องกำหนดสถานภาพของสัตว์ป่า เพื่อใช้เป็นพื้นฐาน ในการคุ้มครองชนิดที่มีประชากรน้อยและชนิดที่มีการแพร่กระจายเป็นขอบเขตจำกัด ไม่ให้หมดหรือสูญหายไปจากพื้นที่และ/หรือไม่ให้สูญพันธุ์ไปจากโลก ในทางกลับกันต้องควบคุมชนิดมีประชากรมากให้มีปริมาณในระดับที่ไม่ทำให้สมดุลของระบบนิเวศในพื้นที่สูญเสียไป ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดสถานภาพสัตว์ป่าเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยจำแนกเป็นสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าสงวนและสัตว์ป่าคุ้มครอง และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ซึ่งพิจารณาตามภาวะของการถูกคุกคามและทำให้ประชากรลดจนขอบเขตการแพร่กระจายของสัตว์ป่า ลดลง โดยสถานภาพแต่ละประเภทของสัตว์ป่า ที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังนี้

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการสำรวจในเดือน เมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวน ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง สัตว์ป่า พ.ศ. 2562 แต่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 52 และ 44 ชนิด ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มดังตารางที่ 5.8-8

ตารางที่ 5.8-8 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ชั้นสัตว์ป่า	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)				ครั้งที่ 2 (กรกฎาคม พ.ศ.2567)			
	ทั้งหมด	สัตว์สงวน	สัตว์ป่า คุ้มครอง	ไม่ได้รับ การ คุ้มครอง	ทั้งหมด	สัตว์สงวน	สัตว์ป่า คุ้มครอง	ไม่ได้รับ การ คุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	0	0	8	8	0	0	8
สัตว์เลื้อยคลาน	6	0	2	4	7	0	3	4
นก	53	0	49	4	44	0	40	4
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	0	1	4	6	0	1	5
รวม	72	0	52	20	65	0	44	21

เดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบจำนวน 52 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ไม่พบสัตว์ที่ได้รับการคุ้มครอง
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง และตะกวดเบงกอล
- นก จำนวน 49 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกแอ่นบ้าน นกกะปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกกวัก นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกปากห่าง นกยางเปีย เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกตีทอง นกสีชมพูสวน อีเก้ง นกกระจิบ ใหญ่สีเรียบ นกนางแอ่นบ้าน เป็นต้น
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวลูกหนูบ้าน

เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบจำนวน 44 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ไม่พบสัตว์ที่ได้รับการคุ้มครอง
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง ตะกวดเบงกอล และ

งูเหลือม

- นก จำนวน 40 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกกาเหว่า นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกปากห่าง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกจาบคาหัวเขียว นกแอ่นพง นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกกิ้งโครงคอดำ นกยอดหญ้าหัวดำ และนกกะจอกใหญ่ เป็นต้น

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวลูกหนูบ้าน

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการสำรวจในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าจำนวน 81 ชนิด โดยในการการสำรวจทั้ง 2 ครั้ง ไม่พบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) แต่พบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามที่ IUCN (2023-1) กำหนด จำนวน 1 ชนิด คือ ตะกวดเบงกอล รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพการอนุรักษ์ดังตารางที่ 5.8-9

ตารางที่ 5.8-9																		
จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพเพื่อการอนุรักษ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์																		
ชั้นสัตว์ป่า	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)									ครั้งที่ 2 (กรกฎาคม พ.ศ.2567)								
	จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. ¹				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ²				จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. ¹				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ²			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	
สัตว์เลื้อยคลาน	6	0	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	1	
นก	53	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	
รวม	72	0	0	0	0	0	0	0	1	65	0	0	0	0	0	0	1	

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

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

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

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

ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 5.8-10)

เดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบจำนวน 53 ชนิด ประกอบด้วย

- นกที่กินพืช จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ และ นกเขาขาว นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

- นกที่กินสัตว์ จำนวน 24 ชนิด เช่น นกแอ่นกินรัง นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกตีนเทียน นกปากห่าง เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกจาบผ่นปีกแดง นกกระจับหญ้าสีเขียว และนกเค้าดินทุ่งเล็ก เป็นต้น โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำและอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืชที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

● **นกที่กินพืชและสัตว์** จำนวน 25 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกกวก นกตีทอง นกขมิ้นน้อยธรรมดา อีกา นกกาแวน นกเอี้ยงหงอน นกกางเขนบ้าน และนกระจอกใหญ่ เป็นต้น

เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบจำนวน 44 ชนิด ประกอบด้วย

● **นกที่กินพืช** จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ และ นกเขาขาว นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

● **นกที่กินสัตว์** จำนวน 18 ชนิด เช่น นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกปากห่าง เหยี่ยวขาว นกตะขาบทุ่ง นกแอ่นพง นกจาบผนปีกแดง นกนางแอ่นบ้าน นกกระजิบหญ้าสีเขียว และนกเค้าดินทุ่งเล็ก เป็นต้น โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สรรน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำและอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืชที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

● **นกที่กินพืชและสัตว์** จำนวน 22 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า อีกา นกกาแวน นกเอี้ยงหงอน นกกางเขนบ้าน นกระจอกใหญ่ นกกระจาบธรรมดา และนกระดิดขี้หนู เป็นต้น

ตารางที่ 5.8-10					
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	ประเภทการกินอาหารของนก		
			พืช	สัตว์	พืช และ สัตว์
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓	✓			✓
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	✓			✓	
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	✓	✓		✓	
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)	✓			✓	
นกระปูดใหญ่ (<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>)	✓	✓	✓		
นกกวก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	✓				✓
นกคุ่มอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	✓				✓
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓	✓		✓	
นกอีกร้อยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)	✓			✓	
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	✓			✓	
นกระดัดแด้แ้วด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	✓		✓	
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	✓	✓		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓			✓	
นกยางเปี่ย (<i>Egretta garzetta</i>)	✓			✓	
นกยางเขียว (<i>Butorides striata</i>)		✓		✓	
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)		✓		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	✓	✓		✓	
เหยี่ยวนกเขาขีดรา (<i>Accipiter badius</i>)	✓			✓	
เหยี่ยวรุ้ง (<i>Spilornis cheela</i>)		✓		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	✓	✓		✓	

ตารางที่ 5.8-10					
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	ประเภทการกินอาหารของนก		
			พืช	สัตว์	พืช และ สัตว์
นกกระเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	✓			✓	
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	✓	✓		✓	
นกจาบคาหัวเขียว (<i>Merops philippinus</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>)	✓	✓			✓
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	✓	✓			✓
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	✓			✓
นกกาแว่น (<i>Crypsirina temia</i>)	✓	✓			✓
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓	✓		✓	
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)		✓			✓
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	✓	✓			✓
นกปรอดหน้าवल (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	✓				✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✓		✓	
นกกระจุบใหญ่สีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	✓	✓		✓	
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓	✓		✓	
นกกระจุบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	✓			✓	
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	✓	✓			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓			✓
นกกิ้งโครกคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓	✓			✓
นกกาขี้เฒ่า (<i>Copsychus saularis</i>)	✓	✓			✓
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)		✓		✓	
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	✓			✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓	✓	nectar		✓
นกกิ้งปัดดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	✓		nectar		✓
นกกิ้งปัดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓	✓	nectar		✓
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓	✓			✓
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	✓	✓			✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓	✓			✓
นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)		✓			✓
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓	✓			✓
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓	✓		✓	
60	4,24,25	4,18,22	4	29	27

หมายเหตุ : nectar = นกที่กินน้ำหวานจากเกสรดอกไม้

สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบ
นกในบริเวณพื้นที่ศึกษา จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ดังนี้
(ตารางที่ 5.8-11)

ตารางที่ 5.8-11 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	สถานภาพ ตามฤดูกาล
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓	✓	R
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	✓		R
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</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>Amauromis phoenicurus</i>)	✓		R
นกคุ่มอกลาย (<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
นกยางเขียว (<i>Butorides striata</i>)		✓	R
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)		✓	R
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	✓	✓	R
เหยี่ยวนกเขาขีดรา (<i>Accipiter badius</i>)	✓		R
เหยี่ยวรุ้ง (<i>Spilornis cheela</i>)		✓	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	✓	✓	R
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	✓		R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	✓	✓	R
นกจาบคาหัวเขียว (<i>Merops philippinus</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

ตารางที่ 5.8-11 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)	สถานภาพ ตามฤดูกาล
นกกาแวน (<i>Crypsirina temia</i>)	✓	✓	R
นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓	✓	R
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)		✓	R
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	✓	✓	R
นกปรอดหน้าवल (<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
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓	✓	R
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	✓	✓	R
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)		✓	M
นกยอดหญ้าสีดำ (<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
นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)		✓	R
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓	✓	R
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓	✓	R
60	49,3,0,1	41,2,0,1	55,1,4

หมายเหตุ : R = นกประจำถิ่น

M = นกอพยพ

B = นกอพยพเข้ามาสร้างรังวางไข่

เดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบจำนวน 53 ชนิด ประกอบด้วย

● **นกประจำถิ่น** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น จำนวน 49 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกเขาไฟ นกกวัก เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกปรอดสวน นกกระจิบคอดำ นกเอี้ยงสาริกา นกกิ้งปัดเหลือง นกกระจอกบ้าน เป็นต้น

● **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกลเข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 3 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกอีโก้ยเล็ก นกยางกรอก พันธุ์จีน และนกนางแอ่นบ้าน

- **นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ** เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้ระยะเวลาสั้นๆ ไม่พบนกกลุ่มนี้จากการศึกษา

- **นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่** นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ในประเทศไทย บางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว มีจำนวน 1 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่

เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบจำนวน 44 ชนิด ประกอบด้วย

- **นกประจำถิ่น** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น จำนวน 41 ชนิด เช่น นกแอ่นตาล นกกะปูดใหญ่ นกกาเหว้า นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด นกปากห่าง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวรุ้ง นกตะขาบทุ่ง นกโพระดกธรรมดา นกแอ่นพง อีกา นกกาแวน นกเอี้ยงหงอน นกสีชมพูสวน นกเด้าดินทุ่งเล็ก เป็นต้น

- **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกลเข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 2 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกนางแอ่นบ้าน และนกยอดหญ้าหัวดำ

- **นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ** เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้ระยะเวลาสั้นๆ ไม่พบนกกลุ่มนี้จากการศึกษา

- **นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่** นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ในประเทศไทย บางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว มีจำนวน 1 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่

การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)

ปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความซุกซมของนก กรณีที่นกมีความซุกซมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความซุกซมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากินยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยๆ น้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการ ชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกในระดับสูง ในระดับปานกลาง และในระดับต่ำ (ควรเฝ้าระวัง) ดังตารางที่ 5.8-12

ตารางที่ 5.8-12			
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
ครั้งที่ 2 เดือนกรกฎาคม 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 โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายในระดับสูง ในระดับปานกลาง และในระดับต่ำ (ควรเฝ้าระวัง) ดังตารางที่ 5.8-13

ตารางที่ 5.8-13			
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

ตารางที่ 5.8-13			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน (ต่อ)			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
ครั้งที่ 2 เดือนกรกฎาคม 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 (ดังตารางที่ 5.8-14 และตำแหน่งที่พบแสดงดังรูปที่ 5.8-1) มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 5.8-14			
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
Potential of Strike Potential of Damage	ระดับต่ำ	ระดับปานกลาง	ระดับสูง
ระดับต่ำ	นกกระแตแต้แว๊ด ^{1,2} นกพิราบป่า ^{1,2} อีกา ^{1,2} นกนางแอ่นบ้าน ^{1,2} นกแอ่นทุ่งใหญ่ ^{1,2}	-	-
ระดับปานกลาง	-	เหยี่ยวแดง ^{1,2}	-
ระดับสูง	-	-	เป็ดแดง ^{1,2} นกปากห่าง ^{1,2}

หมายเหตุ : ¹ จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2567

² จากการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567

เดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวน 8 ชนิด ประกอบด้วยชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด สัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด และสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ควรเฝ้าระวัง จำนวน 5 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง : จำนวน 2 ชนิด คือ

นกปากห่าง เป็นนกที่มีขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ขึ้นและริมน้ำ มักอยู่รวมกันเป็นฝูง เมื่อตกใจจะบินขึ้นพร้อมกัน ทิศทางการบินไม่แน่นอน มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก พบเข้ามาหากินและสร้างรังนอนตามยอดต้นพฤษภในเขตพื้นที่การบินด้วย โดยเฉพาะบริเวณด้านทิศเหนือของเขตพื้นที่การบินที่อยู่ติดนาข้าวและสระน้ำ

เปิดแดง เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักอยู่รวมกันเป็นฝูง เมื่อตกใจจะบินขึ้นพร้อมกัน แต่มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : จำนวน 1 ชนิด คือ

เหยี่ยวแดง เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินด้วย

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง : จำนวน 5 ชนิด คือ

นกพิราบป่า เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตามอาคารสำนักงานต่าง ๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวังหรือพื้นที่โล่งของทางขับ 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 ดังนั้นจึงมีการบินหากินอยู่ตลอดเวลากลางวัน ทั้งยังมีจำนวนประชากรในเขตพื้นที่การบินมาก และมีพฤติกรรมรวมกันเป็นฝูงเพื่อหากินในเขตพื้นที่การบิน

นกแอ่นทุ่งใหญ่ เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างเล็ก มีพื้นที่หากินกว้างตามทุ่งนา ทุ่งหญ้าสั้น ๆ รอบหนองบึง หรือใกล้แหล่งน้ำ แม้มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินเป็นฝูงใหญ่

เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวน 8 ชนิด ประกอบด้วยชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด สัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด และสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ควรเฝ้าระวัง จำนวน 5 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง : จำนวน 2 ชนิด คือ

นกปากห่าง เป็นนกที่มีขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักอยู่รวมกันเป็นฝูง เมื่อตกใจจะบินขึ้นพร้อมกัน ทิศทางการบินไม่แน่นอน มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก พบเข้ามาหากินและสร้างรังนอนตามยอดต้นพฤษ์ในเขตพื้นที่การบินด้วย โดยเฉพาะบริเวณด้านทิศเหนือของเขตพื้นที่การบินที่อยู่ติดนาข้าวและสระน้ำ

เปิดแดง เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักอยู่รวมกันเป็นฝูง เมื่อตกใจจะบินขึ้นพร้อมกัน แต่มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : จำนวน 1 ชนิด คือ

เหยี่ยวแดง เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินด้วย

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง : จำนวน 5 ชนิด คือ

นกพิราบป่า เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตามอาคารสำนักงานต่าง ๆ ชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

อีกา เป็นนกขนาดกลาง มีพื้นที่หากินทั่วไป แต่ชอบหากินใกล้กับแหล่งชุมชนที่มีกองขยะ และมักเกาะนอนรวมกันเป็นฝูงขนาดใหญ่ แต่แยกย้ายออกจากฝูงใหญ่เพื่อไปหากินตั้งแต่เช้า มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

นกกระแตแต้แว๊ด เป็นนกที่มีขนาดเล็กถึงปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินเป็นคู่ หรือเป็นฝูง เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

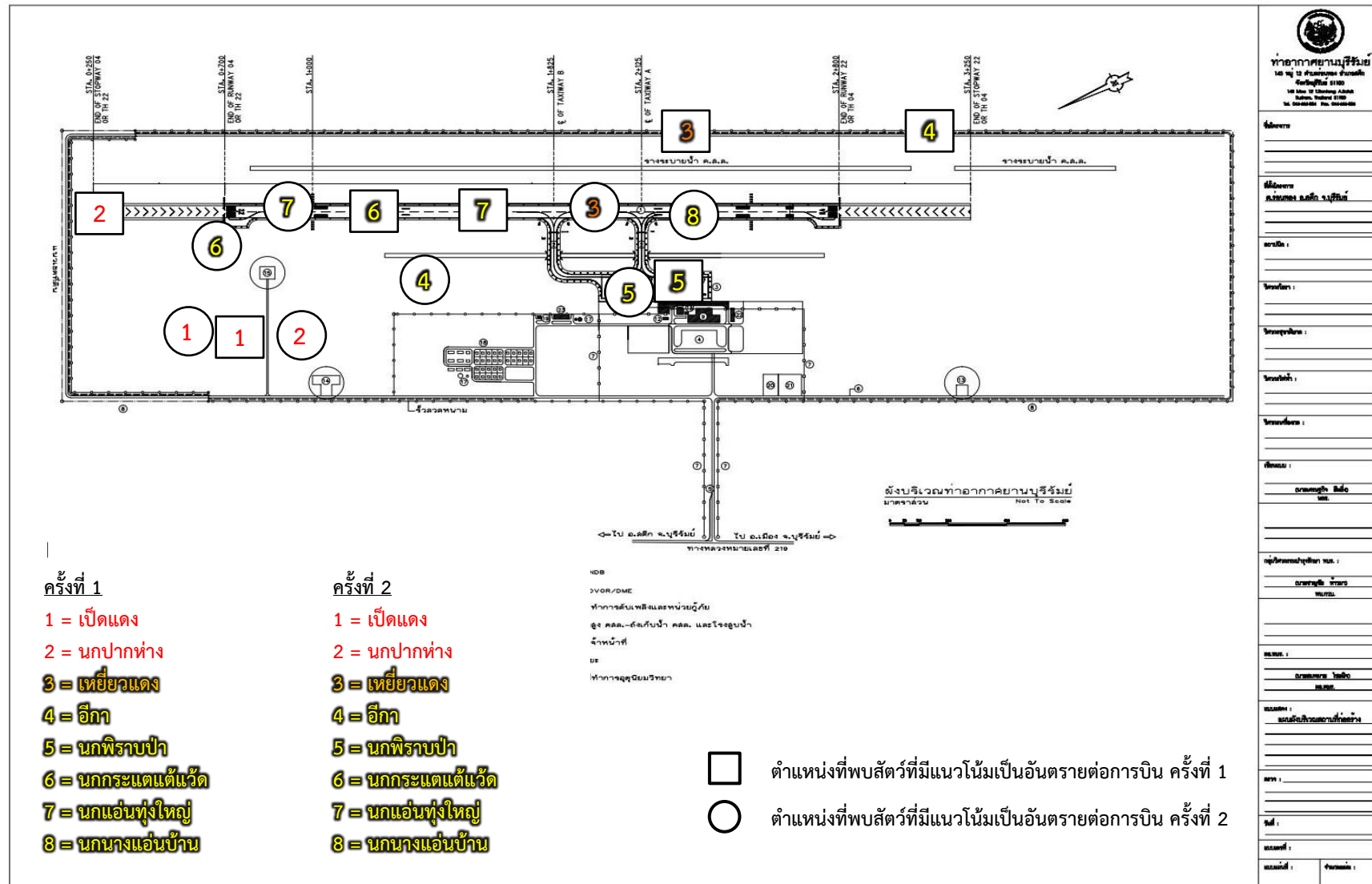
นกนางแอ่นบ้าน เป็นนกที่มีขนาดเล็ก หากินด้วยการบินโฉบจับแมลงกลางอากาศ ดังนั้น จึงมีการบินหากินอยู่ตลอดเวลาในเวลากลางวัน ทั้งยังมีจำนวนประชากรในเขตพื้นที่การบินมาก และมีพฤติกรรมรวมกันเป็นฝูงเพื่อหากินในเขตพื้นที่การบิน

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 (เมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567) กับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ.2562) และผลการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2566) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.8-15)

ตารางที่ 5.8-15 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	กรกฎาคม พ.ศ.2567
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	13	8	7	5	6	8	8
สัตว์เลื้อยคลาน	19	16	10	9	5	6	7
นก	76	51	33	45	42	53	44
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	13	7	6	4	4	5	6
รวม	121	82	56	63	57	72	65

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) ผลการเปรียบเทียบผลการสำรวจในฤดูแล้ง (เปรียบเทียบผลการสำรวจเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2566) จากผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ มีจำนวน 72 ชนิด ซึ่งมีจำนวนชนิดลดลงจากผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 ซึ่งสำรวจพบจำนวน 82 ชนิด แต่มีจำนวนชนิดเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 ซึ่งสำรวจพบจำนวน 63 ชนิด

2) ผลการเปรียบเทียบผลการสำรวจในฤดูฝน (เปรียบเทียบผลการสำรวจเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566) จากผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ มีจำนวน 65 ชนิด ซึ่งมีจำนวนชนิดลดลงจากผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ซึ่งสำรวจพบจำนวน 56 และ 57 ชนิด ตามลำดับ

3) ผลการเปรียบเทียบผลการสำรวจในภาพรวม มีรายละเอียดดังนี้

(1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 8 ชนิด ได้แก่ อึ่งขำดำ เขียดงูเกาะเต่า อึ่งเผ้า อึ่งขำดำ อึ่งจิวหลังจุด กบบัว เขียดสั้น และปาดบ้าน และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งน้ำเต่า เขียดทราย และปาดเหนือ สำหรับชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ เขียดจะนา และเขียดทราย

(2) สัตว์เลื้อยคลาน : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 14 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวสีฟ้า จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนบ้าน งูเขียวพระอินทร์ งูสิงหางลาย กิ้งก่าแก้ว แอ้อีสาน งูทางมะพร้าวลายขีด งูปล้องฉนวนลาว งูลายสาคอบแดง งูลายสอสวน งูเห่าพันพิช งูดินบ้าน และงูกะปะ และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางแบน และจิ้งเหลนหลากหลาย

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กิ่งก่าหัวสีฟ้า จิ้งเหลนบ้าน และแอ้อีสาน และชนิดที่เพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ งูเหลือม

(3) **นก** : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 32 ชนิด ได้แก่ นกอีวาบตักแตน นกกระยางหัวขวาน นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกกระजิบหัวออกเทา นกกระจิบหัวท้องเหลือง นกคุ่มอกลาย นกยางโทนน้อย นกยางไฟธรรมดา นกตบยุงหางยาว นกเขียวก้านตองปีกสีฟ้า นกแซงแซวสีเทา นกแซงแซวหางปลา นกกระต๊อตะโพกขาว นกอีเสือสีน้ำตาล นกจับแมลงจุกดำ นกแซงสวรรค์ นกเด้าดินทุ่ง นกจับแมลงหัวเทา นกจับแมลงคอแดง นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกหัวขวานต่างแคะ นกเค้าแคะ นกพงใหญ่พันธุ์ญี่ปุ่น นกพงตึกแต่นอกลาย นกกระจัดหัวโลกเหนือ นกกระจัดสีคล้ำ นกกระจัดธรรมดา นกกระจัดเขียวก้นดำ นกนางแอ่น นกคอกทับทิม นกกระเบื้องผา และนกแสก ชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีจำนวน 16 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวรุ้ง นกตีนเทียน นกแอ่นกินรัง นกกะเต็นอกขาว นกจาบคาหัวเขียว นกกาแวน นกนางแอ่นบ้าน นกกระจิบหัวสีเรียบ นกเด้าดินทุ่งเล็ก นกยางเปีย นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกยางเขียว นกกระจาบธรรมดา นกคุ่มอกลาย นกอีกล้วยเล็ก และนกพญาไฟเล็ก

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 11 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวปีกแดง นกหัวโตขาเหลือง นกแอ่นพันธุ์หิมาลาย นกหัวขวานต่างออกลายจุด นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกแซงแซวหางปลา นกอีเสือสีน้ำตาล นกกระจัดสีคล้ำ นกจาบคาคอสีฟ้า นกแซงแซวหงอนขน และนกกาน้ำเล็ก และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 17 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวรุ้ง นกตีนเทียน นกแอ่นกินรัง นกจาบคาหัวเขียว นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดหน้าขาว นกกระจิบคอดำ นกกินปลีดำม่วง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางเขียว นกปากห่าง นกกวัก นกยอดหญ้าหัวดำ นกคุ่มอกลาย นกอีกล้วยเล็ก และนกพญาไฟเล็ก

(4) **สัตว์เลื้อยคลาน** : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 8 ชนิด ได้แก่ หนูพุกใหญ่ พังพอนธรรมดา หมาจิ้งจอก หนูหริ่ง หนูนา กระต่ายป่า กระรอกบินเล็กแก้มขาว และค้างคาวเพดานเล็ก และชนิดที่เพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวขอบหูขาวกลาง

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ พังพอนธรรมดา และค้างคาวเพดานใหญ่ และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระจอน กระเล็นขนปลายหูสั้น ค้างคาวลูกหนูบ้าน และค้างคาวขอบหูขาวกลาง

และจากผลการสำรวจชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินที่พบเหมือนกับผลการสำรวจในระยะที่ผ่านมา คือ เป็ดแดง เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ ดังตารางที่ 5.8-16

ตารางที่ 5.8-16 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
ระดับความเป็นอันตราย ต่อการบิน	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	กรกฎาคม พ.ศ. 2567
ระดับต่ำ	นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระแตแต้แว๊ด นกกิ้งโครงคอดำ นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง	-	อีกา นกพิราบป่า	อีกา เหยี่ยวปีกแดง นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่	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	เหยี่ยวแดง
ระดับสูง	-	-	-	เป็ดแดง	เป็ดแดง	เป็ดแดง นกปากห่าง	เป็ดแดง นกปากห่าง
รวม	15	7	1	6	6	8	8

ที่มา : ^{1/} รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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

5) สรุปผลการศึกษานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือน เมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 81 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด นก จำนวน 60 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 6 ชนิด และผลการ ประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน 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) มักอาศัยและหากินอยู่ตาม ฝิวน้ำและตามพืชน้ำที่อยู่ในแหล่งน้ำ ได้แก่ เป็ดแดง ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชน้ำ ทั้งพืชลอยน้ำ และพืชน้ำอื่นๆ อาทิ บัวสาย บัวหลวง ผักตบชวา

วิธีการควบคุม : สามารถดำเนินการได้โดยการกำจัดพืชน้ำ หากเป็นพืชน้ำประเภทลอยน้ำ ต้องใช้ การเก็บออก ส่วนพืชน้ำประเภทลงราก อาทิ บัวต่างๆ ใช้การขุดบ่อให้น้ำลึกมากกว่า 3-4 เมตร บัวต่างๆ จะไม่สามารถ เติบโตได้

2. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง มักอาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่งหรือพื้นที่เปิดโล่งสลับกอหญ้า ที่กระจายเป็นหย่อม ๆ ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจใช้เป็นพื้นที่ สำหรับสร้างรังวางไข่ ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่ เหยี่ยวแดง และนกปากห่าง สำหรับ เหยี่ยวชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหยี่ยวขนาดใหญ่ มีความต้องการพื้นที่สำหรับเกาะพักบนพื้นดินเพื่อตากปีก และเตรียม ตัวสำหรับการร่อน โดยนกขนาดใหญ่เหล่านี้จะลงมากเกาะพักอยู่ตามพื้นที่เปิดโล่ง และร่อนกระทั่งแสงแดดส่องลง พื้นที่โล่ง และพื้นผิวของพื้นที่โล่งมีอุณหภูมิสูงขึ้น จนเกิดเป็นมวลอากาศร้อนที่จะลอยตัวสูงขึ้นในแนวตั้ง และนก เหล่านี้จะอาศัยลมร้อนที่กำลังลอยตัวสูงขึ้นเพื่อใช้ในการร่อนแบบ soaring ซึ่งนกจะประหยัดพลังงาน และเมื่อร่อนขึ้น ไปสูงได้ระดับตามที่ต้องการแล้ว นกจึงบินออกจากมวลอากาศร้อนดังกล่าวเพื่อไปยังสถานที่ที่นกต้องการต่อไป

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้ หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

3. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ หนาแน่นใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ นกปากห่าง และอีกา

วิธีการควบคุม : ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้า มีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

4. สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีกา และนกพิราบป่า

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถังขยะ 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 พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูล ซึ่งแบ่งคำถามสำหรับการศึกษานี้ แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 3 กลุ่มเป้าหมาย คือ

กลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มครัวเรือน แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 9 ส่วนหลัก คือ

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในครัวเรือน และตำแหน่งทางสังคม

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ประกอบด้วย อาชีพหลัก/อาชีพรอง/อาชีพเสริม รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน

ส่วนที่ 3 : ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ประกอบด้วย ข้อมูลสภาพการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน สถานพยาบาลที่เข้ารับการรักษา และความพึงพอใจของสถานพยาบาล รวมทั้งจำนวนสถานพยาบาลและจำนวนบุคลากรทางการแพทย์

ส่วนที่ 4 : ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

ส่วนที่ 5 : ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 6 : ปัญหาด้านสังคมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 7 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 8 : การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 9 : ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

กลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 6 ส่วนหลัก คือ

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลปัจจุบันของชุมชน

ส่วนที่ 3 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ยาน

ส่วนที่ 4 : การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 5 : ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม

ส่วนที่ 6 : ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

กลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 5 ส่วนหลัก คือ

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ยาน

ส่วนที่ 3 : การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

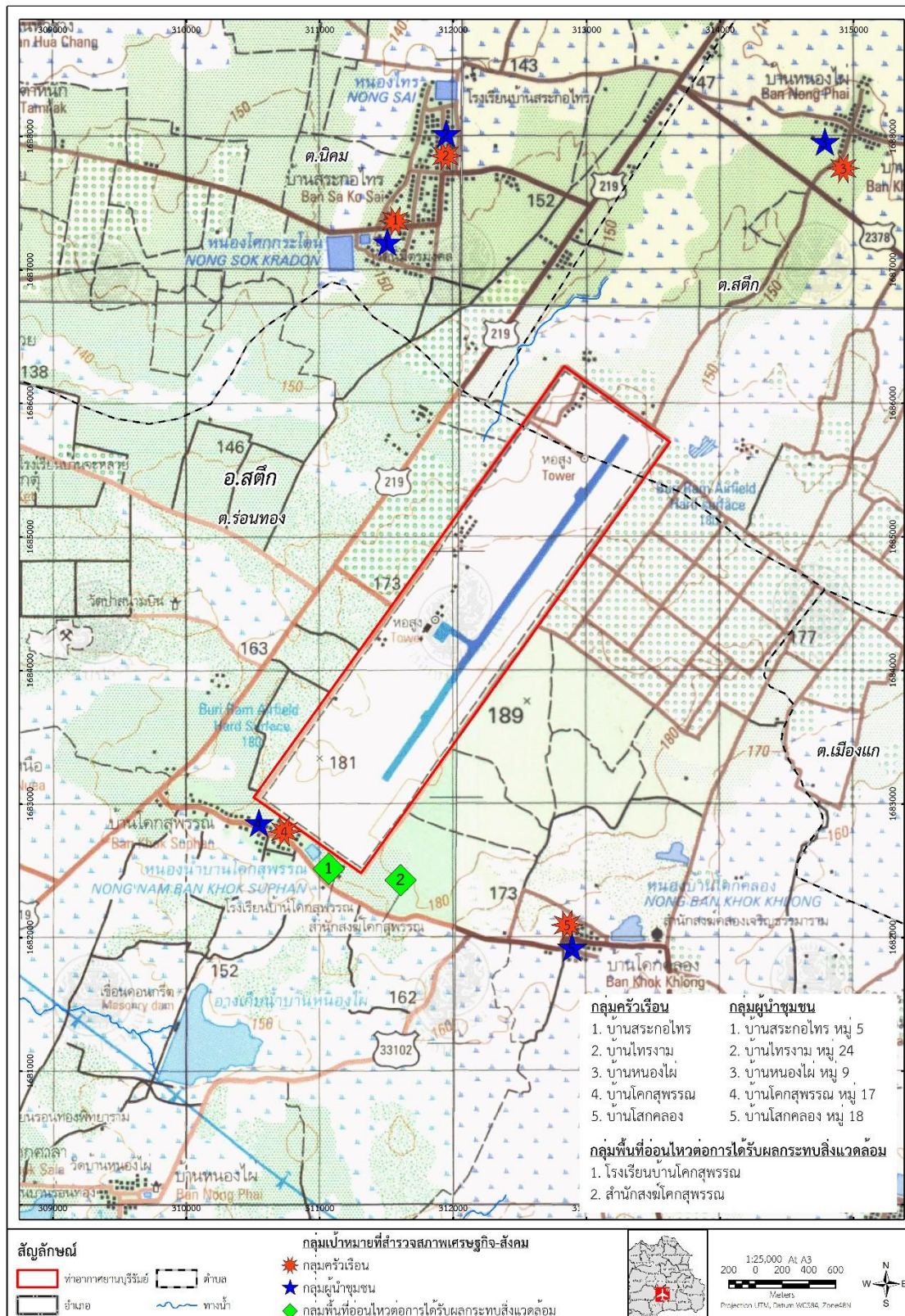
ส่วนที่ 4 : ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม

ส่วนที่ 5 : ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

2.2) กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ : แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก มีรายละเอียดดังนี้

1) **กลุ่มครัวเรือน** เน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวม 5 ชุมชนครอบคลุมพื้นที่อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ รวม 3 ตำบล ได้แก่ (1) ตำบลสตึก จำนวน 1 ชุมชน คือ ชุมชนบ้านหนองไผ่ (2) ตำบลนิคม จำนวน 2 ชุมชน คือ ชุมชนบ้านสระกอ และชุมชนบ้านไทรงาม และ (3) ตำบลร่อนทอง 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
		นิคม	หมู่ 5 บ้านสระกอไทร	ชุมชนบ้านสระกอ
			หมู่ 24 บ้านไทรงาม	ชุมชนบ้านไทรงาม
		ร่อนทอง	หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ	ชุมชนโคกสุพรรณ
			หมู่ 18 บ้านโสกคลอง	ชุมชนบ้านโสกคลอง
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	5 หมู่บ้าน	5 ชุมชน



รูปที่ 5.9-1 บริเวณชุมชนที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ สู่ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้เคียงและยังมีบทบาทในการชักนำหรือโน้มน้าวสมาชิกในชุมชน ในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุนและ/หรือโต้แย้งกิจกรรมของท่าอากาศยานได้เช่นเดียวกัน โดยดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้รับการแต่งตั้งจากทางราชการ ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งปกครองหมู่บ้านในแต่ละพื้นที่ จำนวน 5 ราย หรือจำนวน 5 ตัวอย่าง ได้แก่ (1) หมู่ 9 บ้านหนองไผ่ (2) หมู่ 5 บ้านสระกอไทร (3) หมู่ 24 บ้านไทรงาม (4) หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ และ (5) หมู่ 18 บ้านโสกคลอง (รูปที่ 5.9-1)

3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งเป็น (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง คือ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง คือ สำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ (รูปที่ 5.9-1)

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

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

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

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

ตัวอย่างการคำนวณจำนวนตัวอย่างในหมู่ 9 บ้านหนองไผ่ ซึ่งมีจำนวนครัวเรือนรวม 230 ครัวเรือน โดยมีจำนวนหลังคาเรือนรวมใน 5 ชุมชน รวม 956 ครัวเรือน สามารถคำนวณหาขนาดตัวอย่างที่จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{956}{1 + [(956)(0.05)^2]}$$

$$= 283 \text{ ตัวอย่าง}$$

เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้เท่ากับ 283 ตัวอย่าง ดังนั้น ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มครัวเรือนจำนวน 283 ตัวอย่าง หลังจากได้จำนวนตัวอย่างแล้ว นำมาแบ่งจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละชุมชนให้เหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่และจำนวนครัวเรือน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของแต่ละพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนครัวเรือนในแต่ละพื้นที่ รายละเอียดดังสมการที่ (2)

$$A = \frac{n_1 n}{N} \dots \dots \dots \text{สมการที่ (2)}$$

โดย A = ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน
n₁ = ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน (ครัวเรือน)
n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากสมการของทาร์โย ยามาเน่ (283 ตัวอย่าง)
N = ขนาดของประชากรทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา (956 ครัวเรือน)

แทนค่าในสูตร

$$A = \frac{(\text{ขนาดของประชากรในแต่ละหมู่บ้าน})(283)}{956}$$

สำหรับจำนวนตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านที่จะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.9-2

ตารางที่ 5.9-2						
สรุปจำนวนครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น						
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ชุมชน	จำนวน	
					ครัวเรือน	ตัวอย่าง
บุรีรัมย์	สตึก	สตึก	หมู่ 9 บ้านหนองไผ่	ชุมชนบ้านหนองไผ่	230	68
			นิคม	หมู่ 5 บ้านสระกอไทร	ชุมชนบ้านสระกอ	195
				หมู่ 24 บ้านไทรงาม	ชุมชนบ้านไทรงาม	177
		ร้อนทอง	หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ	ชุมชนบ้านโคกสุพรรณ	249	74
			หมู่ 18 บ้านโสกคลอง	ชุมชนบ้านโสกคลอง	105	31
รวมทั้งสิ้น					956	283

2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ (ผู้ใหญ่บ้าน) รวม 5 ราย ตามที่ระบุข้างต้น โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ ในพื้นที่รวม 2 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นหัวหน้าโดยตำแหน่งของสถานที่นั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาลนสถานที่เน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส) โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน 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 ตำบลเมืองเก่า 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 พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 จำนวน 40 ตัวอย่าง พบว่า อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.0 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม รองลงมาประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 27.5 และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 10.0 ส่วนในด้านทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 87.5 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.0 รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง และรู้สึกเสียงดังน้อยลง คิดเป็นร้อยละ 45.0 ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้สึกว่าจะไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 87.5 และรู้สึกว่าจะไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้สึกว่าจะไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 60.0 รู้สึกว่าจะไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน คิดเป็นร้อยละ 32.5 และรู้สึกว่ารบกวน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ส่วนความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 90.0 มีความพึงพอใจเนื่องจากการมีท่าอากาศยานทำให้สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น ร้อยละ 41.7 และปัจจัยอื่นๆ ร้อยละ 16.7

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย 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 และจากเครื่องบินทหาร หรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นไม่ได้รับกวนการใช้ชีวิต

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในเดือนกันยายน พ.ศ. 2566 จำนวน 280 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 98.9 ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบิน เอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน รวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ได้แก่ (1) ปรับปรุงภูมิทัศน์สนามบินให้สวยงาม (2) ปรับปรุงปัญหาน้ำ ที่ไหลมาจากสนามบินทำให้น้ำใช้ขุ่นแดง และ (3) ให้นำผลิตภัณฑ์ในชุมชนไปเผยแพร่ในสนามบิน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) กลุ่มครัวเรือน

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้ ชุดแบบสัมภาษณ์สำหรับกลุ่มครัวเรือนในการรวบรวมข้อมูล (ภาคผนวก จ-1) ดำเนินการเมื่อเดือนตุลาคม- พฤศจิกายน พ.ศ.2567 โดยมีจำนวนกลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการรวมทั้งสิ้น 283 ตัวอย่าง (รูปที่ 5.9-1) แบ่งเป็น (1) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 68 ตัวอย่าง (2) ชุมชนบ้านสระกอไทร จำนวน 58 ตัวอย่าง (3) ชุมชนบ้านไทรงาม จำนวน 52 ตัวอย่าง (4) ชุมชนบ้านโคกสุพรรณ จำนวน 74 ตัวอย่าง และ (5) ชุมชนบ้านโสกคลอง จำนวน 31 ตัวอย่าง (ภาพถ่ายการสำรวจความคิดเห็นแสดงดังภาพที่ 5.9-1) โดยมีรายละเอียดของผลการดำเนินการติดตาม ตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ดังนี้

(1) ข้อมูลทั่วไป (ตารางที่ 5.9-3)

ผลการสำรวจข้อมูลทั่วไปของกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

เพศ อายุ และการนับถือศาสนา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีสัดส่วนของเพศหญิงและ เพศชายใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 51.9 และร้อยละ 47.0 ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 39.9 มีอายุระหว่าง 50-59 ปี รองลงมา มีอายุระหว่าง 40-49 ปี (ร้อยละ 27.9) มีอายุ 60 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 26.9) และมีอายุระหว่าง 30-39 ปี (ร้อยละ 3.9) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) นับถือศาสนาพุทธ



ภาพที่ 5.9-1 การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบ
พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ระดับการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 70.0) รองลงมา สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 18.0) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ร้อยละ 8.1) ระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 2.1) และระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรือ อนุปริญญา (ร้อยละ 1.1) ตามลำดับ

อาชีพหลัก พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร (ร้อยละ 80.9) รองลงมา ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ร้อยละ 9.9) เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 2.8) อาชีพพนักงานหรือลูกจ้างบริษัทเอกชน (ร้อยละ 2.8) อาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 1.1) และอาชีพปศุสัตว์ (ร้อยละ 1.1) ตามลำดับ

ภูมิลำเนาเดิม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดมีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่ (ร้อยละ 92.9) โดยผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่น คิดเป็นร้อยละ 7.1 มีระยะเวลาที่ย้ายมาเฉลี่ย 17.0 ปี

สาเหตุของการย้ายที่อยู่ พบว่า ในกลุ่มผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่นทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ย้ายตามครอบครัว

ตารางที่ 5.9-3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์		
1.1 เพศ		
1. ชาย	133	47.0
2. หญิง	147	51.9
3. ไม่ระบุ	3	1.1
1.2 อายุ		
1. 20 -29 ปี	0	0.0
2. 30 -39 ปี	11	3.9
3. 40- 49 ปี	79	27.9
4. 50 -59 ปี	113	39.9
5. 60 ปีขึ้นไป	76	26.9
6. ไม่ระบุ	4	1.4
1.3 การนับถือศาสนา		
1. พุทธ	280	98.9
2. อิสลาม	0	0.0
3. คริสต์	0	0.0
4. ไม่ระบุ	0	0.0
1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด		
1. ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	0	0.0
2. ประถมศึกษา	198	70.0
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	51	18.0
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	23	8.1
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	3	1.1
6. ปริญญาตรี	6	2.1
7. สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.0
8. อื่นๆ	0	0.0
9. ไม่ระบุ	2	0.7
1.5 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	8	2.8
2. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	8	2.8
3. พนักงานในโรงงาน	0	0.0
4. รับจ้างทั่วไป	3	1.1
5. เกษตรกรรม	229	80.9
6. ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์	3	1.1
7. ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	0	0.0
8. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	28	9.9
9. อื่นๆ ... ไม่ได้ประกอบอาชีพ / เกษียณ	0	0.0
10. ไม่ระบุ	4	1.4

ตารางที่ 5.9-3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
1.6 ภูมิฐานะของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. อยู่มาตั้งแต่เกิด	263	92.9
2. ย้ายมาจากที่อื่น	20	7.1
จำนวนปีที่ย้ายมาเฉลี่ย (ปี)	17.0	
1.6.1 สาเหตุของการย้ายที่อยู่ (n=60)		
1. ย้ายตามหน่วยงาน	0	0.0
2. ย้ายมาหางานทำ	0	0.0
3. ย้ายตามครอบครัว	20	100.0
4. ย้ายตามคู่สมรส	0	0.0
5. อื่นๆ ... เพื่อจะมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง	0	0.0

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

2) ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน (ตารางที่ 5.9-4)

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน พบว่า มีจำนวนสมาชิกเฉลี่ย 3.4 คนต่อครัวเรือน

อาชีพหลักและอาชีพเสริมของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพหลัก คือ อาชีพเกษตรกรรม (ร้อยละ 79.9) รองลงมา ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย (ร้อยละ 8.8) อาชีพเป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 2.8) ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน (ร้อยละ 2.8) อาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 1.1) และอาชีพปศุสัตว์ (ร้อยละ 1.1) ตามลำดับ โดยครัวเรือนเกือบทั้งหมดไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม (ร้อยละ 95.1) ในขณะที่อีกร้อยละ 2.1 ประกอบอาชีพเสริมเป็นอาชีพค้าขาย และอาชีพปศุสัตว์ มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 50.0

รายได้รวมต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.9) มีรายได้รวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน ในขณะที่ร้อยละ 6.7 มีรายได้รวมน้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน และร้อยละ 3.9 มีรายได้รวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน

รายจ่ายรวมต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.9) มีรายจ่ายรวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน ในขณะที่ร้อยละ 6.7 มีรายจ่ายรวมน้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน และร้อยละ 3.9 มีรายจ่ายรวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน

ลักษณะรายได้ของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนเกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน (ร้อยละ 91.2) ในขณะที่อีกร้อยละ 6.0 ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่แน่นอน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 96.1 ให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนมีความเพียงพอแก่การครองชีพ ในขณะที่ร้อยละ 1.1 ให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนไม่เพียงพอแก่การครองชีพ

ตารางที่ 5.9-4		
ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน		
2.1 ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือน		
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย (คน)	3.4	
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือน		
1. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	8	2.8
2. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	8	2.8
3. พนักงานในโรงงาน	0	0.0
4. รับจ้างทั่วไป	3	1.1
5. เกษตรกรรม	226	79.9
6. ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์	3	1.1
7. ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	0	0.0
8. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	25	8.8
9. อื่นๆ ... ไม่ได้ประกอบอาชีพ/เกษียณ	0	0.0
10. ไม่ระบุ	10	3.5
2.3 อาชีพเสริมของครัวเรือน		
1. ไม่มีอาชีพเสริม	269	95.1
2. มีอาชีพเสริม	6	2.1
3. ไม่ระบุ	8	2.8
2.3.1 อาชีพเสริมของครัวเรือน		
1. ทำการเกษตร	0	0.0
2. ค้าขาย	3	50.0
3. รับจ้าง	0	0.0
4. อื่นๆ ... ปศุสัตว์	3	50.0
2.4 รายได้รวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	19	6.7
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	243	85.9
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	11	3.9
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	0	0.0
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	0	0.0
6. มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	0	0.0
7. ไม่ระบุ	10	3.5
2.5 รายจ่ายรวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	19	6.7
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	243	85.9
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	11	3.9
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	0	0.0
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	0	0.0
6. มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	0	0.0
7. ไม่ระบุ	10	3.5

ตารางที่ 5.9-4		
ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
2.6 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน		
1. เป็นรายได้ที่แน่นอน	17	6.0
2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	258	91.2
3. ไม่ระบุ	8	2.8
2.7 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อการครองชีพหรือไม่		
1. เพียงพอ	272	96.1
2. ไม่เพียงพอ	3	1.1
3. ไม่ระบุ	8	2.8

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

(3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภค (ตารางที่ 5.9-5)

พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 90.1) ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนไม่เคยมีการเจ็บป่วย ในขณะที่อีกร้อยละ 9.9 ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนเคยมีการเจ็บป่วย โดยผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมดเป็นโรคเกี่ยวกับหัวใจและหลอดเลือด ส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อได้รับการเจ็บป่วย พบว่า ผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมดเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ ซึ่งร้อยละ 78.6 ผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยให้ความเห็นว่าจำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุขหรือสถานพยาบาลในปัจจุบันมีความเพียงพอ และผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าจำนวนของบุคลากรทางการแพทย์ในสถานบริการด้านสาธารณสุขหรือสถานพยาบาลมีความเพียงพอ

ตารางที่ 5.9-5		
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย		
3.1 ในรอบปีที่ผ่านมา สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยหรือไม่		
1. ไม่เจ็บป่วย	255	90.1
2. เจ็บป่วย	28	9.9
3.1.1 กรณีที่เจ็บป่วย สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยเป็นโรคใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=28)		
1. ภูมิแพ้ทางเดินหายใจ อาการจาม น้ำมูกไหล จามติดๆ กัน คัดจมูก แน่นจมูก	0	0.0
2. ภูมิแพ้ทางผิวหนัง อาการผื่นคัน ลมพิษ ผื่นแดงอักเสบเป็นตุ่มคัน เป็นรอยผื่นแดงอักเสบที่ไม่รู้สาเหตุ	0	0.0
3. โรคผิวหนัง เชื้อรา กลากเกลื้อน	0	0.0
4. โรคทางเดินหายใจ เจ็บคอ ทอนซิลอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ ภาวะปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค	0	0.0
5. ตา หู เยื่อเมือกตาอักเสบ คันระคายเคืองตา ตาสู้แสงสว่างไม่ได้ (อาการแพ้ระคายเคือง) การได้ยิน เสียงลดลง มีเสียงดังในหู	0	0.0
6. ทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ (คลื่นไส้ อาเจียน ปวดท้องบิด ถ่ายเป็นน้ำ) ท้องเสีย (ถ่ายเป็นน้ำ เป็นมูก เป็นเลือด ปวดท้องคลื่นไส้ อาเจียน) ตับอักเสบจากเชื้อไวรัสเอ จากยาจากสารเคมี	0	0.0

ตารางที่ 5.9-5		
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
7. หัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	28	100.0
8. ระบบสืบพันธุ์ คลอดก่อนกำหนด แท้งที่ไม่ได้เกิดจากการทำแท้ง	0	0.0
9. ทางเดินปัสสาวะ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ ไตอักเสบ นิ่วทางเดินปัสสาวะ	0	0.0
10. กล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อที่ไม่ทราบสาเหตุ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เกาท์ รูมาตอยด์)	0	0.0
11. สมองและระบบประสาท ปวดหัว เครียด ปวดมึนท้ายทอย นอนไม่หลับ ซึมเศร้า	0	0.0
12. อื่นๆ	0	0.0
3.2 เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย จะไปรักษาพยาบาลที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=28)		
1. โรงพยาบาลของรัฐ	28	100.0
2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.)	0	0.0
3. คลินิก / โรงพยาบาลเอกชน	0	0.0
4. ไปหาหมอเอง	0	0.0
5. ซื้อยากินเอง	0	0.0
6. อื่นๆ	0	0.0
3.3 จำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบัน เพียงพอหรือไม่ (n=28)		
1. เพียงพอ	22	78.6
2. ไม่เพียงพอ	6	21.4
3.4 สถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบัน มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์เพียงพอหรือไม่ (n=28)		
1. เพียงพอ	28	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0

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

(4) ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน (ตารางที่ 5.9-6)

ผลการสอบถามความคิดเห็นข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งน้ำอุปโภค : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.2) ใช้น้ำประปาในการอุปโภคภายในครัวเรือน ในขณะที่ร้อยละ 11.0 ใช้น้ำบาดาลในการอุปโภคในครัวเรือน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 72.1) ระบุว่าไม่เคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค ในขณะที่ร้อยละ 24.0 ระบุว่าพบปัญหาน้ำประปามีลักษณะขุ่นแดง

แหล่งน้ำบริโภค : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 96.1) ชื่อน้ำจากตู้น้ำดื่มหรือซื้อน้ำบรรจุขวดหรือถังเพื่อการบริโภคในครัวเรือน โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 96.1) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค

การประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74.9) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน ในขณะที่อีกร้อยละ 20.8 ระบุว่าพบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน เนื่องจากพบไฟฟ้าตกในบางช่วง

การจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำเสียในครัวเรือน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 96.1) ใช้วิธีการจัดการและระบายน้ำเสียด้วยวิธีปล่อยให้ซึมลงดิน โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 96.1) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำในครัวเรือน

การจัดการขยะ : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 61.1) ใช้บริการเก็บขนขยะมูลฝอยของหน่วยงานส่วนท้องถิ่น รองลงมา ใช้วิธีการเผา (ร้อยละ 35.0) ใช้วิธีการขุดหลุมฝัง (ร้อยละ 29.0) และใช้วิธีนำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง (ร้อยละ 1.1) โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 96.1) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการขยะในครัวเรือน

ตารางที่ 5.9-6 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน		
4.1 แหล่งน้ำอุปโภคของครัวเรือน (น้ำใช้)		
1. น้ำประปา	241	85.2
2. น้ำบาดาล	31	11.0
3. น้ำฝน	0	0.0
4. อื่นๆ	0	0.0
5. ไม่ระบุ	11	3.9
4.2 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	204	72.1
2. เคย	68	24.0
3. ไม่ระบุ	11	3.9
4.3 แหล่งน้ำบริโภคของครัวเรือน (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)		
1. น้ำประปาผ่านการต้ม	0	0.0
2. น้ำประปาจากเครื่องกรอง	0	0.0
3. ช้อนน้ำจากตู้น้ำ/บรรจุขวด/ถัง	272	96.1
4. น้ำฝน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
6. ไม่ระบุ	11	3.9
4.4 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	272	96.1
2. เคย	0	0.0
3. ไม่ระบุ	11	3.9
4.5 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่		
1. ไม่เคย	212	74.9
2. เคย	59	20.8
3. ไม่ระบุ	12	4.2

ตารางที่ 5.9-6 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
4.6 ครวเรือนของท่าน มีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสีย		
1. ปล่อยลงท่อระบายน้ำโดยตรง	0	0.0
2. ปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	272	96.1
3. ปล่อยลงแม่น้ำ / คลอง / หนองน้ำโดยตรง	0	0.0
4. ปล่อยลงบ่อกักน้ำที่ทำขึ้นเอง	0	0.0
5. ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
6. ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
7. อื่นๆ	0	0.0
8. ไม่ระบุ	11	3.9
4.7 ในปีที่ผ่านมา ครวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสียหรือไม่		
1. ไม่เคย	272	96.1
2. เคย	0	0.0
3. ไม่ระบุ	11	3.9
4.8 ครวเรือนของท่านมีวิธีการกำจัดขยะ		
1. เผา	99	35.0
2. ขุดหลุมฝัง	82	29.0
3. นำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง	3	1.1
4. มีรถขยะของ อบต./เทศบาลมาเก็บ	173	61.1
5. อื่นๆ	0	0.0
4.9 ในปีที่ผ่านมา ครวเรือนเคยประสบปัญหาการกำจัดขยะหรือไม่		
1. ไม่เคย	272	96.1
2. เคย	0	0.0
3. ไม่ระบุ	11	3.9

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

(5) ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน (ตารางที่ 5.9-7)

ผลการสอบถามความคิดเห็นข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน มีรายละเอียดดังนี้

ชุมชนของผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.9-7 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
ส่วนที่ 5 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน		
5.1 ปัจจุบันชุมชนของท่านได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมหรือไม่		
1. ไม่ได้รับผลกระทบ	283	100.0
2. ได้รับผลกระทบ	0	0.0
5.1.1 ปัญหากลิ่น		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ประเภทของกลิ่น		
1. กลิ่นแก๊ส	0	0.0
2. กลิ่นสารเคมี	0	0.0
3. กลิ่นเหม็นไหม้	0	0.0
4. กลิ่นน้ำมันจากเครื่องบิน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
5.1.2 ปัญหาเขม่าควัน		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0

ตารางที่ 5.9-7 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
5.1.3 ปัญหาฝุ่นละออง		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.4 ปัญหาด้านเสียงรบกวน		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
กลางวัน		
1. บางเวลา	0	0.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0
กลางคืน		
1. บางเวลา	0	0.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0

ตารางที่ 5.9-7 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
5.1.5 ปัญหาน้ำเสีย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.6 ปัญหาขยะมูลฝอย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.7 ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ประเภทของยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. รถยนต์	0	0.0
2. รถตู้	0	0.0
3. รถจักรยานยนต์	0	0.0
4. อื่นๆ	0	0.0

ตารางที่ 5.9-7 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
5.1.7 ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร (ต่อ)		
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

(6) ข้อมูลปัญหาด้านสังคม (ตารางที่ 5.9-8)

พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 96.1) ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนไม่เคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม ในขณะที่อีกร้อยละ 3.9 ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม โดยผู้ที่เคยได้รับผลกระทบด้านสังคมทั้งหมดประสบกับปัญหาด้านการลักขโมย

ตารางที่ 5.9-8 ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
ส่วนที่ 6 ข้อมูลปัญหาด้านสังคม		
6.1 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคมหรือไม่		
1. ไม่เคย	272	96.1
2. เคย	11	3.9
6.1.1 ปัญหาด้านสังคมที่พบ มีสาเหตุมาจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ปัญหายาเสพติด	0	0.0
2. ปัญหาอาชญากรรม	0	0.0
3. ปัญหาการลักขโมย	11	100.0
4. ปัญหาการพนัน	0	0.0
5. ปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น	0	0.0
6. ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น	0	0.0
7. ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0.0
8. ปัญหาชุมชนแออัด	0	0.0
9. ปัญหาการขัดแย้งในชุมชน	0	0.0

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

(7) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ (ตารางที่ 5.9-9)

ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ
ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.1) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่ร้อยละ 98.9 ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น และร้อยละ 3.0 ทำให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น

ผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 97.9) ให้ความเห็นว่าการดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ไม่เปลี่ยนแปลง ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าการดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์มากขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าการดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง มีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 1.1

การได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน : พบว่า

ในขณะบินขึ้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

ในขณะบินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

ในขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

การได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน : พบว่า

ในขณะบินขึ้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

ในขณะบินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

ในขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

ข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 94.0) ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ในขณะที่อีกร้อยละ 6.0 ระบุว่ามีความวิตกกังวลเนื่องจากอุบัติเหตุจากเครื่องบินตก

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ : พบว่า

ในกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ที่ระบุว่ามีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น (ร้อยละ 97.2) ทำให้การคมนาคมสะดวกเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 97.2) ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 95.1) ทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 95.1) และสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 3.9)

ในกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ที่ระบุว่าไม่พึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
พบว่า ไม่มีผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ผลกระทบที่ท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมาพบว่า ผู้ที่ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 96.1) ไม่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในขณะที่มีเพียงร้อยละ 3.9 ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน โดยพบเฉพาะปัญหาความสั่นสะเทือน และปัญหาคลิ้นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง ดังนี้

ปัญหาความสั่นสะเทือน : ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 72.7 ระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับน้อย

ปัญหาคลิ้นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง : ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 72.7 ระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับน้อย

ตารางที่ 5.9-9 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
ส่วนที่ 7 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน		
7.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน		
1. ไม่มีผล	14	4.9
2. มีผล	269	95.1
3. ไม่ระบุ	6	2.1
7.1.1 กรณี “มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน” มีผลอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. มีรายได้มากขึ้น	8	3.0
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	266	98.9
3. มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	0	0.0
4. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	269	100.0
5. อื่นๆ	0	0.0
7.2 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน		
1. เสียงดังมากขึ้น	3	1.1
2. เสียงดังน้อยลง	3	1.1
3. ไม่เปลี่ยนแปลง	277	97.9
4. อื่นๆ	14	4.9
7.3 ท่านคิดว่าเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านหรือไม่		
7.3.1 เครื่องบินพาณิชย์		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0

ตารางที่ 5.9-9		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
7.3.1 เครื่องบินพาณิชย์ (ต่อ)		
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกหงุดหงิดเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
1. ไม่วิตกกังวล	266	94.0
2. มีความวิตกกังวล	17	6.0

ตารางที่ 5.9-9		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
7.5 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่		
7.5.1 พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	11	3.9
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	269	95.1
3. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	269	95.1
4. ราคาที่ดินสูงขึ้น	275	97.2
5. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	0	0.0
6. คมนาคมสะดวก	275	97.2
7. อื่นๆ	0	0.0
7.5.2 ไม่พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ผลผลิตทางเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2. อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	0	0.0
4. เสี่ยงดังรบกวน	0	0.0
5. การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
6. แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0
7. อื่นๆ	0	0.0
7.6 ผลกระทบที่ตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมา		
1. ไม่มีผลกระทบ	272	96.1
2. มีผลกระทบ	11	3.9
7.6.1 ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.2 ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และกลิ่นเหม็น เป็นต้น		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.3 ปัญหาอันไม่ปลอดภัยดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0

ตารางที่ 5.9-9		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
7.6.4 ปัญหาความสั่นสะเทือน		
1. ไม่รบกวน	3	27.3
2. น้อย	8	72.7
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.5 ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์/มือถือ ขณะ เครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	3	27.3
2. น้อย	8	72.7
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.6 ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.7 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากจากรถยนต์ที่เข้ามา ใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0

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

(8) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน (ตารางที่ 5.9-10)

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 83.0) ระบุว่าไม่มีความต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติม ในขณะที่ร้อยละ 24.3 ให้ความเห็นว่ามีความต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติม โดยผู้ที่ต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติม ต้องการทราบข้อมูลในหัวข้อการดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบันหรือการรับสมัครพนักงาน (ร้อยละ 97.4) การมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานในชุมชน (ร้อยละ 97.4) ผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย (ร้อยละ 94.0) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 88.1) ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน (ร้อยละ 25.1) ผลกระทบด้านสังคม (ร้อยละ 11.9) และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 4.7)

ช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 98.9 ให้ความเห็นว่าให้ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน ในขณะที่ร้อยละ 97.2 ให้ความเห็นว่าให้ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น

ตารางที่ 5.9-10		
การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	283	100.0
ส่วนที่ 8 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน		
8.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่		
1. ไม่ต้องการ	48	17.0
2. ต้องการ	235	83.0
8.1.1 หัวข้อที่ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. การดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบัน/การรับสมัครพนักงาน	229	97.4
2. การมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน	229	97.4
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	207	88.1
4. ผลกระทบด้านสังคม	28	11.9
5. ผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย	221	94.0
6. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของท่าอากาศยาน	11	4.7
7. ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน	59	25.1
8. อื่นๆ	0	0.0
8.2 ช่องทางสำหรับประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน เพื่อให้ชุมชน/ตัวแทนรับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. จดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง	0	0.0
2. แจกข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน	280	98.9
3. จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน	0	0.0
4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น	275	97.2
5. โซเชียลมีเดีย	0	0.0
6. อื่นๆ	0	0.0

ที่มา : สํารวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤศจิกายน พ.ศ.2567

3.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของกลุ่มผู้นำชุมชน โดยวิธีการสัมภาษณ์โดยใช้ชุดแบบสัมภาษณ์สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชนในการรวบรวมข้อมูล (ภาคผนวก จ-2) ดำเนินการเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 คณะผู้ทำการศึกษาได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ การแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้นำชุมชนจำนวน 3 ราย มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน และจำนวน 2 ราย ไม่พึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน สามารถรวบรวมความคิดเห็นตามเป้าหมายที่กำหนดได้รวม 5 ราย (รูปที่ 5.9-1) แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคลดังตารางที่ 5.9-11 และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.9-11

รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล

ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
1	■■■■■■■■■■ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านสระกอไทร ตำบลนิคม อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
2	■■■■■■■■■■ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 24 บ้านไทรงาม ตำบลนิคม อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
3	■■■■■■■■■■ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 บ้านหนองไผ่ ตำบลสตึก อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์		มีความไม่พึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
4	■■■■■■■■■■ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์		มีความไม่พึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
5	■■■■■■■■■■ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 18 บ้านโสกคลอง ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ตำบลนิคม

หมู่ 5 บ้านสระกอไทร : ดำรงตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านสระกอไทร มาประมาณ 1.5 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) ปัจจุบันอายุ 50 ปี มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่

หมู่ 24 บ้านไทรงาม : ดำรงตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านหมู่ 24 บ้านไทรงาม มากกว่า 18 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) ปัจจุบันอายุ 54 ปี โดยย้ายมาจากหมู่ 3 บ้านดงยายเกา ตำบลนิคม อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์

ตำบลสตึก

หมู่ 9 บ้านหนองไผ่ : ดำรงตำแหน่งผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 9 บ้านหนองไผ่ มากกว่า 5 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) ปัจจุบันอายุ 51 ปี มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่

ตำบลร่อนทอง

หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ : ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ มากกว่า 13 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) ปัจจุบันอายุ 55 ปี โดยย้ายมาจากตำบลศรีสะเกษ อำเภอนาน้อย จังหวัดน่าน ซึ่งย้ายตามคู่สมรส

หมู่ 18 บ้านโสกคลอง : ดำรงตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านหมู่ 18 บ้านโสกคลอง มากกว่า 24 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ปัจจุบันอายุ 53 ปี มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่

2) ข้อมูลปัจจุบันของชุมชน

ตำบลนิคม

หมู่ 5 บ้านสระกอไทร : เป็นชุมชนที่แยกมาจากบ้านไทรงาม ลักษณะความสัมพันธ์ในชุมชน ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นครอบครัวขยาย ในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่ม อสม. กลุ่มสตรีพัฒนาอาชีพ และกลุ่มกองทุนหมู่บ้าน

สภาพเศรษฐกิจภายในชุมชน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม เช่น ปลูกข้าว อ้อย ยางพารา และไร่มันสำปะหลัง เป็นต้น รวมทั้งการเลี้ยงสัตว์ และประกอบอาชีพค้าขาย และรับจ้างทั่วไป

ความเพียงพอของการบริการด้านสาธารณสุขในชุมชน เห็นว่ามีความเพียงพอ

สภาพปัญหาที่พบในชุมชน พบว่ามีปัญหาต่างๆ ดังนี้ (1) ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน (2) ปัญหาทางสังคม พบปัญหายาเสพติดเล็กน้อย (3) ปัญหาด้านเศรษฐกิจ พบปัญหาด้านราคาพืชไร่ตกต่ำ และปุ๋ยมีราคาแพง และ (4) ปัญหาด้านการคมนาคม/การจราจร ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน

ในภาพรวมมีความพึงพอใจต่อชุมชน เนื่องจากคนในชุมชนให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่ชุมชนจัดขึ้นเป็นอย่างดี

หมู่ 24 บ้านไทรงาม : เป็นชุมชนที่แยกมาจากบ้านสระกอไทร ประมาณ 30 ปีที่แล้ว ลักษณะความสัมพันธ์ในชุมชน ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นครอบครัวขยาย และเป็นคนพื้นเพดั้งเดิมในพื้นที่ ในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่ม อสม. กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน กลุ่มสตรี และกลุ่มผู้สูงอายุ

สภาพเศรษฐกิจภายในชุมชน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม เช่น ปลูกข้าว อ้อย ยางพารา และไร่มันสำปะหลัง เป็นต้น และประกอบอาชีพค้าขาย และรับจ้างทั่วไป

ความเพียงพอของการบริการด้านสาธารณสุขในชุมชน เห็นว่ามีความเพียงพอ

สภาพปัญหาที่พบในชุมชน พบว่ามีปัญหาต่างๆ ดังนี้ (1) ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน (2) ปัญหาทางสังคม พบปัญหายาเสพติดเล็กน้อย (3) ปัญหาด้านเศรษฐกิจ พบปัญหาด้านราคาพืชไร่ตกต่ำ และปุ๋ยมีราคาแพง และ (4) ปัญหาด้านการคมนาคม/การจราจร ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน

ในภาพรวมมีความพึงพอใจต่อชุมชน เนื่องจากคนในชุมชนให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่ชุมชนจัดขึ้นเป็นอย่างดี

ตำบลสตึก

หมู่ 9 บ้านหนองไผ่ : เป็นชุมชนตั้งใหม่ แยกมาจากบ้านหนองบัวเจ้าป่า หมู่ 5 ลักษณะความสัมพันธในชุมชน ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นครอบครัวขยาย คนในชุมชนเป็นคนพื้นเพเดิมของหมู่บ้าน ในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่ม อสม. กลุ่มสตรี และกลุ่มกองทุนหมู่บ้าน

สภาพเศรษฐกิจภายในชุมชน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม เช่น ปลูกข้าว อ้อย ยางพารา และไร่มันสำปะหลัง เป็นต้น และประกอบอาชีพค้าขาย และรับจ้างทั่วไป

ความเพียงพอของการบริการด้านสาธารณสุขในชุมชน เห็นว่ามีความเพียงพอ

สภาพปัญหาที่พบในชุมชน พบว่ามีปัญหาต่างๆ ดังนี้ (1) ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน (2) ปัญหาทางสังคม พบปัญหาเสพติดเล็กน้อย (3) ปัญหาด้านเศรษฐกิจ พบปัญหาด้านราคาพืชไร่ตกต่ำ และ (4) ปัญหาด้านการคมนาคม/การจราจร ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน

ในภาพรวมมีความพึงพอใจต่อชุมชน เนื่องจากคนในชุมชนให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่ชุมชนจัดขึ้นเป็นอย่างดี

ตำบลร่อนทอง

หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ : เป็นชุมชนตั้งใหม่ แยกมาจากบ้านโคกใหญ่ หมู่ 2 ประมาณ 30 ปีที่แล้ว ลักษณะความสัมพันธในชุมชน ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นครอบครัวขยาย คนในชุมชนเป็นคนพื้นเพเดิมของหมู่บ้าน ในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่ม อสม. กลุ่มสตรี และกลุ่มกองทุนหมู่บ้าน

สภาพเศรษฐกิจภายในชุมชน ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและรับจ้างทั่วไป

ความเพียงพอของการบริการด้านสาธารณสุขในชุมชน เห็นว่ามีความเพียงพอ

สภาพปัญหาที่พบในชุมชน พบว่ามีปัญหาต่างๆ ดังนี้ (1) ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม พบปัญหาน้ำดิบที่ทำน้ำประปามีสีขุ่นแดงไหลมาจากทางท่าอากาศยาน (2) ปัญหาทางสังคม พบปัญหาการลักขโมย (3) ปัญหาด้านเศรษฐกิจ พบปัญหาด้านเศรษฐกิจไม่ดี ทำให้มีการจ้างงานน้อยลง และ (4) ปัญหาด้านการคมนาคม/การจราจร ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน

ในภาพรวมมีความพึงพอใจต่อชุมชน เนื่องจากคนในชุมชนให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่ชุมชนจัดขึ้นเป็นอย่างดี

หมู่ 18 บ้านโสกคลอง : เป็นชุมชนตั้งใหม่ ลักษณะความสัมพันธในชุมชน ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นครอบครัวขยาย ในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่ม อสม. กลุ่มสตรี กลุ่มทอเสื่อกก และกลุ่มกองทุนหมู่บ้าน

สภาพเศรษฐกิจภายในชุมชน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม เช่น ปลูกข้าว อ้อย ยางพารา และไร่มันสำปะหลัง เป็นต้น และประกอบอาชีพค้าขาย และรับจ้างทั่วไป

ความเพียงพอของการบริการด้านสาธารณสุขในชุมชน เห็นว่ามีความเพียงพอ

สภาพปัญหาที่พบในชุมชน พบว่ามีปัญหาต่างๆ ดังนี้ (1) ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน (2) ปัญหาทางสังคม พบปัญหาเสพติดเล็กน้อย (3) ปัญหาด้านเศรษฐกิจ พบปัญหาด้านราคาพืชไร่ตกต่ำ และปัญหามีราคาแพง และ (4) ปัญหาด้านการคมนาคม/การจราจร ไม่พบปัญหาด้านนี้ในชุมชน

ในภาพรวมมีความพึงพอใจต่อชุมชน เนื่องจากคนในชุมชนให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่ชุมชนจัดขึ้นเป็นอย่างดี และระบบสาธารณสุขในชุมชนดี

3) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ตำบลนิคม

หมู่ 5 บ้านสระกอไทร : ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ส่งผลกระทบต่อชุมชน ทำให้การคมนาคมสะดวกมากขึ้น ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานฯ

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลกิจกรรมความปลอดภัยด้านต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานฯ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ความเห็นว่า ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

หมู่ 24 บ้านไทรงาม : ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ส่งผลกระทบต่อชุมชน ทำให้มีการเพิ่มงานในด้านต่างๆ และทำให้เศรษฐกิจภายในชุมชนดีขึ้น ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานฯ

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลกิจกรรมความปลอดภัยด้านต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานฯ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ความเห็นว่า ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

ตำบลสตึก

หมู่ 9 บ้านหนองไผ่ : ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชน ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอ็กซ/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่า มีความไม่พึงพอใจ เนื่องจากชุมชนได้รับผลกระทบจากน้ำไหลจากพื้นที่ท่าอากาศยานเข้ามาในพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้น้ำท่วมพื้นที่ชุมชน

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าพบปัญหาการปล่อยน้ำจากท่าอากาศยานในระดับมาก และพบปัญหากลืนรบกวนสัญญาณโทรศัพท์และโทรศัพท์ ขณะเครื่องขึ้น-ลงในระดับน้อย ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยาน ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลกิจกรรมความปลอดภัยต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ให้ความเห็นว่ามีความไม่พึงพอใจ เนื่องจากชุมชนได้รับผลกระทบจากน้ำไหลจากพื้นที่ท่าอากาศยานเข้ามาในพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้น้ำท่วมพื้นที่ชุมชน

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ความเห็นว่า ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ บริหารจัดการเรื่องน้ำที่ออกมาจากท่าอากาศยาน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชน

ตำบลรัตนทอง

หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ : ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ส่งผลกระทบต่อชุมชน เนื่องจากมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น และมีแรงงานจากท่าอากาศยานเข้ามาอยู่อาศัยในชุมชนทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่ารบกวนต่อชุมชนในระดับปานกลาง และเครื่องบินทหาร/เอ็กซ/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่ารบกวนต่อชุมชนในระดับน้อย ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่า มีความไม่พึงพอใจเนื่องจากน้ำที่ไหลมาจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตน้ำประปาหมู่บ้านแดงและขุน

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าพบปัญหาการปล่อยน้ำจากท่าอากาศยานในระดับมาก รวมทั้งพบปัญหามลพิษทางอากาศ และปัญหากลืนรบกวนสัญญาณโทรศัพท์และโทรศัพท์ ขณะเครื่องขึ้น-ลงในระดับน้อย ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ให้ความเห็นว่ามีความไม่พึงพอใจ เนื่องจากน้ำที่ไหลมาจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตน้ำประปาหมู่บ้านแดงและขุน

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ความเห็นว่า ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ประสานงานร่วมกับชุมชน เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

หมู่ 18 บ้านโสกคลอง : ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชน เนื่องจากชุมชนอยู่ห่างจากท่าอากาศยาน ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของคนในชุมชนได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานฯ

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลกิจกรรมความปลอดภัยด้านต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานฯ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ความเห็นว่า ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น และนำสินค้าชุมชนเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในท่าอากาศยาน

3.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้ชุดแบบสัมภาษณ์สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในการรวบรวมข้อมูล (ภาคผนวก จ-3) ดำเนินการเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 คณะผู้ทำการศึกษาได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 2 แห่ง (ประกอบด้วย โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และสำนักสงฆ์โคกสุพรรณ) ในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อห่วงกังวล และการแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ สามารถรวบรวมความคิดเห็นตามเป้าหมายที่กำหนดได้เฉพาะกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่เป็นผู้แทนจากสถานศึกษา 1 ราย และศาสนสถาน 1 ราย (ดังรูปที่ 5.9-1) ทั้งนี้จำนวน 1 ราย มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และอีก 1 ราย ระบุว่ามีความไม่พึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยแสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคล ดังตารางที่ 5.9-12 และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 5.9-12 รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง /ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน
1	เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	ผู้อำนวยการ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง : 1 ปี		มีความไม่พึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
2	เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	ผู้อำนวยการสำนักสงฆ์ สำนักสงฆ์โคกสุพรรณ ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง : 1 ปี		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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

1) ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหว

การดำเนินกิจกรรมภายในพื้นที่ สามารถสรุปข้อมูลตามภารกิจที่สำคัญ ดังนี้

ตำบลร่องทอง

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : สถานศึกษาก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2537 เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาล จนถึงระดับชั้นประถมศึกษา ชั้นที่ 6 ในปัจจุบันมีจำนวนบุคลากรทั้งหมด 7 คน และมีจำนวนนักเรียนนักศึกษาทั้งหมด 78 คน เปิดทำการเรียนการสอนเป็นประจำตั้งแต่วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30-16.00 น. และช่วงเวลาที่เปิดให้ผู้ปกครองรับส่งนักเรียน ระหว่างเวลา 07.00-16.00 น.

อาคารต่างๆ ภายในสถานศึกษา เป็นอาคารชั้นเดียวจำนวน 4 อาคาร ไม่มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ และมีรั้วกำแพงคอนกรีตเฉพาะบริเวณด้านหน้าโรงเรียน

สำนักสงฆ์โคกสุพรรณ : เป็นศาสนสถานสำหรับใช้ประกอบกิจกรรมการทำบุญตามพิธีการทางศาสนา ปัจจุบันมีพระภิกษุจำวัดจำนวน 4 รูป และมีผู้ที่มาประกอบศาสนกิจที่เป็นคนในท้องถิ่นเฉลี่ย 10-20 คนต่อวัน และเป็นคนภายนอกท้องถิ่น จำนวน 100 คน ในช่วงวันสำคัญทางศาสนาและงานทอดกฐิน โดยมีช่วงเวลาในการประกอบศาสนกิจตั้งแต่เวลา 04.00-05.00 น. และเวลา 16.00-17.00 น.

สถานที่จำวัดของพระภิกษุ มีอาคารจำนวน 5 หลัง ไม่มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ ส่วนพื้นที่ประกอบศาสนกิจของวัด คือ ศาลาการเปรียญ เป็นอาคารโปร่ง มีหน้าต่างโดยรอบ ไม่มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ

2) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ตำบลร้อนทอง

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าเสียงดังมากขึ้น สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบัน มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ให้ความเห็นว่า มีความไม่พึงพอใจเนื่องจากมีน้ำไหลจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบทำน้ำประปาหมู่บ้านขุนแดง

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อสถานศึกษาในปัญหาการปล่อยน้ำจากท่าอากาศยานในระดับมาก ปัญหามลพิษทางอากาศในระดับน้อย และปัญหาค้นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์และโทรศัพท์ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลงในระดับน้อย ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข่าวสารด้านการสมัครงาน หรือกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดเสียงมากขึ้นจากปกติ โดยช่องทางการแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ให้ความเห็นว่ามีความไม่พึงพอใจ เนื่องจากมีน้ำไหลจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบทำน้ำประปาหมู่บ้านขุนแดง

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมกับทางชุมชนเพิ่มมากขึ้น และเข้ามาช่วยแก้ปัญหาต่างๆ ร่วมกัน

สำนักสงฆ์โคกสุพรรณ : ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ระบุว่าไม่รบกวน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับทางวัด

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อวัดแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระบุว่าไม่ต้องการข้อมูลเพิ่มเติม โดยใช้ช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับทางวัด

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมกับทางชุมชนและวัดเพิ่มมากขึ้น

4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

จากผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในปัจจุบันเปรียบเทียบกับผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าการดำเนินการของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมา ดังนี้

ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าเสียงดังไม่เปลี่ยนแปลงมีสัดส่วนใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา โดยผู้ที่ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงของเครื่องบินทหารหรือเอกชนหรือส่วนราชการอื่น ทั้งในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้น

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม : พบว่า ผู้ที่ระบุว่าพึงพอใจเนื่องจากทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น และทำให้การคมนาคมมีความสะดวก มีสัดส่วนใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา ส่วนผู้ที่ระบุว่าไม่พึงพอใจเนื่องจากเสียงดังรบกวนมีสัดส่วนลดลง

5) สรุปผลการศึกษา

(1) สรุปผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของกลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งได้ทำการสำรวจความคิดเห็นรวม 283 ตัวอย่าง ในช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 สามารถสรุปผลกระทบจากดำเนินงานของท่าอากาศยานได้ดังนี้

ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 1.1 ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์มากขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

(2) สรุปผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของกลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมรวม 5 ราย ดำเนินการเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 สามารถสรุปผลการสำรวจความคิดเห็นได้ดังนี้

ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 5 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนอีก 1 ราย (หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลางสำหรับเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนอีก 1 ราย (หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ให้ความเห็นว่าผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 3 ราย มีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานฯ ส่วน ส่วนอีก 2 ราย ให้ความเห็นว่ายังไม่มี ความพึงพอใจ เนื่องจาก (1) มีน้ำที่ไหลมาจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตน้ำประปาหมู่บ้าน มีลักษณะแดงและขุ่น และ (2) ชุมชนได้รับผลกระทบจากน้ำไหลจากพื้นที่ท่าอากาศยานเข้ามาในพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้น้ำท่วมพื้นที่ชุมชนหนองไผ่

ข้อมูลข่าวสารที่ต้องการได้รับทราบเพิ่มเติม ระบุว่าต้องการรับทราบข้อมูลเพิ่มเติมดังนี้

(1) ข้อมูลเกี่ยวกับการกิจกรรมการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ (2) ข้อมูลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และ (3) กิจกรรมที่ส่งผลกระทบกับมลภาวะต่างๆ

ช่องทางที่ต้องการให้แจ้งข้อมูลข่าวสารที่ต้องการได้รับทราบเพิ่มเติม ระบุว่าต้องการแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน และผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมว่า ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น และนำสินค้าชุมชนเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในท่าอากาศยาน รวมทั้งให้ท่าอากาศยานฯ ประสานงานร่วมกับชุมชน เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

(3) สรุปผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมรวม 2 ตัวอย่าง ดำเนินการเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 สามารถสรุปผลการสำรวจความคิดเห็นได้ดังนี้

ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้แทนสำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนผู้แทนโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ระบุว่าเสียงดังมากขึ้น ส่วนความคิดเห็นด้านเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้แทนสำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนผู้แทนโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม พบว่า ผู้แทนสำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับทางวัด ส่วนผู้แทนโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ให้ความเห็นว่ายังไม่มีความพึงพอใจ เนื่องจากมีน้ำไหลจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบทำน้ำประปาหมู่บ้านขุ่นแดง

ข้อมูลข่าวสารที่ต้องการได้รับทราบเพิ่มเติม ระบุว่าต้องการรับทราบข้อมูลเพิ่มเติมดังนี้ (1) ข้อมูลเกี่ยวกับการกิจกรรมการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ และ (2) ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดเสียงมากขึ้นจากปกติ

ช่องทางที่ต้องการให้แจ้งข้อมูลข่าวสารที่ต้องการได้รับทราบเพิ่มเติม ระบุว่าต้องการแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต้องการให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมกับทางวัดเพิ่มมากขึ้น และเข้ามาช่วยแก้ปัญหาต่างๆ ร่วมกัน

บทที่ 6

ผลการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน
ปี พ.ศ. 2567

บทที่ 6

ผลการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567

6.1 เหตุผลและความจำเป็น

ตามที่กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตามโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2567 ท่าอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 8 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา ตามสัญญาเลขที่ จท.36/2567 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน โดยมีข้อกำหนดและรายละเอียดในการจ้างบริษัทที่ปรึกษา ที่กำหนดให้ที่ปรึกษาต้องดำเนินการจัดฝึกอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน “ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน” เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่งสามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมได้

ในการนี้บริษัทที่ปรึกษาได้จัดอบรมให้ความรู้ของเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ประจำปีงบประมาณ 2567 ในหลักสูตร การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับท่าอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 8 แห่ง โดยจัดอบรม ณ ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง รวม 8 แห่ง ในระหว่างวันที่ 15-18 ตุลาคม และวันที่ 26-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 เวลา 09.00-14.30 น. โดยมีแผนการอบรมสรุปดังนี้

ที่	วัน-เดือน-ปีที่จัดอบรม	ช่วงเวลาจัดอบรม	สถานที่จัดอบรม
1.	วันอังคารที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2567	เวลา 09.00-14.30 น.	ท่าอากาศยานเลย
2.	วันพุธที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2567	เวลา 09.00-14.30 น.	ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
3.	วันพฤหัสบดีที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2567	เวลา 09.00-14.30 น.	ท่าอากาศยานนครพนม
4.	วันศุกร์ที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2567	เวลา 09.00-14.30 น.	ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี
5.	วันอังคารที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	เวลา 09.00-14.30 น.	ท่าอากาศยานนครราชสีมา
6.	วันพุธที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	เวลา 09.00-14.30 น.	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
7.	วันพฤหัสบดีที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	เวลา 09.00-14.30 น.	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
8.	วันศุกร์ที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567	เวลา 09.00-14.30 น.	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

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

6.2 แนวทางการดำเนินงานและแผนการจัดอบรมให้ความรู้ในหลักสูตร การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย

1) วัตถุประสงค์ของการจัดอบรม

(1) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานมีองค์ความรู้เบื้องต้นด้านการจัดการน้ำเสีย การเปิดใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย และการดูแลบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย

(2) เพื่อให้สามารถใช้งานและเดินระบบบำบัดน้ำเสีย และสามารถตรวจสอบปัญหาที่เกิดขึ้นได้

(3) เพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความเข้าใจในการดำเนินการตามมาตรการติดตามสอคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน

(4) เพื่อนำเสนอผลการติดตามสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน โดยเน้นประเด็นที่เป็นปัญหา และ/หรือประเด็นที่เป็นข้อห่วงกังวล พร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้แต่ละท่าอากาศยานรับทราบและเฝ้าระวัง

2) แนวทางการดำเนินงาน

ดำเนินการจัดฝึกอบรมและให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่และบุคลากรที่เกี่ยวข้องของท่าอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 8 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา โดยการบรรยายโดยใช้ MS PowerPoint นำเสนอ พร้อมทั้งยังมีการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบและให้คำแนะนำเกี่ยวกับระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ได้จัดให้ผู้เข้าร่วมอบรมได้จัดทำแบบทดสอบก่อนและหลังการอบรม เพื่อทดสอบประสิทธิภาพการอบรมด้วย

3) กลุ่มเป้าหมายและจำนวนผู้เข้าร่วมอบรม

เจ้าหน้าที่และบุคลากรที่เกี่ยวข้องของท่าอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 8 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา ท่าอากาศยานละ จำนวนไม่น้อยกว่า 10 คน เน้นเจ้าหน้าที่ช่างเทคนิค (ผู้ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง) และหัวหน้าฝ่าย/หัวหน้าหน่วยงาน (เพื่อให้รับทราบปัญหาและแนวทางการแก้ไข พร้อมรับทราบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567) รวมถึงเจ้าหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเบื้องต้นสรุปจำนวนผู้เข้าร่วมอบรมแยกตามท่าอากาศยานได้ดังนี้

ที่	ท่าอากาศยาน	จำนวนผู้เข้าอบรม (คน)	วัน-เดือน-ปีที่จัดอบรม
1	ท่าอากาศยานเลย	18	วันอังคารที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2567
2	ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	12	วันพุธที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2567
3	ท่าอากาศยานนครพนม	14	วันพฤหัสบดีที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2567
4	ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี	12	วันศุกร์ที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2567
5	ท่าอากาศยานนครราชสีมา	13	วันอังคารที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567
6	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	20	วันพุธที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567
7	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	32	วันพฤหัสบดีที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567
8	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	18	วันศุกร์ที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567

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

4) ระยะเวลาดำเนินการและสถานที่จัดอบรม

การจัดอบรมให้ความรู้ในหลักสูตร การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับท่าอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 8 แห่ง โดยจัดอบรม ณ ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง รวม 8 แห่ง ในระหว่างวันที่ 15-18 ตุลาคม และวันที่ 26-29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 เวลา 09.00-14.30 น. สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จัดอบรมขึ้นเมื่อวันพุธที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5) สื่อ อุปกรณ์ และเครื่องมือที่ใช้ในการอบรม

สื่อ อุปกรณ์ และเครื่องมือที่ใช้ในการอบรม ได้ใช้สื่อการเรียนการสอนที่ทันสมัย ประกอบด้วย

- (1) เอกสารประกอบการบรรยาย (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ง-1)
- (2) แบบทดสอบก่อนและหลังการอบรม (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ง-2)
- (3) แบบประเมินผลภายหลังการจัดอบรม (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ง-3)

6) ผลที่คาดว่าจะได้รับการจัดอบรม

(1) ผู้เข้าร่วมการอบรมมีองค์ความรู้เบื้องต้นด้านการจัดการน้ำเสีย การเปิดใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย และการดูแลบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย รวมถึงสามารถใช้งานและเดินระบบบำบัดน้ำเสีย และสามารถตรวจสอบปัญหาที่เกิดขึ้นได้

(2) ผู้เข้าร่วมการอบรมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการงานด้านสิ่งแวดล้อมต่อละท่าอากาศยาน

(3) ผู้เข้าร่วมการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในการดำเนินการตามมาตรการติดตามสอคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน

(4) ผู้เข้าร่วมการอบรมรับทราบแนวทางการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากผลการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

7) กำหนดการจัดอบรมและรายชื่อวิทยากร

วันพุธที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	
09.00 - 09.30 น.	ลงทะเบียน และรับเอกสาร
09.30 - 09.40 น.	กล่าวต้อนรับและพิธีเปิดการอบรม
09.40 - 10.00 น.	รับฟังการบรรยาย “สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีพ.ศ. 2567” โดย นางสาวลัดดาวรรณ ถีลาชัย (ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม)
10.00 - 10.15 น.	รับฟังข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมอบรม
10.15 - 10.30 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.30 - 11.20 น.	รับฟังการบรรยาย “การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย” <ul style="list-style-type: none"> องค์ความรู้เบื้องต้นด้านการจัดการน้ำเสีย (น้ำเสีย ผลกระทบ และองค์ประกอบ รวมถึงคุณลักษณะของน้ำเสีย) รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียที่ใช้งานภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ การเปิดใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย และการดูแลบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย โดย ผศ.ดร. สมภพ สมองราษฎร์ อาจารย์ประจำหลักสูตรวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบบำบัดน้ำเสียและการจัดการน้ำเสีย
11.20 - 11.40 น.	รับฟังการบรรยาย “ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีพ.ศ. 2567 และสรุปปัญหาและแนวทางการแก้ไข” โดย ผศ.ดร. สมภพ สมองราษฎร์ อาจารย์ประจำหลักสูตรวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบบำบัดน้ำเสียและการจัดการน้ำเสีย
11.40 - 12.00 น.	รับฟังข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมอบรม
12.00 - 13.00 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 - 14.30 น.	ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พร้อมรับฟังปัญหาและเสนอแนะแนวทางการแก้ไข พร้อมปิดการอบรม โดย ผศ.ดร. สมภพ สมองราษฎร์ อาจารย์ประจำหลักสูตรวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบบำบัดน้ำเสียและการจัดการน้ำเสีย

6.2.1 ผลการจัดอบรม

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดอบรมให้ความรู้ของเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ประจำปีงบประมาณ 2567 ในหลักสูตร การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 เวลา 09.00-14.30 ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมีนายชัยทัศน์ บุญลอย ผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เป็นประธานกล่าวเปิดการอบรม โดยมีผู้เข้าร่วมอบรมรวมทั้งสิ้น 20 คน โดยมีผู้เข้าร่วมอบรมที่ร่วมทำแบบทดสอบก่อนและหลังการอบรม จำนวน 20 คน และมีผู้ทำแบบประเมินผลการอบรมรวม 20 คน ภาพบรรยากาศการ จัดอบรม แสดงดังภาพที่ 6.2-1



กล่าวเปิดการอบรมโดย นายชัยทัศน์ บุญลอย
(ผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์)



ภาพถ่ายผู้เข้าร่วมอบรม



การบรรยายให้ความรู้โดยวิทยากร



บรรยากาศระหว่างการอบรม



การมอบของที่ระลึก สำหรับผู้ทำแบบทดสอบ
ภายหลังการอบรมที่ได้คะแนนสูงสุด



ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยาน

ภาพที่ 6.2-1 บรรยากาศการอบรม สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์
เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567

สรุปผลการจัดอบรมมีรายละเอียดดังนี้

1) สรุปผลการตอบแบบทดสอบก่อนและหลังการอบรม

ช่วงก่อนและหลังการบรรยายในหัวข้อ “การจัดการน้ำเสียและการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย” โดย ผศ.ดร. สมภพ สอนงราชฤทธิ์ (อาจารย์ประจำหลักสูตรวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี) บริษัทที่ปรึกษาได้จัดให้ผู้เข้าร่วมอบรมได้จัดทำแบบทดสอบก่อนและหลังการอบรม เพื่อทดสอบประสิทธิภาพการอบรม (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ง-2) ซึ่งจากจำนวนเจ้าหน้าที่เข้าร่วมการอบรมทั้งหมด จำนวน 18 คน พบว่ามีผู้ที่เข้าร่วมตอบแบบทดสอบก่อนการอบรมและหลังการอบรม จำนวน 20 คน โดยเกณฑ์ที่ถือว่าผ่านการอบรม คือ ผู้ที่ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมและได้คะแนนตั้งแต่ 12 คะแนนขึ้นไป (คะแนนเต็ม 20 คะแนน) โดยการอบรมที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีจำนวนผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมที่ได้คะแนนมากกว่าหรือเท่ากับ 12 คะแนน เกินกึ่งหนึ่งของผู้เข้าร่วมการอบรม (หรือคิดเป็นร้อยละ 50.00) ทั้งนี้ ในกลุ่มผู้ตอบแบบทดสอบฯ พบว่า

(1) การเปรียบเทียบคะแนนของผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม (คะแนนเต็ม 20 คะแนน) โดยมีจำนวนผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม รวม 20 คน สรุปรายละเอียดได้ดังนี้ (ตารางที่ 6.2-1)

- มีผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 0-8 คะแนน จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 40.00 ของผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม
- มีผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 9-11 คะแนน จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 40.00 ของผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม
- มีผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 12-15 คะแนน จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 15.00 ของผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม
- มีผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 16-18 คะแนน จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 ของผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม
- ไม่มีผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 19-20 คะแนน

ตารางที่ 6.2-1 การเปรียบเทียบคะแนนของผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม		
ช่วงคะแนน	จำนวน(คน)	ร้อยละ*
0-8 คะแนน	8	40.00
9-11 คะแนน	8	40.00
12-15 คะแนน	3	15.00
16-18 คะแนน	1	5.00
19-20 คะแนน	0	0.00
รวม	20	100.00

หมายเหตุ : * คิดเทียบกับจำนวนผู้ตอบแบบทดสอบก่อนการอบรม

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

(2) การเปรียบเทียบคะแนนของผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม (คะแนนเต็ม 20 คะแนน) โดยมีจำนวนผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม รวม 20 คน (ตารางที่ 6.2-2)

- ไม่มีผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 0-8 คะแนน
- มีผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 9-11 คะแนน จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 ของผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม
- มีผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 12-15 คะแนน จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 10.00 ของผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม
- มีผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 16-18 คะแนน จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 50.00 ของผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม
- มีผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 19-20 คะแนน จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 35.00 ของผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม

ตารางที่ 6.2-2 การเปรียบเทียบคะแนนของผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม		
ช่วงคะแนน	จำนวน(คน)	ร้อยละ*
0-8 คะแนน	0	0.00
9-11 คะแนน	1	5.00
12-15 คะแนน	2	10.00
16-18 คะแนน	10	50.00
19-20 คะแนน	7	35.00
รวม	20	100.00
กลุ่มผู้ที่ไม่ผ่านการอบรม (เป็นผู้ที่ไม่ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม หรือ ได้คะแนนระหว่าง 0-11 คะแนน)	1	5.00
กลุ่มผู้ที่ผ่านการอบรม (เป็นผู้ที่ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมและ ได้คะแนนระหว่าง 12-20 คะแนน)	19	95.00

หมายเหตุ : * หมายถึง คิดเทียบกับจำนวนผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรม

** หมายถึง คิดเทียบกับจำนวนผู้เข้าอบรมทั้งหมด

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

ทั้งนี้ เกณฑ์ที่ถือว่าผ่านการอบรม คือ ผู้ที่ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมและได้คะแนนตั้งแต่ 12 คะแนนขึ้นไป ซึ่งพบว่ามีจำนวนผู้ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 12-20 คะแนน (ซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มผู้ที่ผ่านการอบรม) จำนวน 19 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 95.00 ของจำนวนผู้เข้าอบรมทั้งหมด (จำนวน 20 คน) ดังนั้น การอบรมในครั้งนี้ถือว่าการอบรมที่มีประสิทธิภาพ โดยมีจำนวนผู้ที่ไม่ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมหรือผู้ที่ตอบแบบทดสอบหลังการอบรมที่ได้คะแนนระหว่าง 0-11 คะแนน (ซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มผู้ที่ไม่ผ่านการอบรม) เพียง 1 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 5.00 ของจำนวนผู้เข้าอบรมทั้งหมด (จำนวน 20 คน)

2) สรุปผลการตอบแบบประเมินผลภายหลังการอบรมฯ

ภายหลังการจัดอบรมฯ บริษัทที่ปรึกษาได้จัดให้มีการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมอบรม โดยผ่านการตอบแบบประเมินผลภายหลังการอบรมฯ (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ง-3) ซึ่งพบว่า จากจำนวนเจ้าหน้าที่เข้าร่วมการอบรมทั้งหมด จำนวน 20 คน มีผู้ที่ตอบแบบประเมินผลภายหลังการอบรมฯ รวม 20 คน คิดเป็นร้อยละ 100.0 ของผู้เข้าร่วมการอบรมทั้งหมด

ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมอบรมมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

(1) ข้อมูลส่วนบุคคล (ดังตารางที่ 6.2-3)

1.1) อายุ เพศ และระดับการศึกษา

พบว่า ผู้ที่ตอบประเมินผลมีส่วนของเพศชายและเพศหญิงเท่ากันที่จำนวน 10 คน โดยผู้ตอบประเมินผลจำนวน 9 คน มีอายุอยู่ระหว่าง 31-40 ปี รองลงมา คือ มีอายุอยู่ระหว่าง 21-30 ปี จำนวน 6 คน มีอายุระหว่าง 41-50 ปี มีจำนวน 4 คน และมีอายุระหว่าง 51-60 ปี มีจำนวน 1 คน ตามลำดับ และด้านระดับการศึกษาสูงสุด พบว่า ผู้ประเมินผลจำนวน 13 คนได้รับการศึกษาในระดับปริญญาตรี รองลงมา ได้รับการศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา จำนวน 5 คน ได้รับการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี และได้รับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) จำนวน 1 คนเท่ากัน

1.2) ตำแหน่งและวาระการปฏิบัติงานในตำแหน่งนั้นๆ

พบว่า ผู้ที่ตอบประเมินผลปฏิบัติหน้าที่เป็นนักวิชาการขนส่ง และนายช่างไฟฟ้า มีจำนวน 3 คนเท่ากัน รองลงมา ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายช่างเครื่องกล จำนวน 2 คน และในส่วนที่เหลือปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานธุรการ เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี เจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธและวัตถุอันตราย เจ้าหน้าที่พัสดุ นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ นักวิชาการเงินและบัญชี นักวิชาการพัสดุ นายช่าง CCTV นายช่างไฟฟ้าชำนาญงาน นายช่างโยธา ผู้ดูแลสนามบิน และพนักงานพิมพ์ 3 มีจำนวน 1 คนเท่ากัน โดยผู้ตอบแบบประเมินจำนวน 6 คน ดำรงตำแหน่งปัจจุบันระหว่าง 1-3 ปี รองลงมา ดำรงตำแหน่งปัจจุบันระหว่าง 4-6 ปี จำนวน 5 คน ดำรงตำแหน่งระหว่าง 7-9 ปี จำนวน 4 คน ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 3 คน และดำรงตำแหน่งต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 2 คน ตามลำดับ

ตารางที่ 6.2-3	
สรุปข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ	
หัวข้อ	จำนวน
	20
ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล	
1.1 เพศ	
1. ชาย	10
2. หญิง	10
1.2 อายุ	
1. น้อยกว่า 20 ปี	0
2. ระหว่าง 21-30 ปี	6
3. ระหว่าง 31-40 ปี	9
4. ระหว่าง 41-50 ปี	4
5. ระหว่าง 51-60 ปี	1
1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด	
1. ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	0
2. ประถมศึกษา	0
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	0
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	1
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	5
6. ปริญญาตรี	13
7. สูงกว่าปริญญาตรี	1

ตารางที่ 6.2-3	
สรุปข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ (ต่อ)	
หัวข้อ	จำนวน
	20
1.4 ตำแหน่งของผู้ตอบแบบประเมิน	
1. เจ้าพนักงานธุรการ	1
2. เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	1
3. เจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธและวัตถุอันตราย	1
4. เจ้าหน้าที่พัสดุ	1
5. นักวิชาการขนส่ง	3
6. นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	1
7. นักวิชาการเงินและบัญชี	1
8. นักวิชาการพัสดุ	1
9. นายช่าง CCTV	1
10. นายช่างเครื่องกล	2
11. นายช่างไฟฟ้า	3
12. นายช่างไฟฟ้าชำนาญงาน	1
13. นายช่างโยธา	1
14. ผู้ดูแลสนามบิน	1
15. พนักงานพิมพ์ 3	1
1.5 ท่านดำรงตำแหน่งปัจจุบันเป็นระยะเวลากี่ปี	
1. ต่ำกว่า 1 ปี	2
2. ระหว่าง 1-3 ปี	6
3. ระหว่าง 4-6 ปี	5
4. ระหว่าง 7-9 ปี	4
5. ตั้งแต่ 10 ปี ขึ้นไป	3

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

(2) ความพึงพอใจต่อการจัดอบรม (ดังตารางที่ 6.2-4)

2.1) ด้านเนื้อหาของการฝึกอบรมเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 10 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 9 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก และจำนวน 1 คน มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

2.2) ด้านเนื้อหาของการฝึกอบรมมีความสอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงาน

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 12 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 8 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก

2.3) ด้านการนำความรู้ไปปรับใช้ในการทำงาน

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 12 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 6 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก และจำนวน 2 คน มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

2.4) ด้านความเหมาะสมของวิทยากรในการฝึกอบรม/สัมมนา

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 12 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 8 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก

2.5) ด้านความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมอบรมเข้าใจในรายละเอียดของการอบรมในแต่ละหัวข้อ

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 15 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 5 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก

2.6) ด้านความเหมาะสมของเอกสารประกอบการบรรยาย

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 12 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 7 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก และจำนวน 1 คน มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

2.7) ด้านความเหมาะสมของสื่อ โสตทัศนูปกรณ์ประกอบการบรรยาย

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุดและมีความพึงพอใจในระดับมาก จำนวน 9 คนเท่ากัน รองลงมา จำนวน 2 คน มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

2.8) ด้านความเหมาะสมของสถานที่ในการอบรม

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 12 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 5 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก และจำนวน 3 คน มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

2.9) ด้านความเหมาะสมของระยะเวลาในการอบรม

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 10 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 8 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก และจำนวน 2 คน มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

2.10) ด้านภาพรวมในการจัดอบรมในครั้งนี้

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 11 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 8 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก และจำนวน 1 คน มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

2.11) ด้านความเหมาะสมของโอกาสในการแสดงความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมในการอบรม

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลจำนวน 10 คน มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา จำนวน 9 คน มีความพึงพอใจในระดับมาก และจำนวน 1 คน มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

ตารางที่ 6.2-4	
สรุปความพึงพอใจต่อการจัดอบรมของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ	
หัวข้อ	จำนวน
	20
ส่วนที่ 2 ความพึงพอใจต่อการจัดอบรม	
2.1. เนื้อหาของการฝึกอบรมเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	1
4. มาก	9
5. มากที่สุด	10
2.2. เนื้อหาของการฝึกอบรมมีความสอดคล้องกับความจำเป็นของหน่วยงาน	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	0
4. มาก	8
5. มากที่สุด	12
2.3. การนำความรู้ที่ได้รับจากการเข้าอบรมไปปรับใช้ประโยชน์/ประยุกต์ใช้กับการทำงาน	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	2
4. มาก	6
5. มากที่สุด	12
2.4. ความเหมาะสมของวิทยากรในการฝึกอบรม/สัมมนา	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	0
4. มาก	8
5. มากที่สุด	12
2.5. ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมอบรมเข้าใจในรายละเอียดของการอบรมในแต่ละหัวข้อ	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	0
4. มาก	5
5. มากที่สุด	15
2.6 ความเหมาะสมของเอกสารประกอบการบรรยาย	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	1
4. มาก	7
5. มากที่สุด	12

ตารางที่ 6.2-4	
สรุปความพึงพอใจต่อการจัดอบรมของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ (ต่อ)	
หัวข้อ	จำนวน
	20
2.7 ความเหมาะสมของสื่อ โสตทัศนูปกรณ์ประกอบการบรรยาย	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	2
4. มาก	9
5. มากที่สุด	9
2.8 ความเหมาะสมของสถานที่ในการอบรม	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	3
4. มาก	5
5. มากที่สุด	12
2.9 ความเหมาะสมของระยะเวลาในการอบรม	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	2
4. มาก	8
5. มากที่สุด	10
2.10 ความคิดเห็นต่อภาพรวมในการจัดอบรมในครั้งนี้	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	1
4. มาก	8
5. มากที่สุด	11
2.11 ความเหมาะสมของโอกาสในการแสดงความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมในการอบรม	
1. น้อยที่สุด	0
2. น้อย	0
3. ปานกลาง	1
4. มาก	9
5. มากที่สุด	10

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

(3) ความเหมาะสมของรูปแบบการจัดอบรม (ดังตารางที่ 6.2-5)

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลทั้งหมดให้ความเห็นว่ารูปแบบการอบรมมีความเหมาะสม

ตารางที่ 6.2-5 สรุปความเหมาะสมของรูปแบบการจัดอบรมของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ	
หัวข้อ	จำนวน
	20
ส่วนที่ 3 ความเหมาะสมของรูปแบบการจัดอบรม	
3.1 ความเหมาะสมของรูปแบบการอบรม	
1. ไม่เหมาะสม	0
2. เหมาะสม	20

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

(4) ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม (ดังตารางที่ 6.2-6)

4.1) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการอบรม

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลทั้งหมด ระบุว่าไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

4.2) หัวข้อหรือหลักสูตรที่ต้องการให้จัดฝึกอบรมเพิ่มเติม

พบว่า ผู้ที่ตอบแบบประเมินผลทั้งหมด ระบุว่าไม่มีหัวข้อหรือหลักสูตรที่ต้องการให้จัดฝึกอบรมเพิ่มเติม

ตารางที่ 6.2-6 สรุปข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม ของผู้ตอบแบบประเมินผลฯ ในการจัดอบรมฯ	
หัวข้อ	จำนวน
	20
ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม	
4.1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการอบรม	
1. ไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	20
2. มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	0
4.2 หัวข้อหรือหลักสูตรที่ต้องการให้จัดฝึกอบรมเพิ่มเติม	
1. ไม่มี	20
2. มี	0

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

บทที่ 7

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 7 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

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

7.1 แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน

1) เหตุผลและความจำเป็น

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 81 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด นก จำนวน 60 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 6 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 ทางท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องจัดทำแผนการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน

2) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) พื้นที่ดำเนินงาน

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 จนเกิดเป็นมวลอากาศร้อนที่จะลอยตัวสูงขึ้นในแนวตั้ง และนกเหล่านี้จะอาศัยลมร้อนที่กำลังลอยตัวสูงขึ้นเพื่อใช้ในการร่อนแบบ soaring ซึ่งนกจะประหยัดพลังงาน และเมื่อร่อนขึ้นไปสูงได้ระดับตามที่ต้องการแล้ว นกจึงบินออกจากมวลอากาศร้อนดังกล่าวเพื่อไปยังสถานที่ที่นกต้องการต่อไป

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

3. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ นกปากห่าง และอีกา

วิธีการควบคุม : ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

4. สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีกา และนกพิราบป่า

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถังขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่นก เป็นครั้งคราว และสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

5. สัตว์ป่าที่หากินอยู่ในอากาศ มักบินหากินอยู่ในอากาศ โดยเฉพาะพื้นที่โล่ง ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่โล่ง ได้แก่ นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่

วิธีการควบคุม : ต้องใช้การไล่เท่านั้น

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

7.2 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ

1) เหตุผลและความจำเป็น

น้ำทิ้งที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบันเกิดขึ้นจากการใช้น้ำในกิจกรรมต่างๆ ของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ ผู้มาติดต่อ และน้ำทิ้งจากร้านค้าร้านอาหาร โดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อบำบัดน้ำทิ้งที่เกิดขึ้นให้มีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่พื้นที่ภายนอกต่อไป ทั้งนี้ จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 3 ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจัดทำแผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ง ก่อนระบายออกสู่พื้นที่ภายนอกต่อไป

2) วัตถุประสงค์

เพื่อตรวจสอบและดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) พื้นที่ดำเนินงาน

ระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5) วิธีดำเนินการ

1. จัดให้บุคลากรที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับระบบบำบัดน้ำเสียเข้ารับการฝึกอบรมด้านการจัดการน้ำเสียจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. จัดทำคู่มือการใช้งานระบบบำบัดน้ำเสีย และคู่มือการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องใช้เป็นคู่มือในการดำเนินงานและตรวจสอบดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย
3. ตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ และอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน รวมทั้งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ตรวจสอบหากพบชำรุด หรือมีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ
4. ดำเนินการติดตามตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่า มีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ให้ดำเนินการสูบน้ำตะกอนออกทันที
5. จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกวัน เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งไว้ รวมทั้งเพื่อตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียแสดงดังตารางที่ 7.2-1)

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ลายมือชื่อ
ผู้จดบันทึก

7.3 แผนการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้

1) เหตุผลและความจำเป็น

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้นำน้ำบาดาลมาปรับปรุงคุณภาพและใช้เป็นแหล่งน้ำอุปโภคภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ทั้งนี้ จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับคุณภาพน้ำใช้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และน้ำใช้หลังผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั้ง 2 ระบบ พบว่ามีค่าใกล้เคียงกันทุกดัชนีตรวจวัด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ไม่สามารถปรับปรุงให้มีค่าคุณภาพน้ำใช้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจัดทำแผนการปรับปรุงระบบคุณภาพน้ำใช้ สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้คุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้

2) วัตถุประสงค์

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

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) พื้นที่ดำเนินงาน

บ่อพักน้ำใช้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร

5) วิธีดำเนินการ

5.1) ต้องเร่งเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และดำเนินการเปลี่ยนสารตัวกรองอย่างต่อเนื่องตามช่วงเวลาและผู้ผลิตแนะนำ

5.2) ซ่อมแซมระบบเติมคลอรีนให้อยู่ในสภาพดี เนื่องจากตรวจพบว่าระบบเติมคลอรีนชำรุด

6) ระยะเวลาดำเนินการ

6.1) การเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ : ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 6 เดือน

6.2) การซ่อมแซมระบบเติมคลอรีนให้อยู่ในสภาพดี : ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 6 เดือน

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

บทที่ 8

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

บทที่ 8 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

8.1 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 หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับผิดชอบไว้ 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 ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้รัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 และ 49 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 หรือเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของรัฐมนตรีแล้ว 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 ไม่ต้องเสนอให้รัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบต่อไปด้วย

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

8.2 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 ที่เสนอแนะเพิ่มเติม มาตรการฯ 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 8.2-1

ตารางที่ 8.2-1 สรุปมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ตามมาตรการฯ เดิม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบฯ ที่เสนอแนะเพิ่มเติม	เหตุผล และความจำเป็น
1.มาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการ			
1.1 คุณภาพอากาศ	ระยะเวลาดำเนินการ : ปีละ 2 ครั้ง	ระยะเวลาดำเนินการ : ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 ช่วง ฤดูมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้	เสนอแนะให้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้ครอบคลุม ทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้
2. มาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม			
2.1 ระดับเสียง (ผลกระทบด้านเสียง โดยใช้ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์)	ไม่ได้กำหนด	ดัชนีตรวจวัด : จำนวน 1 ดัชนี NEF (Noise Exposure Forecast)	เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้กำหนดให้ประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ แต่เพื่อเป็นการเผื่อระวังผลกระทบด้านเสียง จากเครื่องบิน จึงเสนอแนะให้ประเมินผลกระทบด้านเสียง โดย ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ 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	เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด ดัชนีตรวจวิเคราะห์ จำนวน 5 ดัชนี แต่เพื่อให้สามารถ เปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินได้อย่างครอบคลุม จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมดัชนีตรวจวิเคราะห์ เพิ่มอีก 2 ดัชนี ได้แก่ DO และ BOD ดังนั้น จึงมีดัชนีการตรวจวิเคราะห์ คุณภาพน้ำผิวดิน รวม 7 ดัชนี

ตารางที่ 8.2-1 สรุปมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ตามมาตรการฯ เดิม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ที่เสนอแนะเพิ่มเติม	เหตุผล และความจำเป็น
2. มาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม (ต่อ)			
2.3 การจัดการน้ำใช้	<p><u>สถานีดิตตามตรวจสอบ</u> : จำนวน 1 สถานี ได้แก่ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>	<p><u>สถานีดิตตามตรวจสอบ</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 จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมสถานีดิตตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ให้ครอบคลุมระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 แห่ง เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานฯ ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้ ดังนั้น จึงมีสถานีดิตตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำใช้ 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 8.2-1 สรุปมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ตามมาตรการฯ เดิม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ที่เสนอแนะเพิ่มเติม	เหตุผล และความจำเป็น
2. มาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม (ต่อ)			
2.4 การจัดการน้ำเสีย	<p><u>สถานีดัดตามตรวจสอบ</u> : จำนวน 1 สถานี ได้แก่</p> <p>บ่อบำบัดน้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>	<p><u>สถานีดัดตามตรวจสอบ</u> : จำนวน 9 สถานี ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) บ่อบำบัดน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 2) บ่อบำบัดน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 3) บ่อบำบัดน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 4) บ่อบำบัดน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 5) บ่อบำบัดน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 6) บ่อบำบัดน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 7) บ่อบำบัดน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4 8) บ่อบำบัดน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4 9) บ่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายออกสู่สาธารณะ 	<p>เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารซึ่งปัจจุบัน มี 4 ชุด จึงมีสถานีดัดตามตรวจสอบ จำนวน 4 สถานี ดังนั้น จึงเสนอแนะให้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งปัจจุบันมีทั้งหมด 4 ชุด จึงมีสถานีดัดตามตรวจสอบ เพิ่มอีก 4 สถานี เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย 2) เพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ อีก 1 สถานี เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับน้ำทิ้งหรือชุมชนข้างเคียง <p>ดังนั้น จึงมีสถานีดัดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง รวม 9 สถานี</p>

8.3 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA : ช่วงระยะก่อสร้าง

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ ก่อสร้าง
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด
ครบถ้วน (115 มาตรการ) โดยมีมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ จำนวน 1 มาตรการ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน
2 มาตรการ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ จำนวน 5 มาตรการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 8.3-1

ตารางที่ 8.3-1				
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 โดยจากการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานี พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ไม่มี
2.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน			
2.1	คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none">กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยยังไม่มีรถนำรถออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบและทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	หากมีการนำรถบรรทุกออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดล้อรถบรรทุกทุกครั้ง
2.2	ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none">งานขุดขนดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินจะขุดดินโดยให้มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จ จะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน และการขุดดินโดยให้มีความลาดชันที่ 2:1 แต่ไม่มีการปลูกหญ้าแฝกคลุมดิน มีเพียงการปลูกหญ้าบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่	ไม่มี

ตารางที่ 8.3-1				
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (ต่อ)				
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการ		
3.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้			
3.1	คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง ได้แก่ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ให้ทำการรดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง 	จากการตรวจสอบ พบว่า มีเพียงกิจกรรมภายในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และอาคารคลังสินค้า ซึ่งไม่มีกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง จึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มาตรการระบุ	ไม่มี
3.2	เสียง / สั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป 	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน	ไม่มี
3.3	การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ผาตะแกรงเหล็กปิดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปิดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทากลิ่นจากรางรับน้ำ 	จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการปรับปรุงรางรับน้ำบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ	ไม่มี
3.4	สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน 	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อย้ายบ้านพักคนงาน	ไม่มี
3.5	ทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลามครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร 	จากเกณฑ์การจำแนกแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ จะพิจารณาตามเกณฑ์การจำแนกพื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพ โดย รศ. โรจน์ คุณเอนก ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้นเกี่ยวกับพื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพรวม 6 บริเวณ ได้แก่ (1) บริเวณที่มีแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์และบริเวณที่มีธรรมชาติสวยงาม	ไม่มี

ตารางที่ 8.3-1			
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (ต่อ)			
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการ	
3.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ (ต่อ)		
3.5	ทัศนียภาพ (ต่อ)		ไม่มี
		<p>(2) บริเวณที่มีแหล่งศิลปกรรม ได้แก่ โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน แหล่งประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณคดี เป็นต้น</p> <p>(3) บริเวณที่มีแหล่งท่องเที่ยว</p> <p>(4) บริเวณสถานที่สำคัญ ทั้งที่เป็นศาสนสถาน มหาวิทยาลัย และสถานทูต เป็นต้น</p> <p>(5) บริเวณที่สำคัญของเมือง เช่น ที่หมายตา ลานคนเมือง ย่านศูนย์การค้าและย่านการค้า เป็นต้น</p> <p>(6) บริเวณแหล่งนันทนาการที่สำคัญของเมือง เช่น สวนสาธารณะ และสนามกีฬา เป็นต้น</p> <p>ทั้งนี้ จากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตร โดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พัสดุโดยสารหลังใหม่และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด</p> <p>เนื่องจากจากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตร โดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พัสดุโดยสารหลังใหม่ และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด</p>	

8.4 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ช่วงระยะดำเนินการ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด
ครบถ้วน (9 มาตรการ) โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน 1 มาตรการ และมาตรการที่
ไม่สามารถประเมินผลได้ จำนวน 1 มาตรการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 8.4-1

ตารางที่ 8.4-1				
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะดำเนินการ) ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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	สภาพนิเวศวิทยา บนบก	<ul style="list-style-type: none">การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	เนื่องจากการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม เป็นความรับผิดชอบของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว	ไม่มี

8.5 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน (2 มาตรการ) โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน 3 มาตรการ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ จำนวน 1 มาตรการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 8.5-1

ตารางที่ 8.5-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
ลำดับ ที่	มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ข้อเสนอแนะ
1.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน		
1.1	<ul style="list-style-type: none">กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	กรมท่าอากาศยานมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) บางส่วน	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน
1.2	<ul style="list-style-type: none">กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	กรมท่าอากาศยานได้กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน	กรมท่าอากาศยานต้องควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน

ตารางที่ 8.5-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ลำดับ ที่	มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ข้อเสนอแนะ
1.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน (ต่อ)		
1.3	<ul style="list-style-type: none">แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	เพื่อให้การดำเนินงานของท่าอากาศยานเกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรการดังกล่าว อธิบดีกรมท่าอากาศยานจึงมอบอำนาจให้ผู้ช่วยการท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักของพื้นที่ในการดำเนินการตามมาตรการที่เกี่ยวข้องแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน โดยให้อำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พร้อมทั้งระบุอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ รายละเอียดตามคำสั่งกรมท่าอากาศยาน ที่ 384/2567 เรื่อง มอบอำนาจให้ท่าอากาศยานดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน ลงวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2567	
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

8.6 สรุปสิ่งที่ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติเพิ่มเติม

สรุปสิ่งที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะต้องปฏิบัติเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องตามมาตรการฯ กำหนด มีดังนี้

1) ระยะก่อสร้าง

ด้านคุณภาพอากาศ

หากมีการนำรถบรรทุกออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดล้อรถบรรทุก
ทุกครั้ง

2) ระยะดำเนินการ

(1) ด้านการระบายน้ำ

หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

(2) ด้านคุณภาพน้ำใช้

เนื่องจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด
ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับคุณภาพน้ำใช้ในเดือนสิงหาคม
พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้
ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลการ
ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และน้ำใช้หลังผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ
ทั้ง 2 ระบบ พบว่ามีค่าใกล้เคียงกันทุกดัชนีตรวจวัด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ไม่สามารถปรับปรุง
ให้มีค่าคุณภาพน้ำใช้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการดังนี้

2.1) ต้องเร่งเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และซ่อมแซมระบบเดิมคลอรีน
ให้อยู่ในสภาพดี

2.2) เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนไปใช้น้ำประปาจาก
การประปาส่วนภูมิภาค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการเชื่อมต่อน้ำประปาหลังจากการก่อสร้างอาคาร
ที่พักผู้โดยสารหลังใหม่แล้วเสร็จ

(3) ด้านการจัดการน้ำเสีย

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัก
ผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำทิ้งหลัง
ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 3 ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า BOD ไม่เป็นไป
เกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการดังนี้

3.1) ต้องตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ และอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสีย
เป็นประจำทุกเดือน

3.2) ดำเนินการติดตามตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน
หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ให้ดำเนินการสูบน้ำตะกอนออกทันที

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

หนังสือแจ้งผลการพิจารณาเห็นชอบ
รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดการพิจารณาเรื่องแนบลง และ แบ่ง หน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
โครงการก่อสร้างถนนกม.๑๖-๑๗

1) จากการศึกษาเกี่ยวกับราษฎรที่อพยพเข้ามาในเขตป่าโตโจส อำเภอตึก จังหวัดบุรีรัมย์ (บริเวณที่เขตป่าของสงฆ์สามเณรแห่งหนึ่ง) หรือจังหวัดที่เดิมเคยมีราษฎรเหล่านั้นเคยอยู่ โดยจะต้องคำนึงถึงปัจจัยในการจัดตั้งฐานและการดำรงชีพในเขตป่าใหม่ด้วย

2) จัดสร้างงบประมาณสนับสนุนหน่วยงานภาครัฐสร้างเสริมสร้างศักยภาพและสร้างโอกาสให้เกษตรกรรายย่อยในการพัฒนาระบบการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร

3) ปรับปรุงบริการของศูนย์สหประชาชาติในส่วนภาคใต้ของ จาการ์ตาและกลาโม เช่น
ทะเล เพื่อความร่วมมือระหว่าง มาเป็นเจ้าภาพในผลงานเพื่อจูงใจภายในภาคใต้และทะเล เพื่อให้
รวมกันไปสู่โลกในอีก 10 ปีข้างหน้า เพื่อเป็นการร่วมจัดการของกัน

4) คำนวณจากใบของระบบงานแล้วขอแก้ไขโครงการ และส่งมอบให้ผู้บริหารวิเคราะหฺนใบโครงการ
แก้ไขโครงการ

5) กองส่งเสริมการบริการ : จัด เพื่อให้ความรู้และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนใน
บริเวณใกล้เคียงสำนักงาน โดยทางกอง 5 นี้ โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง

6) ในอนาคตมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ได้มีบริการของต่อมาอีก(ซึ่งขอทราบว่าสามารถทำได้นะ)
เรื่องงานของความเป็นทางการตามตรงต่อประชาชนเสียจริงเรื่องนั้นผมได้เจอข้อมูลตั้งแต่ที่สหประชาชาติ
แห่งสหประชาชาติว่าวัดได้ทั้งงานนโยบายและแผนทั้งงานของมหาวิทยาลัย

n-2

n7-2

[illegible]

•

ชื่อโครงการ/กิจกรรม	วัตถุประสงค์/เป้าหมาย	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลา/กำหนดการ	สถานที่/หน่วยงาน	งบประมาณ/ค่าใช้จ่าย
โครงการพัฒนาระบบงานเอกสาร	เพื่อพัฒนาระบบงานเอกสารให้มีประสิทธิภาพและลดข้อผิดพลาด	นางสาวสมใจ ใจดี	เดือนสิงหาคม 2565	สำนักงานเทศบาลตำบล...	300,000

การวัด 5.2 ผลการวัดความพึงพอใจของบุคลากร

ผู้รับบริการ/ผู้เกี่ยวข้อง	วิธีการวัด/การวัด	ระยะเวลาและความถี่ในการวัด
บุคลากรในหน่วยงาน	แบบสอบถาม/การสัมภาษณ์	เดือนสิงหาคม 2565
ผู้รับบริการ/ผู้เกี่ยวข้อง	แบบสอบถาม/การสัมภาษณ์	เดือนสิงหาคม 2565

117-10

97.11

เลิกประชุมเวลา ๑๗.๐๐ น.

(นางรวิวรรณ ภูริเดช)
 ผัตรวจรายนงานการประชม

07-12

14.1

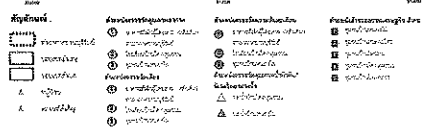
[illegible]

แบบรายการแสดงผลกระทบเชิงบวกที่มีศักยภาพสูงและมีความเสี่ยงสูงต่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) 13: การรับมือกับภัยพิบัติ

แบบรายการแสดงผลการทบทวนที่สำคัญ มีมาตรฐานป้องกันและแก้ไขปัญหาการทบทวนตรวจสอบการปฏิบัติงานด้วย
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพจากกิจกรรมการคัดค้านการก่อสร้างและดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการกำจัดของเสียและผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รายงานการเปลี่ยนแปลงสถานะและวิถีโครงการ ในรายงานการศึกษาลักษณะของสิ่งแวดล้อม




























รูปที่ 2 ตำแหน่งความคิดความตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

(นายอภิวัธน์ ไชยวงศ์น้อย)
รองอธิบดีกรมการศาสนา
รักษาการคณบดี อัครราชบัณฑิตยสถาน

ชื่อนาม (นายเสริม วิโก)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทํารายงาน/
รายจ่ายกร บริษัท ยีนโนเวชั่น เทคโนโลยี จำกัด

1994	1994	1994
အမျိုးအမည် :  အထွေထွေ  အမျိုးသမီး အသက် : ၁.  ၁-၁၇ ၂.  ၁၈-၆၄ ၃.  ၆၅-	အမျိုးသားအသက်အရွယ်အစား : ၁.  ၁၅-၁၇ ၂.  ၁၈-၂၄ ၃.  ၂၅-၃၄ ၄.  ၃၅-၄၄ ၅.  ၄၅-၅၄ အမျိုးသမီးအသက်အရွယ်အစား : ၁.  ၁၅-၁၇ ၂.  ၁၈-၂၄ ၃.  ၂၅-၃၄ ၄.  ၃၅-၄၄ ၅.  ၄၅-၅၄	အမျိုးသားအသက်အရွယ်အစား : ၁.  ၁၅-၁၇ ၂.  ၁၈-၂၄ ၃.  ၂၅-၃၄ ၄.  ၃၅-၄၄ ၅.  ၄၅-၅၄ အမျိုးသမီးအသက်အရွယ်အစား : ၁.  ၁၅-၁၇ ၂.  ၁၈-၂၄ ၃.  ၂၅-၃၄ ၄.  ၃၅-၄၄ ၅.  ၄၅-၅၄

รูปที่ 3 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

(นายอภิรักษ์ ไชยารักษ์น้อย)
รองอธิบดีกรมการปกครอง
รักษาการรองนายก อบจ.น่าน

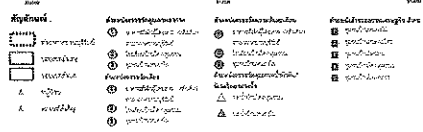
(นายพริน วิจิตร)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทํารายงาน/
กรรมการผู้จัดการ บริษัท กิจการร่วมลงทุน การพัฒนาระบบ

[illegible]

ดงนาง
 (นายกฤษฎา ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 กระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมการจราจร

รวมทนายผู้พิทักษ์สิทธิมนุษยชน/กิจกรรมการคุ้มครอง
วิถีชีวิต อัมเบเวร์บ์ ดอนผู้สละบทที่ จำกัด



7-69



รูปที่ 2 ตำแหน่งความคิดความตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

(นายอภิวัธน์ ไชยวงศ์น้อย)
รองอธิบดีกรมการศาสนา
รักษาการคณบดี อัครราชบัณฑิตยสถาน

ชื่อนามสกุล.....
(นายเสริม วิโก)

1994	1994	1994
အမျိုးအမည် :  အထက်တန်းကျောင်း  အောက်တန်းကျောင်း အသက် : ၁. ခုနှစ် ၂. ခုနှစ်	အသက်အရွယ်အစားအမျိုးအမည် : ① အထက်တန်းကျောင်း (အထက်) ② အထက်တန်းကျောင်း (အောက်) ③ အထက်တန်းကျောင်း အသက်အရွယ်အစားအမျိုးအမည် : ① အထက်တန်းကျောင်း (အထက်) ② အထက်တန်းကျောင်း (အောက်) ③ အထက်တန်းကျောင်း	အသက်အရွယ်အစားအမျိုးအမည် : ① အထက်တန်းကျောင်း (အထက်) ② အထက်တန်းကျောင်း (အောက်) ③ အထက်တန်းကျောင်း အသက်အရွယ်အစားအမျိုးအမည် : ① အထက်တန်းကျောင်း (အထက်) ② အထက်တန်းကျောင်း (အောက်) ③ အထက်တန်းကျောင်း

รูปที่ 3 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

(นายอภิรักษ์ ไชยารักษ์น้อย)
รองอธิบดีกรมการปกครอง
รักษาการรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

(นายพริน วิจิตร)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทํารายงาน/
กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยพาณิชย์ จำกัด

87-68

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ neb@onep.go.th 01-73

สิ่งส่งมอบ

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

วันศุกร์ที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ มูลนิธิอนุรักษ์ปารอยต่อ ๕ จังหวัด ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Cisco Webex Meetings

กิจกรรมการผู้มาประชุม

๑.	พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
๒.	นายจำนงค์ สักดิ์เศรษฐ์ ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๓.	นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต (นายชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต) โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๔.	พลเอก ชวนนท์ อินทรโกมาลย์สุต รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๕.	นายศักดิ์ ชัยวัฒน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
๖.	นายธีรพงศ์ ฤทธิจักรสุพรรณ เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๗.	พลเอก สนิทชนา สังกะจันทร์ ปลัดกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
๘.	นายอรรถพล สังกะจันทร์ ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
๙.	นายประยูร อินสกุล ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
๑๐.	นายศักดิ์ ชัยวัฒน์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑๑.	นายจุฑาภรณ์ หวีดี อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม	กรรมการ

87-74

๓	
๘. นางรุ่งนภา พัฒนวิบูลย์	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๙. นายวันชัย จงใจราชะสุขุช	รองอธิบดีกรมป่าไม้
๑๐. นายบรรณพัสท แก้วสัมฤทธิ์	รองอธิบดีกรมอนามัย
๑๑. คณะทำงานรณรงค์ยุติการฆ่าโดยไม่ปราศของประเทศไทย (ทอช) ประชัชวาล วรสุวรรณ์	จำนวน ๔ คน
๑๒. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน
๑๓. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรรมชาติและชนชาติ	จำนวน ๒ คน
๑๔. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ	จำนวน ๕ คน
๑๕. เจ้าหน้าที่กรมปศุสัตว์	จำนวน ๔ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๑ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๕ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่กรมโรงงานอุตสาหกรรม	จำนวน ๓ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๑๒ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒๒ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายมนตรี เศรษฐกุลสม	รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง
๒. นายภูษิต วัชรินทร์	รองอธิบดีฝ่ายสถาปัตยกรรม กรมชลประทาน
๓. นายภักดี อินทรกุล	รองอธิบดีกรมพัฒนาที่ดินและสวัสดิการ กรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ
๔. นายทรงกร กาญจนโกวิท	ผู้ช่วยผู้ว่าการ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
๕. นายวิรัช สุขวิชาพัฒนาวงศ์	รักษาการใหญ่ กรมทางหลวงชนบท
๖. นายอาทิตย์ วิจิตร	ผู้อำนวยการกองก่อสร้างและบำรุงรักษา กรมท่าอากาศยาน
๗. นายชาญศักดิ์ ชื่นชม	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่วิศวกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๘. นายยุทธศิลป์ รัชกุลชาติ	ผู้อำนวยการกองบริหารสิ่งแวดล้อม กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
๙. นางกาญจนาธัมมา วิสุทธิเชษฐ์	กรรมการผู้จัดการ บริษัท จีเอ็มพรินต์ 2010 จำกัด

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๒ โครงการพัฒนาศูนย์เมืองสาย จ. ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร ของกรมทางหลวงชนบท

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานข้อสรุปของเวที โครงการฯ เข้าเข้าพิจารณาเพื่อพิจารณาเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ดังต่อไปนี้ ๑.๐๒ หากพบหรือค้นพบ ชีวมวลจากเศษอาหารถูกพบด้วยวิธีการดังกล่าวที่ผ่านพ้นขั้นตอนการถือสิทธิ์เป็นทรัพย์สินของภาคเอกชนอยู่ภายใต้การกำกับดูแล ในระยะทาง ๒ กิโลเมตร

โครงการถนนคาน้ำผึ้งเมืองสาย ๖ จังหวัดรวมเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร
เป็นถนนตามแผนผังโครงข่ายคมนาคมและขนส่งท้ายกฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร
พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นส่วนต่อขยายจากถนนที่เชื่อมเมืองกำแพงเพชร เพื่อให้โครงข่ายของถนนเชื่อมโยงเมืองมีความสมบูรณ์

n7-76

60

๑๒๒.	นายวิฑูรย์ฤทธิเดช รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
๑๒๓.	นายอนันต์ แก้วกำเนิด รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ	กรรมการ
๑๒๔.	นายณัฐชา สุภัทธี พิธีกรดำเนินการลงทุน แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	กรรมการ
๑๒๕.	นายเกียรติชัย ณ นคร ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๒๖.	นายจักรกฤษณ์ สีวะสา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๒๗.	นางสาวคำวีย์ คำภา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๒๘.	นายยงสิทธิ์ พิณฑเสถียร ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๒๙.	นายสันติ บุญประคับ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๓๐.	นางประกายรัตน์ อุฏาภิชา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๓๑.	นายธเรศ ศรีสถิตย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๓๒.	นายจุฑารัตน์ บุญรัตน์ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ลบล้างผล

๓. นายสุนันต์ อรุณพรรัตน์ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายพิชัย สุนัยสิทธิ์เกษม	เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๒. นายบรรพต เวชูปัทมา	อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
๓. นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๔. นางสาวปริศนาพร สุวรรณเกษ	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๕. นายจิรวัฒน์ รัชสีนทร	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖. นายอินทรา เขื่อนฉัตร	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๗. นายธีระพูน บุญสิทธิ์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

R7-75

เป็นรูปแบบระบบถนนวงแหวน (Ring Road) รองรับการเดินทางที่ต้องผ่านเมืองเก่าแห่งเพชรสาคับเพื่อหนีจากแหล่งหลางหลางยศ ๑ และทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ให้สามารถกระจายการเดินทางโดยให้รถเข้าซอยบนทางหลวงไปใช้ทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๕ และทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๖ เพื่อผ่านไปถึงบริเวณซึ่งปัจจุบันมีบริเวณการจราจรคับคั่ง โดยมีจุดเริ่มต้นคือที่ทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) กม.๑๖๐+๕๐๐ ในเขตตำบลบวรธรรม อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๖ กม.๒๓๒+๕๔๔ และทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๖ (ถนนเส้นเมืองกำแพงเพชร) กม.๑๓๐+๖๒๕ ในเขตตำบลบวรธรรม อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งมีจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทาง ๑๓.๕๑๐ กิโลเมตร โดยองค์โครงการเป็นแบบคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด ๕ ช่องจราจร มีสะพานข้ามแม่น้ำขุ่น จุดกลับรถ (At-Grade) จำนวน ๔ แห่ง และมีทางเลี้ยว จำนวน ๒ แห่งทั้งนี้ โครงการ มีพื้นที่ตอนใต้สุดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้ (๑) อยู่ในพื้นที่ปลารวมแห่งชาติบ้านแม่กระจ่างระยะประมาณ ๑.๕๕ กิโลเมตร (๒) อยู่ในพื้นที่ตำบลบ้านช้าง ๕ ระยะทาง ๕๐๐ เมตร (๓) อยู่ทางจากแหล่งมรดกโลก อุทยานประวัติศาสตร์ศรีวิชัย และระยะทาง ๒๐๖ เมตร โดยพื้นที่ประโยชน์สาธารณะ ๑ กิโลเมตร ๒ แห่ง (๔) พื้นที่การเกษตรและวัดริษนา และพื้นที่ประโยชน์สาธารณะในระยะถัดจาก ๑ - ๒ กิโลเมตร มีจำนวน ๒๙ แห่ง ทั้งนี้ มีการเวนคืนที่ดินของประชาชน จำนวน ๑๘ แปลง ที่พร้อม ๕๐-๖๐๐.๐๐ ไร่ หรือคิดเป็นมูลค่า ๑๓ หลัง มีผู้รับผลกระทบ ๔๐ ราย ปัจจุบันเป็นพื้นที่ถูกเวนคืนเป็นที่ดินเอกชนตามบ้านพักอาศัย ตลาดหรือราชการ และต้องมีการขอใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวมาขึ้นทะเบียนที่ ๕๔-๓๐๓.๓๒๒ ไร่

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง
 ที่ฐานทางบกและท่าอากาศยาน จักรวรรพูน ๑ ครั้งที่ ๑๖๖๔๙ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ มีมติให้เข้า
 ราชการตามประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางบกและท่าอากาศยาน จักรวรรพูน ๑ ตั้งแต่เมืองรวม
 เมืองเก่าแม่พอง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ของกรมการขนส่งทางบก ให้ดำเนินการต่อไปภายใต้กรอบของมติของ
 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงาน ได้
 กำหนดผลการประเมินและชี้แจงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านทรัพยากรดิน ก่อสร้างกำหนดพื้นที่ดิน
 และสิ่งปลูกสร้าง บริเวณพื้นที่เมืองรวมบริเวณที่ ๑ และ ๒ เพื่อเป็นข้อมูลที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนบริเวณ
 ด้านเสียง คัดค้านกำหนดพื้นที่เสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่ถนน ๑ แห่ง และหน่วยงานราชการ ๓ แห่ง และกำหนดพื้นที่
 เสียงถาวรบริเวณเขตทางที่ติดกับโรงเรียนชุมชนบ้านหนองปลิง (นาคอุบลรัมย์) ด้านการโยกย้ายและการเวนคืน
 ดินเป็นการเวนคืนสิ่งสาธารณทรัพย์ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาประเมินผลกระทบได้มีข้อสังเกตกรณีร้อยละ ๒๕.๖๖
 และ ๒๕.๖๖ และ ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี ระบุว่าการก่อสร้างทางบกไปแนวที่ถูกระบุถึงฐานทางประวัติศาสตร์
 ได้ ๑ สู่เขตอุทยานแห่งชาติ และบริเวณเชิงเขาหลวงพระบาง ก่อสร้างได้ปรากฏที่ ๒ สู่เขตอุทยานแห่งชาติประวัติศาสตร์
 กำหนดเพียงโดยวิธี รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ เป็นข้อมูล
 และวิเคราะห์คุณภาพอากาศด้านปริมาณฝุ่นละอองทางสถานี จำนวน ๙ สถานี โดยตรวจวัดปีละ ๒ ครั้ง
 ตลอดจนการก่อสร้าง ตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียง จำนวน ๙ สถานี ปีละ ๒ ครั้ง ปี ๒ ครั้งทั้งปี
 ด้านการ

จึงเรียนเสนอให้ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม
ที่ประชุมฯ พิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

A7-77

๑. เห็นควรเพิ่มมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๒ ประเด็น ดังนี้

๑.๑ มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19)

๑.๒ มาตรการลดผลกระทบต่อศูนย์วิจัยและพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืดก้ามเพชร

๒. เห็นควรเพิ่มเติมมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ด้านการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและด้านเกษตรกรรม รวมทั้งการติดตามสถิติ และการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน

ข้อสังเกตการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พทผอ ประวัตร วรชสุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงชนบท ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด โดยรับข้อเสนอแนะของกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิไปพิจารณาดำเนินการ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๔ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการถนนตามฝั่งเมืองสาย จ ฝั่งเมืองรวมเมืองก้ามเพชร จังหวัดก้ามเพชร ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๔ อย่างเคร่งครัด

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการถนนตามฝั่งเมืองสาย จ ฝั่งเมืองรวมเมืองก้ามเพชร จังหวัดก้ามเพชร ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๔ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๔ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๓ โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พณ.) เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓ ต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓ มีมติรับทราบมติของกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๓ ในการให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ของกรมท่าอากาศยาน เนื่องจากเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวทางบก กรมท่าอากาศยานจึงขอปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการฯ เข้าข่ายต้องพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการค้าดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ลง ณ วันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ลำดับที่ ๒๖ ประกอบโครงการระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือหาพื้นที่ตั้งชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่มีความยาวทางวิ่ง ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๓,๐๐๐ เมตร

โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ มีรายละเอียดการปรับปรุง ดังนี้

๑. ขยายทางวิ่ง (Runway) เป็น ๓,๙๐๐ เมตร (จากเดิม ๒,๐๐๐ เมตร)

๒. ปรับปรุงพื้นที่ในเขตที่พักผู้โดยสารวิ่ง (Runway End Safety Area) ๒๒ และ ๑๔ ให้มีความยาวเท่ากับ ๓๐๐ เมตร และกว้าง ๙๐ เมตร พร้อมทั้งพื้นที่ ที่จอดรถสำหรับรถที่วิ่งเข้า-ออก (RESA) ขนาดความยาว ๕๐๐ เมตร และกว้าง ๖๐ เมตร

๓. ก่อสร้างทางขับ (Taxiway) เพิ่มขึ้น จำนวน ๓ เส้น

๔. ขยายลานจอดเครื่องบินเพิ่มอีก ๓๙,๓๕๐ ตารางเมตร รวมเป็นพื้นที่ลานจอดทั้งหมด ๓๐,๒๐๐ ตารางเมตร

๕. ก่อสร้างอาคารคลังสินค้าเพิ่มเติม ๑ อาคาร สูง ๒ ชั้น พื้นที่ ๕,๔๐๐ ตารางเมตร

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

การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d) โดยจากการประเมินแนวโน้มเสียง NEF ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (เดิม) จำนวน ๖ เที่ยวบิน ได้รับผลกระทบจาก NEF 40 จำนวน ๐.๐๒๒ ตารางกิโลเมตร และเมื่อมีการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานใหม่ มีพื้นที่ได้รับผลกระทบจาก NEF 40 จำนวน ๐.๐๓๓ ตารางกิโลเมตร ซึ่งยังอยู่ในขอบเขตของพื้นที่โครงการ และพื้นที่ซึ่งต้องจัดทำเพิ่มเติม

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ พิจารณารวม ๒ ครั้ง โดยครั้งที่ ๑๘/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔มีมติให้พิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ซึ่งกรมท่าอากาศยาน ให้ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของกรรมการผู้ชำนาญการ โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศแล้ว เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ จัดเตรียมพื้นที่เก็บกักบึงพื้นที่ราบ ทำการเก็บกักบนชั้นดินได้ให้พื้นที่ทำมาค้าได้มีความลาดชัน ๒:๑ ทำการปลูกหญ้าคลุมดิน เลียงและพรวนดินสะท้อน การก่อสร้างแนวจากกิจกรรมก่อสร้างกำหนดให้ดำเนินการในช่วงเวลาที่กำหนด การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ออกแบบป้องกันไม่ให้ความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำฝนสูงสุดจากปริมาณฝนที่ค่าบ ๑๐ ปี และตกต่อเนื่องกัน ๓ ชั่วโมง สภาพเศรษฐกิจ สังคม จัดให้มีผู้รับความคิดเห็น และสายด่วน รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๗ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับถนนบึงอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการค้าดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA ลงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๓ ลำดับที่ ๑๔ ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับถนนบึงอู่ตะเภา เป็นการก่อสร้างจุดเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ กับถนนบึงอู่ตะเภา รวมทั้งก่อสร้างทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข ๕ ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

ภายใต้พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กลุ่มที่ ๑ การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด เพื่อการพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๘) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ บริเวณ (กรุงเทพฯ - พัทยา) กม.๑๘๙+๕๕๐ เป็นการขยายของจราจรระดับถนนบนขนาด ๔ ช่องจราจรไปกลับบริเวณ กม.๑๘๙+๓๒๕ หลังจากนั้นจึงเริ่มก่อสร้างทางนาใหม่เป็นทางยกระดับ ๓ พาดผ่านพื้นที่ทุ่งใหญ่ ๒ บ้านสระมะกัว ตำบลสำนึกทอง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีทิศทางมุ่งหน้าทิศใต้ผ่านทางรถไฟสายตะวันออก และเขตพื้นที่ของกรมท่าอากาศยานที่ ๑ ไปเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) บริเวณ กม.๑๘๙+๕๓๐ โดยเชื่อมต่อกับถนนบึงอู่ตะเภาด้วยทางแยกต่างระดับแบบ Semi-Directional with Loop-Ramp ประกอบด้วย

๑. Semi-Directional Ramp จำนวน ๒ แห่ง และมี Loop Ramp จำนวน ๑ แห่ง ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการในพื้นที่ทุ่งใหญ่ ๒ บ้านฉาง ตำบลฉา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ระยะระยะทาง ๒.๕๘๐ กิโลเมตร

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ พิจารณารวม ๒ ครั้ง โดยครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ มีมติให้พิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับถนนบึงอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของกรรมการผู้ชำนาญการ โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศแล้ว เสนอต่อคณะกรรมการ

สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ค่าบึงกักเก็บน้ำ การระบายน้ำจากพื้นที่ก่อสร้างต้องกำจัดด้วยการผสมสารละลายฟอสเฟตกับวัชพืชธรรมชาติ และนำไปกำจัดในบึงหนองหว้าโครงการฯ ด้านการโยกย้ายและการเวนคืน กรมทางหลวงต้องจ่ายค่าชดเชยในที่ดินที่ได้ดำเนินการย้ายเขตหว้า และให้เสร็จสิ้นก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย กรมทางหลวงจะต้องให้มีบุคคลที่ ๓ เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Safety Audit) ในงานก่อสร้างโครงการฯ รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ตรวจวัด PM₁₀, TSP, THC, CO, NO₂ ครบถ้วนและ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ คุณภาพอากาศ ตรวจวัด PM₁₀, TSP, CO, NO₂ ความเร็วและทิศทางลม ตรวจวัดเสียง (Leq, 24 hours, L_{max}, L_{min}) เสียงรบกวน ความสั่นสะเทือน ตรวจวัดความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดอุณหภูมิ pH SS TDS OIL and Grease และสภาพเศรษฐกิจ สังคม สรรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ข้อเสนอแนะด้านการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมพิจารณาและเห็นชอบโครงการฯ แล้วมีความเห็นให้เพิ่มเติมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

๑. เห็นควรเพิ่มเติมมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19)

๒. เห็นควรเพิ่มเติมมาตรการด้านคุณภาพอากาศให้เพิ่มเติม CSR ด้านสังคมและวัฒนธรรมด้านสุขภาพอนามัยแก่ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และพื้นที่โดยรอบโครงการฯ ๕ กิโลเมตร

๓. เห็นควรเพิ่มเติมมาตรการด้านการจัดการดิน และการชะลอหรือหลีกเลี่ยงในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อนการก่อสร้าง ๑ เดือน ให้เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์ และการประชุมผู้ได้รับผลกระทบก่อนการก่อสร้างการแจ้งผลกระทบโครงการฯ การชะลอหรือหลีกเลี่ยงการโยกย้าย สำหรับกรณีเรื่องร้องเรียนชุมชนสัมพันธ์กับประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย กลุ่มที่ต่อเนื่องให้ หรือครอบคลุมรอบพื้นที่โครงการฯ ๕ กิโลเมตร

ข้อสังเกตการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พทผอ ประวัตร วรชสุวรรณ)

ให้กรมท่าอากาศยาน ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด โดยรับข้อเสนอแนะของกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิไปพิจารณาดำเนินการ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๘/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน โดยให้กรมท่าอากาศยาน รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการดำเนินการเพิ่มเติมในประเด็นมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) มาตรการด้านคุณภาพอากาศ มาตรการด้านการจัดการดินและการชะลอหรือหลีกเลี่ยงการโยกย้ายโครงการฯ ด้านการโยกย้ายและการเวนคืน กรมทางหลวงต้องจ่ายค่าชดเชยในที่ดินที่ได้ดำเนินการย้ายเขตหว้า และให้เสร็จสิ้นก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย กรมทางหลวงจะต้องให้มีบุคคลที่ ๓ เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Safety Audit) ในงานก่อสร้างโครงการฯ รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ตรวจวัด PM₁₀, TSP, THC, CO, NO₂ ครบถ้วนและ

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๘/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๔ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

ทิศทางลม แลียง ความสั้นสะเทือน ดำเนินการตรวจวัดความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) จำนวน ๒ สถานี ดำรงสภาพเศรษฐกิจสังคม และสังคม ปีละ ๑ ครั้ง ต่อเนื่องเป็นระยะเวลา ๓ ปี หลังจากนั้น ดำเนินการทุก ๕ ปีจนถึงปีที่ ๒๐ และภาคีติดตามสถิติและการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน และการป้องกันแก้ไขผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ความถี่ปีละ ๑ ครั้ง ตลอดอายุโครงการในระยะดำเนินการ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวง ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง โดยให้กรมทางหลวงดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา ของกรมทางหลวง ซึ่งดำเนินการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๔ โครงการสะพานเชื่อมเกาะสันดา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะสันดาน้อย อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ของกรมทางหลวงชนบท

กรมการและเลขาธิการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๓ ลำดับที่ ๒๐.๑ ทางหลวงบริเวณนี้ ตั้งอยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า ลำดับที่ ๒๐.๕ อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะเวลา ๕๐ เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ และเมื่อคณะรัฐมนตรี เรื่อง ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี (เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๔๓ และ วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๗)

เกาะสันดา มีศูนย์กลางความเจริญและธุรกิจท่องเที่ยวอยู่ที่เกาะสันดาใหญ่ซึ่งมีนักท่องเที่ยวทั้งต่างประเทศและภายในประเทศเข้ามาใช้พื้นที่อย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันการเดินทางไปยังเกาะสันดาใช้แพขนานยนต์ข้ามฝั่ง ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดด้านระยะเวลาของการให้บริการ จึงมีความจำเป็นต้องสร้างสะพานเชื่อมเกาะสันดา เพื่อให้ได้โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยโครงการฯ ตั้งอยู่ที่ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะสันดาน้อย อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.๐+๐๐๐ เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๔๖๐๒ (กม.๒๖+๖๒๐)บริเวณบ้านวังวัน ตำบลเกาะกลาง อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.๒+๕๐๗ เชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท กม.๑๐๓๔๗ บริเวณบ้านทุ่งใต้ทะเล ในพื้นที่ตำบลเกาะสันดาน้อย อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ รวมระยะทาง ๒.๕๐๗ กิโลเมตร ประกอบด้วย โครงสร้างสะพานคนชั่ง และโครงสร้างสะพานคนยืน จุดกลับรถ ๓ จุด พร้อมทั้งมีจุดชมวิวยามทะเลทางโครงการ จำนวน ๒ จุด ซึ่งในการศึกษาเส้นทางโครงการฯ ได้ออกแบบเพื่อเชื่อมแนวปะการังรอบเกาะบิลิง โครงการฯ ใช้งบประมาณในการก่อสร้างจำนวน ๓,๔๐๐ ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ต่างประเทศ (World Bank) ร้อยละ ๗๐ และเงินงบประมาณแผ่นดินร้อยละ ๓๐

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๓ ครั้ง โดยครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕ มีมติให้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะสันดา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะสันดาน้อย อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ โครงการโครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้วเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านคุณภาพน้ำทะเลและสมุทรศาสตร์ ให้ทำการล้อมรั้วน้ำตักตะกอน โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง โดยคลุมถึงพื้นที่ท้องน้ำ ด้านเสียง ให้ติดตั้งกำแพงกั้นเสียงชั่วคราว ตั้งงบประมาณให้กรมป่าไม้ และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ปกป้องให้ติดตั้งกำแพงกั้นเสียงชั่วคราว ตั้งงบประมาณให้กรมป่าไม้ และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ปกป้องก่อสร้าง ให้บุคคลกิจกรรมก่อสร้างโครงการที่อยู่ในละแวกนี้ ด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย ๑ เดือน และให้มีช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน โดยต้องแจ้งผลการดำเนินการเป็นระยะจนกว่าเรื่องร้องเรียนนั้นจะได้อำนาจ รวมถึงให้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ตรวจสอบคุณภาพทะเล ตรวจสอบระดับเสียง ตรวจสอบจำนวนและสภาพการเจริญเติบโตของดินไม้ที่ปลูกทดแทน ๑ ครั้ง/ปี ตรวจสอบความหลากหลายของสัตว์ในบริเวณการแพร่กระจายของสัตว์ในพื้นที่ศึกษาในระยะ ๕๐๐ เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ๒ ครั้ง/ปี และสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการ ๑ ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และในระยะดำเนินการ ๑ ครั้ง/ปี

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงชนบท ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด และนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕ต่อ

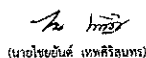
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะสันดา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะสันดาน้อย อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท โดยให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการ ดังนี้

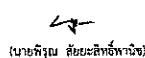
๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะสันดา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะสันดาน้อย อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบทซึ่งดำเนินการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด

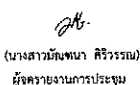
๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

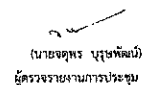
๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาความมาตรา ๔๙ และ มาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว


(นายอัยยวัฒน์ เทพศิริสุนทร)


(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)


(นางสาวมัทนา ศิริวรรณ)
ผู้ตรวจราชการประจำเขต


(นายจตุพร บุรุษพัฒน์)
ผู้ตรวจราชการประจำเขต

แบบรายงานแสดงผลการดำเนินงานตามแผนงานและโครงการ
นิตยสารป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน
โครงการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบของ แผนงาน/โครงการ และจุดประสงค์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ	ผลการปฏิบัติงานและแผนการดำเนินงาน	หมายเหตุ/ข้อมูลประกอบ
ภาคการป้องกัน		1. การดำเนินงานตามแผนงานและโครงการ 1.1 การดำเนินงานตามแผนงานและโครงการ 1.2 การดำเนินงานตามแผนงานและโครงการ	ภาคการดำเนินงาน แผนงานและโครงการ

นาย.....
ตำแหน่ง.....
ตำแหน่ง.....

นาย.....
ตำแหน่ง.....
ตำแหน่ง.....

นาย.....
ตำแหน่ง.....
ตำแหน่ง.....

แบบรายงานแสดงผลการดำเนินงานตามแผนงานและโครงการ
นิตยสารป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน
โครงการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบของ แผนงาน/โครงการ และจุดประสงค์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ	ผลการปฏิบัติงานและแผนการดำเนินงาน	หมายเหตุ/ข้อมูลประกอบ
ภาคการดำเนินงาน		1. การดำเนินงานตามแผนงานและโครงการ 1.1 การดำเนินงานตามแผนงานและโครงการ	ภาคการดำเนินงาน แผนงานและโครงการ

นาย.....
ตำแหน่ง.....
ตำแหน่ง.....

นาย.....
ตำแหน่ง.....
ตำแหน่ง.....

นาย.....
ตำแหน่ง.....
ตำแหน่ง.....

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

การการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
 มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

<p>องค์ประกอบแห่ง สิ่งมีชีวิตอื่น และมนุษย์ต่าง ๆ</p> <p>มาตราที่ ๖ (๑๖)</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อ</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>พิจารณาการป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาและปฏิบัติการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) โดยพิจารณาถึงผลกระทบจากโครงการพัฒนาและปฏิบัติการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ</p>	<p>มาตรการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>พิจารณาการป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาและปฏิบัติการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) โดยพิจารณาถึงผลกระทบจากโครงการพัฒนาและปฏิบัติการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ</p>
--	---	--	---

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนมาตรการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

[illegible][illegible]

แนวทางการพัฒนาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอุตสาหกรรม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

แบบรายงานแสดงผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน
มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการปรับปรุงและแก้ไขผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบตาม นิยามข้อ ๖ และข้อ ๗	คณะกรรมการในเขตที่เข้าบัญชี	มาตรการป้องกันและแก้ไขสถานการณ์	มาตรการป้องกันและแก้ไขสถานการณ์
1. หน่วยงานที่เข้าบัญชี	รายชื่อ 1 รายชื่อ 1	รายชื่อ 1 รายชื่อ 1	รายชื่อ 1 รายชื่อ 1

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการผลิตน้ำตาลทรายจากอ้อย
แบบปรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ จังหวัดปทุมธานี

<p>องค์ประกอบของ สิ่งของมีค่าน และมูลค่าทั้ง ๓</p>	<p>ผลการประเมินที่กำกับ - หมวดที่ 2 ทั้งที่ติดทั้งอาคารสำนักงาน บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานดอนเมือง ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง ประมาณ 14 วัน ทำให้เกิดผล กระทบต่อผู้ใช้บริการและขึ้น ภายในท่าอากาศยานบริเวณเป็น กิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นประจำ ดังนั้น ผลกระทบจึงเกิดขึ้น ระดับต่ำ</p> <p>- หมวดที่ 3 ไม่มีการติดอาคาร</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขเบื้องต้น</p> <p>6) ความปลอดภัยในผู้โดยสารปฏิบัติงานระหว่างปฏิบัติงานเตรียม และรับ น.ก. 2543 และถูกตรวจตราจับกุมการกักขังคนงานท่าอากาศยาน การร้องเรียนของนักท่องเที่ยวไปยังศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน น.ก. 2548 โดยส่งข้อมูลมาด้วยข้อค้นพบ ๓ ที่เกี่ยวข้องกับกรณีนี้</p>	<p>มาตรการเพื่อลดความเสียหาย ผลกระทบกับนักท่องเที่ยว</p>
--	---	--	--

วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕
 ณ กรุงเทพมหานคร
 นาย.....
 (นาย.....)
 ผู้แทนบริษัท.....
 บริษัท..... จำกัด
 ได้ทำสัญญาซื้อขาย.....
 กับ.....
 บริษัท..... จำกัด
 โดยมีสาระสำคัญ.....
 ดังต่อไปนี้.....

แบบวัดการแสดงผลงานเชิงเวลาถึงเวลาจริง

[illegible][illegible]

แบบปรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการให้ประชาชนทั่วากำหนดพื้นที่รับใช้ จัดทำบัญชี

[illegible][illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกับชุมชนทำจากตามวิธีมี จังหวัดวิญญู

<p>องค์ประกอบ ที่จะเกิดขึ้น และอุปสรรค ฯ</p>	<p>ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น</p> <p>ผลกระทบเชิงบวกคือ ไปกระตุ้น พัฒนา ระยะที่ 2</p> <p>ขยายตัวอีก 3 ขยายจากอะไร คือ ลงทุน ขยายงานที่ 1-เอก สารพันธ์ ออกถึงถึงจังหวัด อุดรฯ ศรี อากาณดิ-อีก ที่นี้ กองคณบริหาร คณะกรรมการนโยบาย 2 บท ที่ สี่ กรมศกักรณดิ งานนี้คือทำจากงานนี้ จัดวัน จึงไม่มีผลกระทบต่อการ เปลี่ยนเป็นภาพผู้บริหาร สภานาย</p>	<p>ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ผลกระทบเชิงบวกคือ</p>
--	---	---


 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลตันส์ จำกัด
 เลขที่ ๑๐๑ ถนนสุขุมวิท ๑๑

แบบ สผ.1

แนวทางการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

<p>องค์ประกอบงาน วิชาการและ งานบริการต่าง ๆ</p>	<p>1.11 สถานอยู่ในประเทศ (ต่อ)</p>	<p>เหตุการณ์สำคัญ และเหตุการณ์ต่าง ๆ</p>	<p>เหตุการณ์สำคัญและแนวโน้มผลการดำเนินงานตลอด ปีงบประมาณนี้</p>	<p>ภาพกราฟแสดงผลการ ดำเนินงาน</p>	<p>ภาพกราฟแสดงผลการ ดำเนินงาน</p>
<p>องค์ประกอบงาน วิชาการและ งานบริการต่าง ๆ</p>	<p>1.11 สถานอยู่ในประเทศ (ต่อ)</p>	<p>เหตุการณ์สำคัญ และเหตุการณ์ต่าง ๆ</p>	<p>เหตุการณ์สำคัญและแนวโน้มผลการดำเนินงานตลอด ปีงบประมาณนี้</p>	<p>ภาพกราฟแสดงผลการ ดำเนินงาน</p>	<p>ภาพกราฟแสดงผลการ ดำเนินงาน</p>

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด
Innovation Consultants Co., Ltd.
เลขที่ 141

แบบรายการแสดงผลการเปลี่ยนแปลงต่อที่ตัดบัญชี
ภาคการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงอาคารพาณิชย์ จังหวัดปทุมธานี

[illegible]


Innovation
 Consultants Co., Ltd.
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบ สผ.1

แนวทางการแสดงละครเวทีสิ่งแวดล้อม
 มาตราการป้องกันและบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการปรับปรุงอาคารสำนักงานวิบูลย์ ๖๖๖

องค์ประกอบ สิ่งสำคัญ และจุดแข็ง ๑	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และจุดแข็ง ๑	มาตรการป้องกันและเยียวยาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 สภาพภูมิประเทศ (๒๕)	การปลูกป่าตามแนวถนนบ้านจิม ตม. ที่มีพื้นที่ปลูกประมาณ 12,500 ลบ.ม. โดยจะปลูกใน ปี ๒๕๖๗-๒๕๖๙ ๓ ไร่ ๓๕ ไร่ ทำจากเมล็ดและกิ่งไม้สำหรับ ปลูกในพื้นที่ปลูกทดแทนผืนป่า 192 ไร่ พื้นที่ขาดแคลน ทดแทนตามโครงการ (33๕ ไร่) ทำให้อากาศ รอบตัว 530 ไร่ ๕ ลมจาก วังพ่วงของพื้นที่ป่าของกรม มีภาพเป็นป่าละเมาะป่า พื้นที่ปลูกตามแนวถนนบ้าน ทำให้อากาศรอบตัว ประเทศสิ่งแวดล้อม ของทรัพยากรธรรมชาติ		

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

แบบรวมการแสดงผลการประเมินแวดล้อมที่สำคัญ

[illegible][illegible]

97-10

แบบ สผ.1

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แบบบูรณาการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
โครงการปรับปรุงระบบบำบัดอากาศภายในรั้วมัย จัตุจักรบีเอ็มซี

[illegible]

วันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕
 ณ กรุงเทพมหานคร
 ข้าพเจ้า นายสมชาย ใจดี
 ได้ลงนามในเอกสารนี้

n7-10

แนวทางการแสดงผลภาวะทางสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาและมาตรการกวดขันตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โดยสามารถปรับปรุงขยายข้อมูลศึกษาวิจัยมี จังหวัดปทุมธานี

[illegible][illegible]

นาคกราท้องกับและให้เขาส่งและและมาดการคิดมาจระของสการทบสิ่งนาคกราท้อง
แบบวาทการสางสการทบสิ่งนาคกราท้อง
โครงการป้องกันและให้เขาส่งและและมาดการคิดมาจระของสการทบสิ่งนาคกราท้อง

<p>องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อม และสุขภาพ ก. ๗</p> <p>1.2 ความปลอดภัย (สส)</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>
<p>องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อม และสุขภาพ ก. ๗</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ถ่วง และหักล้างกัน</p>

๒๕๖๕
 ๒๕๖๕
 ๒๕๖๕



แนวทางการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบของ สิ่งแวดล้อม และภูมิทัศน์ ก	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	มาตรการลดผลกระทบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม - มาตรการ - ความร่วมมือจากหน่วยงาน - ความรู้ - ความรู้ 7 มาตรการ - ภาวะ 2 ข้อ (ผลกระทบ 2 ข้อ) (ดูรายละเอียดในเอกสาร) - รับผิดชอบ - ปรึกษาหารือกับหน่วยงาน - 2 ฝ่าย
1.2 ความหมาย (คำ)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำคัญ ➢ การพิจารณาผลกระทบ (CO) ได้แก่ : และ 8 ด้าน ปี พ.ศ. 2562 ปี พ.ศ. 2575 และปี พ.ศ. 2585 มีค่าเป็น กลาง ➢ การประเมินผลกระทบ (CO) 1 ด้าน ปี พ.ศ. 2562 ปี พ.ศ. 2575 และปี พ.ศ. 2585 มีค่าเป็นกลาง จะเพิ่มได้ว่า ผลการประเมิน คุณภาพอากาศในระดับข้างบน มีค่าเป็นกลางหรือเกิน และ ในกรณีที่ผลกระทบทางอากาศ อาจเป็นที่ยอมรับได้จากค่า มีค่าเป็น		

๒๖/๑๒/๒๕๖๕
 ๒๖/๑๒/๒๕๖๕
 ๒๖/๑๒/๒๕๖๕



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เข้าบัญชี
แบบแผนการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เข้าบัญชี
โครงการที่โครงการจะก่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เข้าบัญชี

[illegible]

5799	AMT	10/10/2010	2595	AMT	10/10/2010
					



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ
แบบการแจกจ่ายพลังงานไปยังพื้นที่หลัก

โดยทางให้ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณนี้ มีจิตสำนึกที่ดี

[illegible][illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
โครงการปรับปรุงระบบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบของ ใบสมัคร และข้อควรต่าง ๆ	ผลการเรียนรวมเฉลี่ย ในชั้นมัธยมศึกษา ตอนต้นต่าง ๆ	ผลการเรียนรวมเฉลี่ย ในชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น	หมายเหตุ
1.3 ชื่อ/นามสกุลและชื่อ (ชื่อ)	นามสกุลและชื่อจริง และนามสกุลต่าง ๆ	นามสกุลและชื่อจริง และนามสกุลต่าง ๆ	นามสกุลและชื่อจริง และนามสกุลต่าง ๆ

วันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๕
 นาย  (นายไชยพร) (นายไชยพร)
 ประธานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
 จังหวัด กรุงเทพมหานคร
 กรุงเทพมหานคร ๒๕๖๕
 โทร. ๐๒-๒๕๕๒-๒๕๕๒
 โทรสาร ๐๒-๒๕๕๒-๒๕๕๒
 อีเมล: info@ec.go.th
 เว็บไซต์: www.ec.go.th
 ๒๕๖๕

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
ภาคการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการพัฒนาชุมชน
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ จังหวัดปทุมธานี

[illegible][illegible]

แบบมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์เป็นแหล่งเรียนรู้ที่สำคัญ
มาตุจฉาไปอยู่กับและนำวิชาเอกประสิทธิ์และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์เป็นแหล่งเรียนรู้ที่สำคัญ

[illegible][illegible]

แบบราชการแสดงผลงานที่ส่งมาเมื่อที่ส่งด้วย
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการจัดการจราจรของผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบของ สิ่งแวดล้อม และตัวชี้วัด 1 1.4 คุณภาพชีวิต (QL)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามและประเมินผล ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะที่ 2 ความกังวลหลักของภาคประชาสังคมและเจ้าหน้าที่โครงการทั้งหมดประมาณ 200 คน (ระยะที่ 1 และ 2) เกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบด้านสุขภาพ - ระยะที่ 3 ความกังวลหลักเกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านสุขภาพของหญิง 100 คน และคนยากไร้ 10 คน ที่อยู่ในพื้นที่โครงการประมาณ 50 คน บริเวณพื้นที่โครงการทางด้านบริเวณพื้นที่โครงการทางด้านตะวันออก ซึ่งเป็นผลกระทบด้านสุขภาพ 		

n7-121

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

[illegible]

n7-12.

แนวทางการแสดงละครเวทีสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาดราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible]

η7-122

แนวทางการส่งเสริมสหกรณ์เชิงสวัสดิการ
ภาคการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

องค์ประกอบทาง ศิลปะและสื่อ และอุปกรณ์ต่าง ๆ	รวมข้อนี้ด้วย - ข้อที่ 1 ในข้อที่กล่าวถึงข้อนี้ให้ผลการ งานของนักเรียนที่ในระดับที่ ดีปานกลาง โดยจะเกิดขึ้นเฉพาะ ในการประเมินงานชิ้นนี้เท่านั้น และ ในการประเมินงานชิ้นอื่นจะไม่ มีผล	รวมข้อนี้ด้วย - ข้อที่ 2 และข้อที่ 3 ในการประเมินงานชิ้นนี้ ไม่ได้ รวมข้อที่ข้อนี้ งานที่นักเรียน ประเมินข้อที่ รวมข้อที่ 2 และ ข้อที่ 3 เป็นคะแนนเดียว รวมข้อที่ 2 และข้อที่ 3 และ รวมข้อที่ 3 เป็นคะแนนเดียว รวมข้อที่ 2 และข้อที่ 3 และ รวมข้อที่ 3 เป็นคะแนนเดียว	รวมข้อนี้ด้วย 1) สาระของงานชิ้นนี้ในบริเวณที่ที่กล่าวถึง ในการที่กล่าวถึงงาน ของนักเรียน เช่น หอ ป้อมพิฆาต และอื่น ๆ เพื่อแสดงให้เห็นว่าการที่ นักเรียน 2) หลักในการเลือกชิ้นงานที่นักเรียนเลือก โดยให้เหตุผลที่นักเรียน เห็นว่าชิ้นงานชิ้นนี้มีความสำคัญต่อการเรียนการสอนในวิชาศิลปะ 3) งานที่นักเรียนเลือกให้เรียนและสอนที่ 2) เพื่อให้นักเรียนได้เรียน และสอนที่ 2) เพื่อให้นักเรียนได้เรียนและสอนที่ 2) เพื่อให้นักเรียนได้เรียนและสอนที่ 2)	รวมข้อนี้ด้วย - ข้อที่ 1 ในการประเมินงานชิ้นนี้ ไม่ได้ รวมข้อที่ข้อนี้ งานที่นักเรียน ประเมินข้อที่ รวมข้อที่ 2 และ ข้อที่ 3 เป็นคะแนนเดียว รวมข้อที่ 2 และข้อที่ 3 และ รวมข้อที่ 3 เป็นคะแนนเดียว
---	--	--	---	---


07-124

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

[illegible][illegible]

แบบรวมภายในแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
 มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการที่ดำเนินการจนรอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

[illegible]

 <p>သယံဇာတနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းရေး ဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ရက်စွဲ: ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၁၀ ရက်</p> <p>အကြောင်းအရာ: သစ်တောထွက်ကုန်များ၏ ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် ပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းရေး</p>	<p>အကြောင်းအရာ: သစ်တောထွက်ကုန်များ၏ ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် ပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းရေး</p> <p>ရက်စွဲ: ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၁၀ ရက်</p>	<p>အကြောင်းအရာ: သစ်တောထွက်ကုန်များ၏ ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် ပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းရေး</p> <p>ရက်စွဲ: ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၁၀ ရက်</p>
---	---	---	---



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้อง
แบบแผนการพัฒนาลุ่มน้ำเจ้าพระยา
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบทาง สังคม, วัฒนธรรม และภูมิปัญญาต่าง ๆ	2.1. วิถีชีวิตทางชนบท (ชนบ.)	<p>ให้เด็กศึกษาเรียนรู้แบบบูรณาการ ดังนี้</p> <p>ผลการเรียนรู้ 300) ในระดับจังหวัด</p> <p>อธิบายถึงถิ่น แหล่งธรรมชาติของ อยู่ในถิ่น แหล่งธรรมชาติของ ความหลากหลายทางชีวภาพ ลักษณะของแหล่งเกษตรกรรม บริเวณทางน้ำบน แหล่งจับจ่าย ใช้สอย</p>	<p>นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานตามแผนแม่บทจังหวัดได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้</p>	<p>นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานตามแผนแม่บทจังหวัดได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้</p>	<p>นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานตามแผนแม่บทจังหวัดได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้ นศ.สามารถอธิบายวิถีชีวิตการปฏิบัติงานในโรงเรียนได้</p>
--	------------------------------	---	---	---	---

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แนวทางการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

องค์กรบริหารงาน อิสระหรือ และหน่วยงาน ๗	ผลการประเมิน และเกณฑ์การ ประเมิน (๖๐)	ผลการประเมิน หรือผลสัมฤทธิ์	ผลกระทบเชิง บวกต่อสังคม	มาตรการป้องกัน และบรรเทา ผลกระทบเชิงลบ	มาตรการป้องกัน และบรรเทา ผลกระทบเชิงลบ
1.6	คุณภาพน้ำใต้ดิน (๖๐)	รวมอยู่ในบท พิจารณา	รวมอยู่ในบท พิจารณา	รวมอยู่ในบท พิจารณา	รวมอยู่ในบท พิจารณา
2.	ทรัพยากรน้ำ	ทรัพยากรน้ำ	ทรัพยากรน้ำ	ทรัพยากรน้ำ	ทรัพยากรน้ำ
2.1	ทรัพยากรน้ำ	ทรัพยากรน้ำ	ทรัพยากรน้ำ	ทรัพยากรน้ำ	ทรัพยากรน้ำ

<p>  นาย พิชิต วัฒนศิริ (รองกรรมการบริหาร) บริษัท นวัตกรรม 2565 </p>	<p> วันที่ 25/5/2565 ณ กรุงเทพมหานคร </p>	<p> นาย พิชิต วัฒนศิริ กรรมการผู้จัดการ/กรรมการผู้จัดการ บริษัท นวัตกรรม 2565 จำกัด </p>	<p> นวัตกรรม 2565 Innovation Consultants Co., Ltd.  </p>
---	--	--	--

แนวราชการแสดงผลกระทบเชิงบวกอันมีสำคัญ
ภาคการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการพัฒนาการจราจรของผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงและแก้ไขผลกระทบจากการพัฒนาการจราจรของผลกระทบสิ่งแวดล้อม

[illegible][illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
 แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
 มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามตัวประกอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อม และภูมิศาสตร์ ฯลฯ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ และประเมินผล
3.3 การขุดลอก 1) การจัดการน้ำ (ต่อ)			<ul style="list-style-type: none"> • ความถี่ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ก่อน-หลัง 2 ฤดู (ฤดูฝนและฤดูแล้ง) ผู้รับผิดชอบ ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างตรวจจากตอน หน้าหน้า 3-5

[illegible]


แบบรายงานการเสกศลงการพบสิ่งแปลกปลอมที่ลำห้วย
ตรวจการป้องกันและแก้ไขผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์


[illegible]

วันที่ ๒๕/๐๖/๒๕๖๕
 ณ กรุงเทพมหานคร
 นาย.....
 (นาย.....)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสัญชาติไทย/คนต่างด้าว
 บังคับให้ขายรถจักรยานยนต์คันที่.....
 หมายเลขทะเบียน.....
 ๒๕๖๕

แบบราชการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
 คาดการป้องกันและแก้ไขผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

[illegible]

กัญชาม 2565

 (นางสาว กัญชาม)
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
 อธิบดีกรมการศาสนา



กัญชาม 2565

 (นาย กัญชาม)
 พุทธศาสนิกชนผู้เลื่อมใสศรัทธาในพระพุทธศาสนา
 บริษัท อินโนเว้นท์ คอมมิวนิเคชั่น จำกัด

บริษัท อินโนเว้นท์ คอมมิวนิเคชั่น จำกัด
INNO
 Consult

บันทึกข้อความที่ นว. ๘2/101

แบบรายการแสดงผลการปฏิบัติงานด้วยข้อที่หลัก
 มาตราการปฏิบัติงานนี้จะมีผลต่อผลและการคิดหาผลรวมของผลรวมที่แจ้งแก่ผู้
 โครงการนี้ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความจำเป็นที่จะต้องมี

องค์ประกอบ ในวงเล็บ และรูปต่าง ๆ	สถานที่และองค์กรที่เกี่ยวข้อง	บทความอ้างอิงและเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง	บทความ ที่เกี่ยวข้อง	บทความที่กล่าวถึง เหตุการณ์และ ผลกระทบ
2.3 การสร้างโลก 21 การทำนบ (กบ)	สถานที่และองค์กรที่เกี่ยวข้อง	บทความอ้างอิงและเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง	บทความ ที่เกี่ยวข้อง	บทความที่กล่าวถึง เหตุการณ์และ ผลกระทบ

วันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕
 (นาย)  
 นายไชยพงษ์ ไชยพงษ์
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

87-149



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบแผนการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามจุดจบผลกระทบในแต่ละพื้นที่

องค์ประกอบงาน เชิงกลยุทธ์ และตัวชี้วัด ๑	ผลการดำเนินงานที่คาดหวัง	มาตรการป้องกันและแก้ไขการบรรลุผล	มาตรการติดตามและประเมินผล
๓.๖ การขยายโอกาส และรายได้ของ เกษตรกรรายย่อย (๑๕)	<p>ตัวชี้วัดการขยายโอกาสและรายได้ของเกษตรกรรายย่อย</p> <p>ร้อยละเกษตรกรรายย่อยที่มีรายได้เพิ่มขึ้น ๑๕ ปีขึ้นไป</p> <p>จำนวนเกษตรกรรายย่อยที่มีรายได้เพิ่มขึ้น ๑๕ ปีขึ้นไป</p> <p>จำนวนเกษตรกรรายย่อยที่มีรายได้เพิ่มขึ้น ๑๕ ปีขึ้นไป</p> <p>จำนวนเกษตรกรรายย่อยที่มีรายได้เพิ่มขึ้น ๑๕ ปีขึ้นไป</p>	<p>๑) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p> <p>๒) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p> <p>๓) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p> <p>๔) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p> <p>๕) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p>	<p>๑) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p> <p>๒) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p> <p>๓) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p> <p>๔) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p> <p>๕) กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนงานที่เสนอ</p>

เก็บถาวร 2565
 เมษายน ๒๕๖๕
 (นายวิรัช ภูมิสุตกุล)
 นายสุวิทย์ ปฐมไตรยางษดแทน
 สหบดีศิษย์เก่าสมาคม

แนวทางการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงพื้นที่
 แนวทางการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 แนวทางการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปริมย์ จังหวัดปริมย์

[illegible]

<p>  นาย พิชิต (นาย พิชิต ทรัพย์) ผู้จัดการ บริษัท ทรัพย์สมบูรณ์ จำกัด </p>	<p>  นาย พิชิต (นาย พิชิต ทรัพย์) ผู้จัดการ บริษัท ทรัพย์สมบูรณ์ จำกัด </p>
--	--

n7-151

แบบแผนการแสวงหาประโยชน์เชิงแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขสิ่งแวดล้อมและการศึกษาการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
164. การจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

องค์การบริหาร ส่วนท้องถิ่น และองค์ต่าง ๆ	ผลการดำเนินงาน ที่สำคัญ	ภาพรวมเชิงต้นและกับสถานการณ์สังคม	นภาพรเพ็ญศรีพรเกษม นภาพรเพ็ญศรีพรเกษม
3.3 การอนุรักษ์ และคุณค่าต่าง ๆ	- ข้อที่ 3 ของแผนแม่ บทว่าด้วย การอนุรักษ์ และคุณค่า ต่าง ๆ		

วันที่ ๒๕/๐๓/๖๕
 (นายวัน รื่น)
 ผู้จัดการทั่วไป
 บริษัท ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
 ๒๕/๐๓/๖๕

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการจัดการของเสียอันตราย
 แนวทางการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
 โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงงบบุคลากร
ตามภาพป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ภัยพิบัติ
โครงการป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ภัยพิบัติ
โครงการป้องกันและแก้ไขสถานการณ์ภัยพิบัติ

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงผลการประเมินเพื่อข้อเท็จจริง
โครงการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงระบบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดปทุมธานี

รายละเอียดการประเมิน	ผลการประเมิน	หมายเหตุ	การดำเนินการแก้ไข	ผลการดำเนินการแก้ไข
1. ผลการประเมิน 2. ผลการประเมิน 3. ผลการประเมิน 4. ผลการประเมิน	ผลการประเมิน	ผลการประเมิน	ผลการประเมิน	ผลการประเมิน

[illegible]

แบบรายการแสดงภาระหนี้ถึงเวลาด้อยค่าที่สำคัญ
 มาทบทวนป้องกันหนี้สินที่จะเกิดขึ้นและมาตรการลดความเสี่ยงต่อการสูญเสียดังกล่าวด้วย
 โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปริมย์ จังหวัดปทุมธานี

<p>องค์ประกอบทาง ปริมาณคือ และองค์ต่าง ๆ</p>	<p>3.4. การรวมกันและ ป็นองค์ส่วน</p>	<p>ผลการประเมินด้านที่ ๓ ผลสัมฤทธิ์ ของนักเรียน</p>	<p>รายละเอียด การดำเนินงาน</p>	<p>ผลการดำเนินงาน ตามแผน การดำเนินงาน</p>	<p>ผลการนิเทศ การนิเทศ การนิเทศ</p>	<p>ผลการนิเทศ การนิเทศ การนิเทศ</p>
--	--	---	------------------------------------	---	---	---

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งเชิงบวกและเชิงลบ
ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการ
โดยพิจารณาถึงผลกระทบทั้งระยะสั้นและระยะยาวจากโครงการ
โครงการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

[illegible]

หน้ากระดาษ: 2565

ลงวันที่: ๒๕๖๕

โดย: (ลายเซ็น)

นายวิชาญ อธิสุขสันต์ (ผู้ว่าราชการจังหวัด)

นายอภิเดช ปุณณิธาณ (รองผู้ว่าราชการจังหวัด)

อธิบดีกรมการปกครอง

67-165

INVESTMENT
INVESTMENT
INVESTMENT

1990a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, q, r, s, t, u, v, w, x, y, z, aa, ab, ac, ad, ae, af, ag, ah, ai, aj, ak, al, am, an, ao, ap, aq, ar, as, at, au, av, aw, ax, ay, az, ba, bb, bc, bd, be, bf, bg, bh, bi, bj, bk, bl, bm, bn, bo, bp, bq, br, bs, bt, bu, bv, bw, bx, by, bz, ca, cb, cc, cd, ce, cf, cg, ch, ci, cj, ck, cl, cm, cn, co, cp, cq, cr, cs, ct, cu, cv, cw, cx, cy, cz, da, db, dc, dd, de, df, dg, dh, di, dj, dk, dl, dm, dn, do, dp, dq, dr, ds, dt, du, dv, dw, dx, dy, dz, ea, eb, ec, ed, ee, ef, eg, eh, ei, ej, ek, el, em, en, eo, ep, eq, er, es, et, eu, ev, ew, ex, ey, ez, fa, fb, fc, fd, fe, ff, fg, fh, fi, fj, fk, fl, fm, fn, fo, fp, fq, fr, fs, ft, fu, fv, fw, fx, fy, fz, ga, gb, gc, gd, ge, gf, gg, gh, gi, gj, gk, gl, gm, gn, go, gp, gq, gr, gs, gt, gu, gv, gw, gx, gy, gz, ha, hb, hc, hd, he, hf, hg, hh, hi, hj, hk, hl, hm, hn, ho, hp, hq, hr, hs, ht, hu, hv, hw, hx, hy, hz, ia, ib, ic, id, ie, if, ig, ih, ii, ij, ik, il, im, in, io, ip, iq, ir, is, it, iu, iv, iw, ix, iy, iz, ja, jb, jc, jd, je, jf, jg, jh, ji, jj, jk, jl, jm, jn, jo, jp, jq, jr, js, jt, ju, jv, jw, jx, jy, jz, ka, kb, kc, kd, ke, kf, kg, kh, ki, kj, kk, kl, km, kn, ko, kp, kq, kr, ks, kt, ku, kv, kw, kx, ky, kz, la, lb, lc, ld, le, lf, lg, lh, li, lj, lk, ll, lm, ln, lo, lp, lq, lr, ls, lt, lu, lv, lw, lx, ly, lz, ma, mb, mc, md, me, mf, mg, mh, mi, mj, mk, ml, mm, mn, mo, mp, mq, mr, ms, mt, mu, mv, mw, mx, my, mz, na, nb, nc, nd, ne, nf, ng, nh, ni, nj, nk, nl, nm, nn, no, np, nq, nr, ns, nt, nu, nv, nw, nx, ny, nz, oa, ob, oc, od, oe, of, og, oh, oi, oj, ok, ol, om, on, oo, op, oq, or, os, ot, ou, ov, ow, ox, oy, oz, pa, pb, pc, pd, pe, pf, pg, ph, pi, pj, pk, pl, pm, pn, po, pp, pq, pr, ps, pt, pu, pv, pw, px, py, pz, qa, qb, qc, qd, qe, qf, qg, qh, qi, qj, qk, ql, qm, qn, qo, qp, qq, qr, qs, qt, qu, qv, qw, qx, qy, qz, ra, rb, rc, rd, re, rf, rg, rh, ri, rj, rk, rl, rm, rn, ro, rp, rq, rr, rs, rt, ru, rv, rw, rx, ry, rz, sa, sb, sc, sd, se, sf, sg, sh, si, sj, sk, sl, sm, sn, so, sp, sq, sr, ss, st, su, sv, sw, sx, sy, sz, ta, tb, tc, td, te, tf, tg, th, ti, tj, tk, tl, tm, tn, to, tp, tq, tr, ts, tt, tu, tv, tw, tx, ty, tz, ua, ub, uc, ud, ue, uf, ug, uh, ui, uj, uk, ul, um, un, uo, up, uq, ur, us, ut, uu, uv, uw, ux, uy, uz, va, vb, vc, vd, ve, vf, vg, vh, vi, vj, vk, vl, vm, vn, vo, vp, vq, vr, vs, vt, vu, vv, vw, vx, vy, vz, wa, wb, wc, wd, we, wf, wg, wh, wi, wj, wk, wl, wm, wn, wo, wp, wq, wr, ws, wt, wu, wv, ww, wx, wy, wz, xa, xb, xc, xd, xe, xf, xg, xh, xi, xj, xk, xl, xm, xn, xo, xp, xq, xr, xs, xt, xu, xv, xw, xx, xy, xz, ya, yb, yc, yd, ye, yf, yg, yh, yi, yj, yk, yl, ym, yn, yo, yp, yq, yr, ys, yt, yu, yv, yw, yx, yy, yz, za, zb, zc, zd, ze, zf, zg, zh, zi, zj, zk, zl, zm, zn, zo, zp, zq, zr, zs, zt, zu, zv, zw, zx, zy, zz.

INVC Innovation
Consultants Co., Ltd.

IVC innovation
Consultants Co., Ltd.
เปิดให้บริการด้วย ความสำเร็จเสมอ

แนวทางการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการจัดการของเสียอันตราย
โครงการปรับปรุงอาคารจากถนนวิริยาลัย จังหวัดบุรีรัมย์

มาตรการปกป้องกันและกันและทั้งเขตอุตสาหกรรมจอร์เจียมีผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แบบปรายภาพแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible]

ลงนาม.....
 (นายวิชาญ ภักดิ์เมธีกุล)
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
 อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

n7-166

ร.ร.รองเจ้าอาวาสบก. 82/101

ผู้ประสานงานหน้า 82/01

วันที่ ๒๕ เดือน พฤษภาคม ๒๕๖๕
 ลงนาม.....
 นายวิชาญ นาคดีบุตร
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
 อธิบดีกรมการศาสนา

[illegible]

IVC Innovation Consultants Co., Ltd.

แบบรายงานแสดงผลการดำเนินงานเชิงพื้นที่ที่สำคัญ
ภาคกลางปึงกันและให้บุคลากรซึ่งมีความสามารถทางความคิดสร้างสรรค์เสนอผลการปฏิบัติงานเชิงพื้นที่
โดยกองได้รับบรรจุขยายทำเอกเทศงานปึงกัน จังหวัดปึงกัน

<p>อธิบายตอน การเป็นเพื่อน และเพื่อนต่าง ๆ</p>	<p>ผลการเรียนรู้ที่นักเรียนได้ศึกษา และเข้าใจเกี่ยวกับ เพื่อน</p>	<p>ความรู้เกี่ยวกับเพื่อน และเพื่อนต่าง ๆ</p>	<p>ความรู้เกี่ยวกับเพื่อน และเพื่อนต่าง ๆ</p>	<p>ความรู้เกี่ยวกับเพื่อน และเพื่อนต่าง ๆ</p>	<p>ความรู้เกี่ยวกับเพื่อน และเพื่อนต่าง ๆ</p>
--	---	---	---	---	---

07-177

แนวทางการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

[illegible]

n7-179

แบบรายการแสดงภาระหนี้สินและมูลค่าสินทรัพย์
 มาตรา ๖๖ และ ๖๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

องค์ประกอบ ทางสังคมหรือวัฒนธรรม ภายในกลุ่มฯ	องค์ประกอบ ทางสังคมหรือวัฒนธรรม ภายในกลุ่มฯ	ผลการประเมิน: ข้อสังเกตที่สำคัญ	ผลการประเมิน: ข้อสังเกตที่สำคัญ	หมายเหตุหรือความคิดเห็น คณะกรรมการประเมิน
4.3 การพิจารณาถึงผลกระทบ ต่อชาวพื้นเมือง (ซีบี)	22 หลัง และที่ 27 หมู่ 9 จังหวัดแม่ฮ่องสอน) มี 5 องค์การในพื้นที่ ที่อาจเคยมีบทบาท 28 หลัง มีการประกาศทางสาธารณะ ประมาณ 2,610 ตาราง เมตรไปยังกลุ่ม 9 จังหวัด ผลกระทบต่อการตั้งถิ่นและ ชุมชนท้องถิ่นที่คิดหรืออยู่ ในระดับกลาง	รวมข้อดีและประเด็นปัญหา การตั้งถิ่นและผลกระทบ ที่มีได้ดำเนินการไว้ระยะ แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว	รวมข้อดีและประเด็นปัญหา การตั้งถิ่นและผลกระทบ ที่มีได้ดำเนินการไว้ระยะ แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว	รวมข้อดีและประเด็นปัญหา การตั้งถิ่นและผลกระทบ ที่มีได้ดำเนินการไว้ระยะ แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว แล้ว ผลการดำเนินการไว้ระยะแล้ว

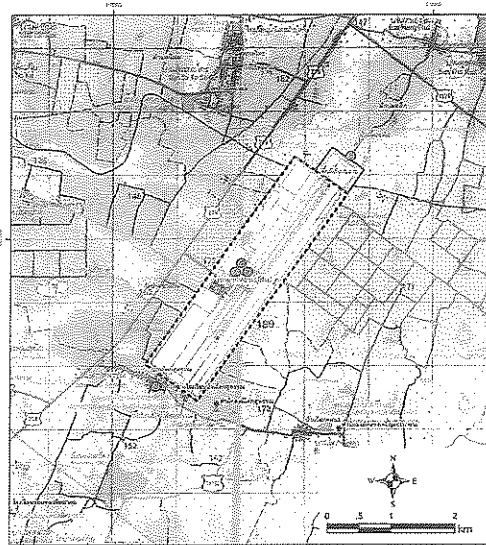
07-178

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

ฉบับร่าง หนังสือเวียน เลขที่ กค.ก.ว. ๗ ๔.๔ ลงวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๒ คณะกรรมการ และกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิ	ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ ตามตัวชี้วัด - ไม่มี	ผลการปฏิบัติงาน ตามตัวชี้วัด - ไม่มี	ผลการติดตามและ ประเมินผล ตามตัวชี้วัด - ไม่มี
---	---	--	--

17-18

ข้อมูลระบบ ทางอิเล็กทรอนิกส์ และบัญชี ๗	เอกสารนำส่งข้อมูลบัญชี รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว	มาตรการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว	มาตรการป้องกันและเฝ้าระวังการทุจริต รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว
4.5 มาตรการและ ประสิทธิภาพ (60)	รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว	รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว	รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว รวมฉบับเดียว

[illegible]

สัญลักษณ์:

สำนักงานใหญ่

สำนักงานสาขา

ศูนย์บริการลูกค้า

สำนักงานใหญ่/ศูนย์บริการลูกค้า

- ① สาขาเชียงใหม่
- ② สาขาภูเก็ต
- ③ สาขากรุงเทพฯ
- ④ สาขาขอนแก่น

สำนักงานสาขา

- ① สาขาเชียงใหม่
- ② สาขาภูเก็ต
- ③ สาขากรุงเทพฯ
- ④ สาขาขอนแก่น

ก. กรุงเทพฯ

ข. เชียงใหม่

ก. กรุงเทพฯ

ข. เชียงใหม่

รูปที่ 1 ตำแหน่งที่ตั้งตามแผนที่ประเทศไทย (2551)

สำนักงาน 2560

สาขา ก.

สาขา ข.

สำนักงาน 2565

สาขา ก.

สาขา ข.

สำนักงาน 2560

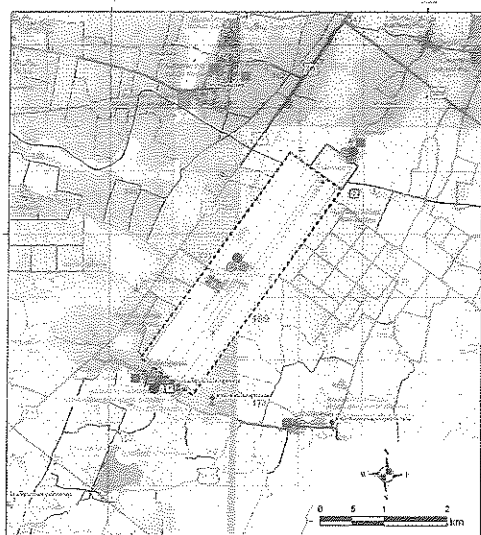
สาขา ก.

สาขา ข.

สำนักงาน 2565

สาขา ก.

สาขา ข.



5S

5S หลัก

- 整理 (Seiri)
- 整顿 (Seiton)
- 清掃 (Seiso)

5S เสริม

- 清潔 (Seiketsu)
- 素养 (Shitsuke)

1. 整理 (Seiri)

2. 整顿 (Seiton)

3. 清掃 (Seiso)


4. 清潔 (Seiketsu)


5. 素养 (Shitsuke)

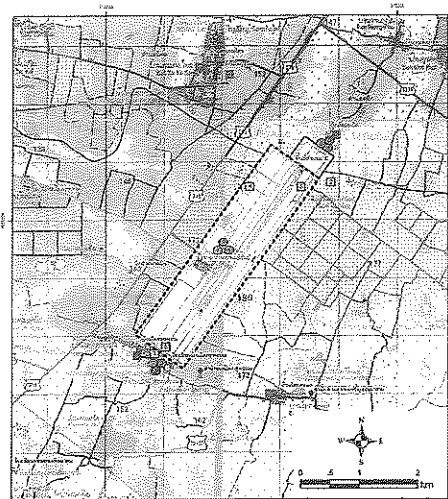
- 1. 遵守 (Shuizen)
- 2. 习惯 (Shikun)

6. 安全 (Safety)

- 1. 安全 (Safety)
- 2. 卫生 (Hygiene)

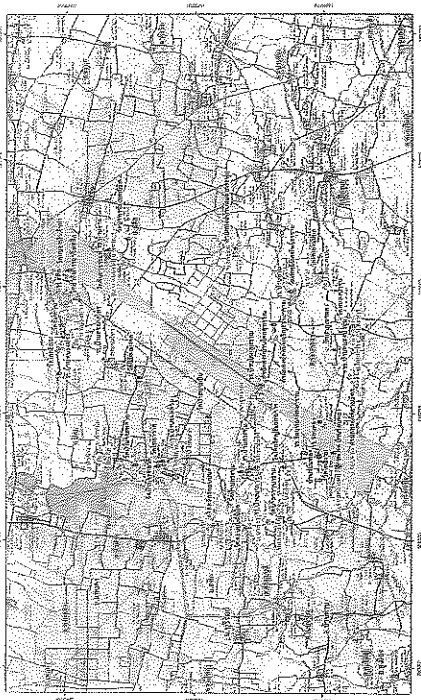
กษ.บย.น 2565 
 ลงนาม: _____
 (นายวิฑูรย์ กัณฺธิสวณิชกุล)
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
 อธิบดีกรมการโยธาโยน
 กรุงเทพมหานคร

กษ.บย.น 2565 
 ลงนาม: _____
 (นายเสริม หิรัญ)
 บุคลากรกรมการโยธาโยน
 กรุงเทพมหานคร

[illegible]

1. **นายแพทย์ 2565**
 (นายแพทย์ที่ปรึกษาศูนย์สุขภาพ)
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
 อธิบดีกรมการแพทย์สาธารณสุข

2. **นายแพทย์ 2565**
 (นายแพทย์ กิ่งใบ)
 บุคลากรทางการแพทย์ผู้ปฏิบัติงานประจำหน่วยงาน/
 กรรมการผู้ติดตาม เภสัชกร อธิบดีประจักษ์ ก่อมนิจคุณภักดิ์ จักรภัค

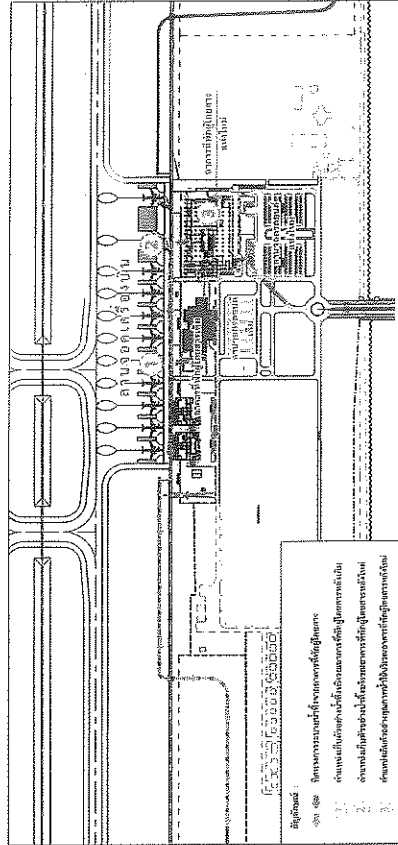


รูปที่ 3 พื้นที่โครงการศึกษาและพื้นที่โครงการอื่นที่เกี่ยวข้อง

วันที่ 15/05/2565
ผู้จัดทำ: บริษัท อีโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
ผู้ตรวจสอบ: บริษัท อีโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบ BR.1

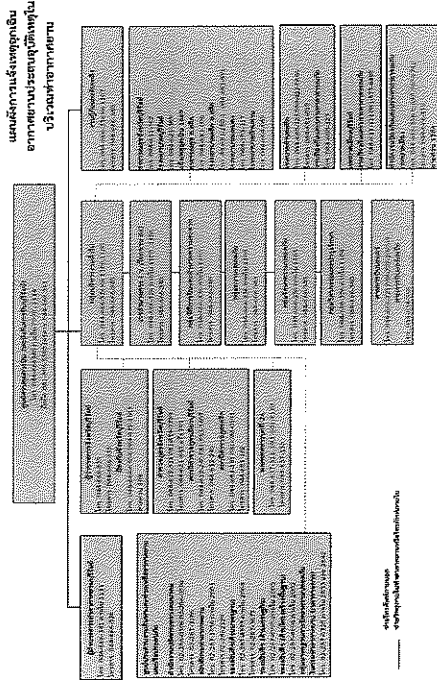


รูปที่ 5 แผนผังบริเวณพื้นที่โครงการศึกษา

วันที่ 15/05/2565
ผู้จัดทำ: บริษัท อีโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
ผู้ตรวจสอบ: บริษัท อีโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบ BR.1



รูปที่ 6 แผนจัดการเชิงกลยุทธ์ของโครงการศึกษา

วันที่ 15/05/2565
ผู้จัดทำ: บริษัท อีโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
ผู้ตรวจสอบ: บริษัท อีโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด



ภาคผนวก ข

เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์
ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ และอำเภอสตึก
อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดกัญ

ในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๘ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

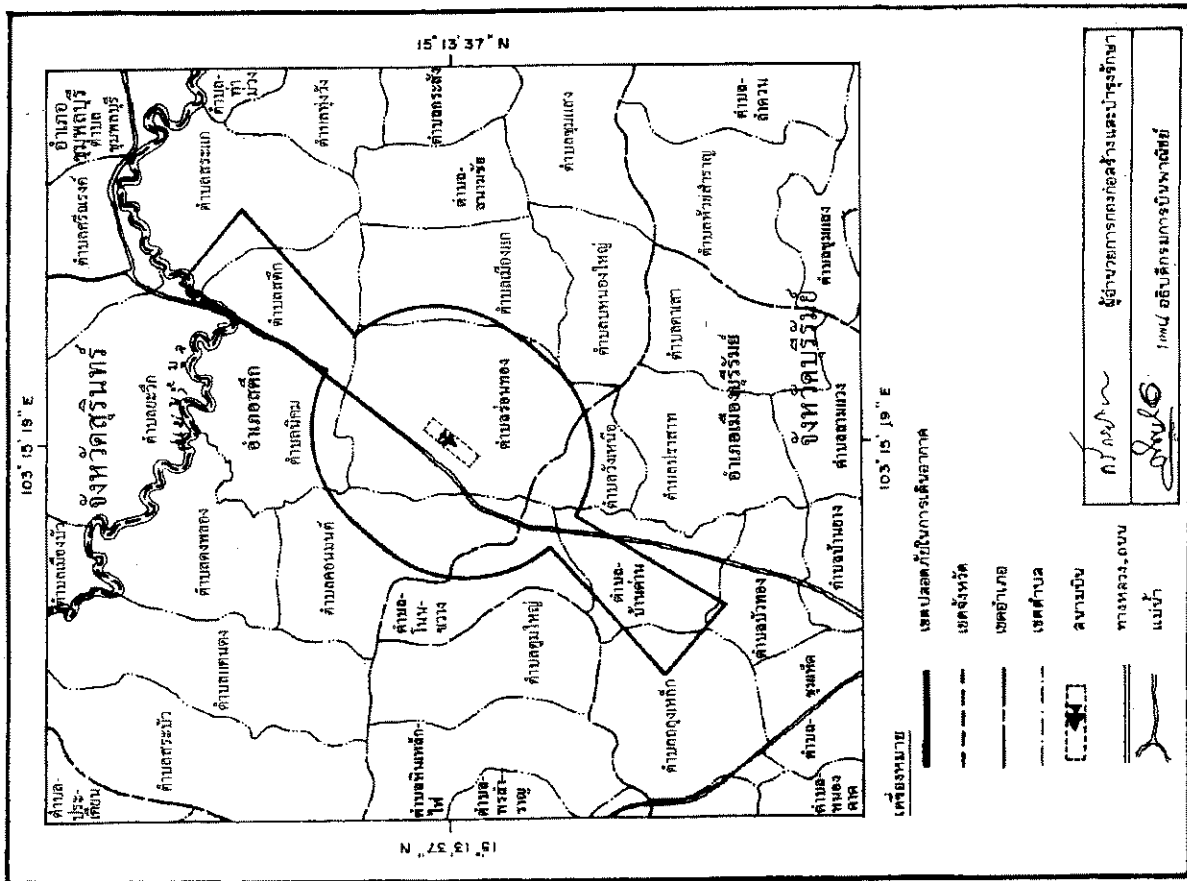
ให้เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ในท้องที่ตำบลเวียง อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ ตำบลสระแก ตำบลนิคม ตำบลสถึก ตำบลคอนมนต์ ตำบลร่อนทอง ตำบลเมืองแก อำเภอสถึก ตำบลโนนขวาง ตำบลวังเหนือ ตำบลบ้านด่าน ตำบล ถูลเหล็ก ตำบลบัวทอง อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายประกาศนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๐

สุวัจน์ ลิปตพัลลภ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



ภาคผนวก ค

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-23 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 23 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2404001
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2404001

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กเกิน 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 : * ปกติค่ามาตรฐานการวัดฝุ่นละอองตาม พ.ร.บ. 2547 เมื่อคำนวณมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-23 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 23 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2404002
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2404002

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กเกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
1-2/04/2567	0.108	0.073
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 : * ปกติค่ามาตรฐานการวัดฝุ่นละอองตาม พ.ร.บ. 2547 เมื่อคำนวณมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวพิศมร เกื้อทองคำ)

1/1
* ตัวนี้มีไว้ใช้ สำหรับติดบนหน้ารายงานผลการวิเคราะห์ ไม่ให้ผู้อื่นนำข้อมูลไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวพิศมร เกื้อทองคำ)

1/1
* ตัวนี้มีไว้ใช้ สำหรับติดบนหน้ารายงานผลการวิเคราะห์ ไม่ให้ผู้อื่นนำข้อมูลไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-23 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 23 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2404003
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2404003

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กเกิน 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 : * ปกติค่ามาตรฐานการวัดฝุ่นละอองตาม พ.ร.บ. 2547 เมื่อคำนวณมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-25 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 25 เมษายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : Thermo Environmental Model 48C S/N 48C-71365-368
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared 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	0.59	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	0.65	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	0.50	0.50	0.48	0.43	0.42	0.43
06:00-07:00 น.	0.57	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 : * ปกติค่ามาตรฐานการวัดฝุ่นละอองตาม พ.ร.บ. 2547 เมื่อคำนวณมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวพิศมร เกื้อทองคำ)

1/1
* ตัวนี้มีไว้ใช้ สำหรับติดบนหน้ารายงานผลการวิเคราะห์ ไม่ให้ผู้อื่นนำข้อมูลไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวพิศมร เกื้อทองคำ)

1/1
* ตัวนี้มีไว้ใช้ สำหรับติดบนหน้ารายงานผลการวิเคราะห์ ไม่ให้ผู้อื่นนำข้อมูลไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 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

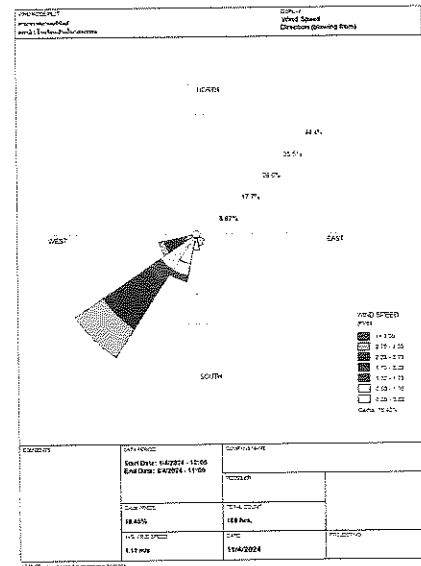
ทิศ	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	> 3.30	
N	0	1	0	0	0	0	0	1
NNE	0	0	0	0	0	0	0	0
NE	0	0	0	0	0	0	0	0
NNE	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0
ESE	0	0	0	0	0	0	0	0
SE	0	0	0	0	0	0	0	0
SSE	0	0	0	0	0	0	0	0
S	4	0	1	0	0	0	0	5
SSW	4	0	1	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 : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
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 (%)



ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาววิภากร ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาววิภากร ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
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

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
12.00-13.00 น.	0.9	SW	2.2	SW	2.7	SW	1.8	SW
13.00-14.00 น.	2.2	SW	2.7	SW	2.7	SW	2.2	SW
14.00-15.00 น.	2.7	WSW	1.8	SW	3.1	SW	2.2	SW
15.00-16.00 น.	2.2	WSW	2.2	SW	2.7	SW	2.2	WSW
16.00-17.00 น.	1.8	SW	2.2	SW	2.2	SW	2.2	WSW
17.00-18.00 น.	1.3	SW	1.8	SW	1.8	SW	1.8	WSW
18.00-19.00 น.	0.9	SW	0.9	WSW	1.3	SW	0.9	WSW
19.00-20.00 น.	0	SW	0	NW	0	SSW	0	WSW
20.00-21.00 น.	0	SSW	0	NW	0	SSE	0	NW
21.00-22.00 น.	0	S	0.4	ESE	0.4	SE	0.4	SE
22.00-23.00 น.	0	S	0.4	SSW	0.9	SW	0.4	SSE
23.00-24.00 น.	0.4	SSW	0.4	SSW	0.4	SSW	0.4	S
00.00-01.00 น.	0.4	SSW	0.9	SW	0.9	SSW	0.4	S
01.00-02.00 น.	0.4	SSW	0.9	SW	0.9	SSW	0.4	SW
02.00-03.00 น.	0.9	SW	0.4	SSE	0.4	S	0.9	SW
03.00-04.00 น.	0.4	S	0.4	SSW	0.4	SW	0.4	S
04.00-05.00 น.	0.4	SSE	0.4	SSE	0.9	SSW	0.4	S
05.00-06.00 น.	0.4	SSW	0.9	SW	0.4	SW	0.4	SSE
06.00-07.00 น.	0.4	SSW	0.9	SW	0	S	0	S
07.00-08.00 น.	0	---	0	---	0	---	0	---
08.00-09.00 น.	2.2	SW	0	---	0.9	SW	0.4	SW
09.00-10.00 น.	2.7	WSW	1.8	SW	1.8	SW	1.3	SW
10.00-11.00 น.	2.2	SW	2.7	SW	1.3	SW	1.8	WSW
11.00-12.00 น.	2.7	SW	2.7	SW	1.8	SW	1.3	WSW

หมายเหตุ : - Calm

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาววิภากร ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
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

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
12.00-13.00 น.	2.2	SW	2.7	SW	3.1	SW
13.00-14.00 น.	2.2	WSW	2.7	SW	3.1	WSW
14.00-15.00 น.	2.7	SW	2.7	SW	2.7	SW
15.00-16.00 น.	2.7	SW	2.2	WSW	2.2	SW
16.00-17.00 น.	2.2	WSW	1.3	SW	2.2	WSW
17.00-18.00 น.	1.8	SW	0.9	SW	1.8	SW
18.00-19.00 น.	0.9	SSW	0.9	WSW	0.9	SW
19.00-20.00 น.	0.9	SW	0	SE	0	SSE
20.00-21.00 น.	0.4	WSW	0	SE	0	SE
21.00-22.00 น.	0.4	SE	0.4	SSW	0.4	ESE
22.00-23.00 น.	0.4	SE	0.4	SW	0.4	SE
23.00-24.00 น.	0	S	0	S	0	SE
00.00-01.00 น.	0.4	WSW	1.3	SSW	0.4	SW
01.00-02.00 น.	1.3	SSW	1.3	SSW	0.4	S
02.00-03.00 น.	0.9	SSW	0.9	SSW	0	S
03.00-04.00 น.	0.4	SSW	0.4	S	0	SW
04.00-05.00 น.	0	S	0.4	SSW	0.4	SW
05.00-06.00 น.	0.4	SSW	0.4	SSW	0.4	SW
06.00-07.00 น.	0	S	0.4	SSE	0.4	SSW
07.00-08.00 น.	0	---	0	---	0	---
08.00-09.00 น.	1.3	SW	1.3	SW	2.2	WSW
09.00-10.00 น.	1.8	SW	1.8	SW	2.7	SW
10.00-11.00 น.	2.2	SW	2.2	SW	2.7	SW
11.00-12.00 น.	2.2	SW	2.2	SW	2.2	SW

หมายเหตุ : - Calm

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาววิภากร ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
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

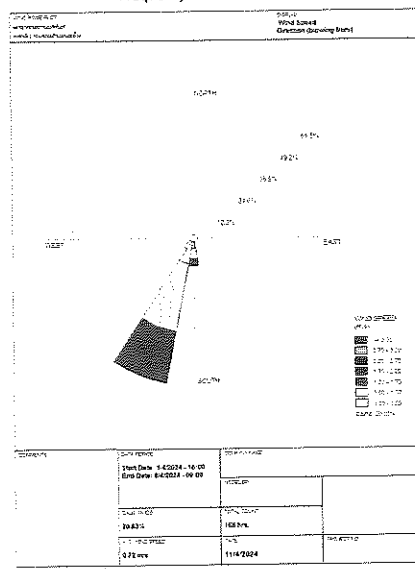
ทิศทาง	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	>= 3.30	
N	0	0	0	0	0	0	0	0
NNE	0	0	0	0	0	0	0	0
NE	0	0	0	0	0	0	0	0
NNE	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0
ESE	2	0	0	0	0	0	0	2
SE	3	0	0	0	0	0	0	3
SSE	6	0	0	0	0	0	0	6
S	8	2	0	0	0	0	0	10
SSW	15	6	3	0	0	0	0	24
SW	8	13	7	12	16	17	0	73
WSW	2	3	1	2	8	3	0	19
W	0	0	0	0	0	0	0	0
WNW	0	0	0	0	0	0	0	0
NW	0	0	0	0	0	0	0	0
NNW	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	46	22	11	14	24	20	0	137
Calm								31.00
Calm%								18.45
ร้อยละ	27.38	13.10	6.55	8.33	14.29	11.90	0.00	100.00

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนบุรีรัมย์
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

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารนบุรีริมย์
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
N-E	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's								35.00
Calm's%								20.83
ร้อยละ	19.64	35.12	23.21	1.19	0.00	0.00	0.00	100.00

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ นุ่มนาม) ผู้จัดทำ : นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว ผู้รับรองผล : (นางสาวพิชิตพร เหลืองทองคำ)

4/4

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นและอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามข้อมูลจริง



ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 2



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยสุขุมวิทซอย 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10160
184 Soi Phumthammachon Soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangnae, Bangkok 10160
TEL: 0-2605-6600-2 FAX: EXT.17
E-mail: asialabconsultant@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่ปลูกโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2408031 - A2408037
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2408007

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
14-15/08/2567	0.049	0.027
15-16/08/2567	0.055	0.026
16-17/08/2567	0.031	0.015
17-18/08/2567	0.023	0.015
18-19/08/2567	0.027	0.016
19-20/08/2567	0.039	0.017
20-21/08/2567	0.027	0.013
มาตรฐาน*	0.330	0.120

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

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)



1/1

* ห้ามมิให้คัดลอก หรือทำซ้ำ หรือดัดแปลงข้อมูลใดๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทฯ



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยสุขุมวิทซอย 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10160
184 Soi Phumthammachon Soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangnae, Bangkok 10160
TEL: 0-2605-6600-2 FAX: EXT.17
E-mail: asialabconsultant@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2408038 - A2408044
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2408008

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
14-15/08/2567	0.024	0.016
15-16/08/2567	0.026	0.019
16-17/08/2567	0.021	0.014
17-18/08/2567	0.023	0.016
18-19/08/2567	0.025	0.018
19-20/08/2567	0.027	0.015
20-21/08/2567	0.023	0.015
มาตรฐาน*	0.330	0.120

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

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)



1/1

* ห้ามมิให้คัดลอก หรือทำซ้ำ หรือดัดแปลงข้อมูลใดๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทฯ



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยสุขุมวิทซอย 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10160
184 Soi Phumthammachon Soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangnae, Bangkok 10160
TEL: 0-2605-6600-2 FAX: EXT.17
E-mail: asialabconsultant@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไม้
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2408045 - A2408051
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2408009

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
14-15/08/2567	0.033	0.019
15-16/08/2567	0.086	0.028
16-17/08/2567	0.066	0.030
17-18/08/2567	0.076	0.016
18-19/08/2567	0.063	0.025
19-20/08/2567	0.063	0.026
20-21/08/2567	0.032	0.017
มาตรฐาน*	0.330	0.120

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

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)



1/1

* ห้ามมิให้คัดลอก หรือทำซ้ำ หรือดัดแปลงข้อมูลใดๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทฯ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณใต้หลังคาอาคาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : Thermo Environmental Model 48C S/N 48C-66729-353
วิธีการวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2408007
เลขที่รายงาน : RPC2408007

Interval Time	CO Concentration (ppm)						
	14-15/08/67	15-16/08/67	16-17/08/67	17-18/08/67	18-19/08/67	19-20/08/67	20-21/08/67
11:00-12:00 น.	0.33	0.40	0.35	0.38	0.40	0.38	0.34
12:00-13:00 น.	0.33	0.42	0.35	0.31	0.37	0.33	0.38
13:00-14:00 น.	0.37	0.38	0.45	0.30	0.35	0.40	0.40
14:00-15:00 น.	0.38	0.42	0.44	0.35	0.38	0.41	0.31
15:00-16:00 น.	0.36	0.48	0.43	0.38	0.34	0.39	0.40
16:00-17:00 น.	0.40	0.37	0.37	0.37	0.40	0.37	0.38
17:00-18:00 น.	0.42	0.41	0.39	0.43	0.44	0.35	0.40
18:00-19:00 น.	0.44	0.42	0.35	0.43	0.40	0.32	0.33
19:00-20:00 น.	0.39	0.38	0.32	0.34	0.36	0.31	0.39
20:00-21:00 น.	0.38	0.37	0.27	0.38	0.35	0.27	0.35
21:00-22:00 น.	0.35	0.34	0.26	0.33	0.32	0.22	0.25
22:00-23:00 น.	0.32	0.27	0.27	0.29	0.26	0.25	0.26
23:00-24:00 น.	0.35	0.27	0.29	0.28	0.28	0.27	0.32
00:00-01:00 น.	0.32	0.24	0.21	0.24	0.24	0.25	0.27
01:00-02:00 น.	0.36	0.25	0.27	0.22	0.24	0.21	0.27
02:00-03:00 น.	0.25	0.26	0.23	0.23	0.21	0.21	0.28
03:00-04:00 น.	0.33	0.23	0.26	0.23	0.27	0.26	0.20
04:00-05:00 น.	0.29	0.28	0.24	0.24	0.25	0.28	0.22
05:00-06:00 น.	0.26	0.26	0.25	0.24	0.27	0.25	0.28
06:00-07:00 น.	0.22	0.25	0.22	0.27	0.31	0.22	0.27
07:00-08:00 น.	0.34	0.36	0.24	0.32	0.31	0.25	0.30
08:00-09:00 น.	0.39	0.38	0.28	0.36	0.32	0.32	0.37
09:00-10:00 น.	0.37	0.41	0.37	0.38	0.37	0.36	0.33
10:00-11:00 น.	0.42	0.39	0.36	0.40	0.46	0.36	0.38
24 Hour Average	0.35	0.35	0.32	0.32	0.33	0.30	0.32
8 Hour Average	0.37	0.39	0.39	0.36	0.31	0.37	0.38
1 Hour Maximum	0.44	0.42	0.45	0.43	0.44	0.41	0.41
1 Hour Minimum	0.25	0.23	0.21	0.22	0.21	0.21	0.20
1 Hour Standard*	30.00						
24 Hour Standard*	9.00						

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการวัดมลพิษทางอากาศ ค่าเฉลี่ย 10 (พ.ศ.2538) ถึง 15 (พ.ศ.2543) ตามมาตรฐานคุณภาพอากาศสำหรับบริเวณที่อาศัย

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) ผู้รับรองผล : (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

I/I
* ปริมาณค่าเฉลี่ย ค่าเฉลี่ยของผลการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ ค่าเฉลี่ย 10 (พ.ศ.2538) ถึง 15 (พ.ศ.2543) ตามมาตรฐานคุณภาพอากาศสำหรับบริเวณที่อาศัย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : Thermo Environmental Model 48C S/N 48C-75799-381
วิธีการวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2408008
เลขที่รายงาน : RPC2408008

Interval Time	CO Concentration (ppm)						
	14-15/08/67	15-16/08/67	16-17/08/67	17-18/08/67	18-19/08/67	19-20/08/67	20-21/08/67
12:00-13:00 น.	0.35	0.42	0.43	0.36	0.40	0.29	0.35
13:00-14:00 น.	0.32	0.44	0.41	0.29	0.38	0.29	0.36
14:00-15:00 น.	0.32	0.36	0.40	0.37	0.32	0.29	0.37
15:00-16:00 น.	0.42	0.36	0.39	0.40	0.39	0.28	0.38
16:00-17:00 น.	0.46	0.37	0.36	0.44	0.41	0.31	0.36
17:00-18:00 น.	0.42	0.39	0.31	0.41	0.39	0.36	0.39
18:00-19:00 น.	0.42	0.35	0.29	0.36	0.41	0.33	0.37
19:00-20:00 น.	0.37	0.27	0.29	0.33	0.37	0.32	0.37
20:00-21:00 น.	0.32	0.30	0.24	0.31	0.33	0.29	0.32
21:00-22:00 น.	0.31	0.23	0.28	0.28	0.30	0.27	0.29
22:00-23:00 น.	0.30	0.31	0.22	0.26	0.25	0.25	0.25
23:00-24:00 น.	0.36	0.29	0.25	0.25	0.23	0.23	0.23
00:00-01:00 น.	0.22	0.21	0.26	0.22	0.25	0.25	0.19
01:00-02:00 น.	0.22	0.25	0.21	0.20	0.22	0.23	0.19
02:00-03:00 น.	0.24	0.23	0.25	0.21	0.20	0.21	0.21
03:00-04:00 น.	0.22	0.24	0.22	0.21	0.24	0.22	0.22
04:00-05:00 น.	0.22	0.25	0.25	0.23	0.26	0.25	0.23
05:00-06:00 น.	0.27	0.28	0.26	0.27	0.28	0.23	0.26
06:00-07:00 น.	0.30	0.31	0.32	0.25	0.28	0.29	0.27
07:00-08:00 น.	0.28	0.36	0.35	0.29	0.31	0.31	0.31
08:00-09:00 น.	0.32	0.31	0.36	0.27	0.33	0.35	0.35
09:00-10:00 น.	0.38	0.33	0.35	0.35	0.33	0.31	0.33
10:00-11:00 น.	0.41	0.40	0.35	0.32	0.28	0.37	0.42
11:00-12:00 น.	0.32	0.33	0.35	0.37	0.20	0.34	0.41
24 Hour Average	0.32	0.32	0.31	0.30	0.31	0.29	0.31
8 Hour Average	0.37	0.36	0.37	0.35	0.34	0.32	0.37
1 Hour Maximum	0.46	0.44	0.43	0.44	0.41	0.37	0.42
1 Hour Minimum	0.22	0.21	0.21	0.20	0.20	0.21	0.19
1 Hour Standard*	30.00						
24 Hour Standard*	9.00						

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการวัดมลพิษทางอากาศ ค่าเฉลี่ย 10 (พ.ศ.2538) ถึง 15 (พ.ศ.2543) ตามมาตรฐานคุณภาพอากาศสำหรับบริเวณที่อาศัย

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) ผู้รับรองผล : (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

I/I
* ปริมาณค่าเฉลี่ย ค่าเฉลี่ยของผลการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ ค่าเฉลี่ย 10 (พ.ศ.2538) ถึง 15 (พ.ศ.2543) ตามมาตรฐานคุณภาพอากาศสำหรับบริเวณที่อาศัย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ทุ่งนาบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : Thermo Environmental Model 48C S/N 48C-65624-348
วิธีการวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2408009
เลขที่รายงาน : RPC2408009

Interval Time	CO Concentration (ppm)						
	14-15/08/67	15-16/08/67	16-17/08/67	17-18/08/67	18-19/08/67	19-20/08/67	20-21/08/67
10:00-11:00 น.	0.36	0.41	0.27	0.31	0.27	0.36	0.31
11:00-12:00 น.	0.37	0.44	0.33	0.35	0.32	0.36	0.36
12:00-13:00 น.	0.36	0.39	0.27	0.38	0.32	0.37	0.39
13:00-14:00 น.	0.37	0.32	0.29	0.41	0.42	0.29	0.34
14:00-15:00 น.	0.43	0.31	0.32	0.40	0.40	0.31	0.38
15:00-16:00 น.	0.36	0.35	0.35	0.38	0.38	0.35	0.36
16:00-17:00 น.	0.44	0.34	0.35	0.26	0.36	0.33	0.37
17:00-18:00 น.	0.37	0.32	0.37	0.39	0.45	0.39	0.40
18:00-19:00 น.	0.36	0.37	0.41	0.31	0.36	0.37	0.37
19:00-20:00 น.	0.31	0.29	0.20	0.28	0.33	0.28	0.30
20:00-21:00 น.	0.27	0.27	0.35	0.29	0.35	0.24	0.30
21:00-22:00 น.	0.27	0.30	0.33	0.24	0.31	0.21	0.29
22:00-23:00 น.	0.20	0.26	0.21	0.20	0.27	0.23	0.26
23:00-24:00 น.	0.20	0.25	0.26	0.21	0.20	0.21	0.21
00:00-01:00 น.	0.21	0.21	0.26	0.24	0.22	0.19	0.21
01:00-02:00 น.	0.21	0.19	0.21	0.21	0.22	0.18	0.20
02:00-03:00 น.	0.23	0.20	0.25	0.24	0.21	0.20	0.23
03:00-04:00 น.	0.19	0.23	0.20	0.22	0.27	0.20	0.19
04:00-05:00 น.	0.19	0.24	0.22	0.20	0.23	0.24	0.20
05:00-06:00 น.	0.24	0.27	0.27	0.25	0.30	0.21	0.25
06:00-07:00 น.	0.23	0.25	0.27	0.27	0.36	0.25	0.28
07:00-08:00 น.	0.35	0.38	0.31	0.21	0.29	0.26	0.30
08:00-09:00 น.	0.36	0.28	0.32	0.33	0.29	0.28	0.33
09:00-10:00 น.	0.33	0.32	0.30	0.29	0.32	0.29	0.38
24 Hour Average	0.30	0.30	0.29	0.29	0.31	0.28	0.30
8 Hour Average	0.38	0.35	0.31	0.35	0.35	0.32	0.35
1 Hour Maximum	0.44	0.44	0.41	0.41	0.45	0.39	0.40
1 Hour Minimum	0.19	0.19	0.20	0.20	0.20	0.18	0.19
1 Hour Standard*	30.00						
24 Hour Standard*	9.00						

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการวัดมลพิษทางอากาศ ค่าเฉลี่ย 10 (พ.ศ.2538) ถึง 15 (พ.ศ.2543) ตามมาตรฐานคุณภาพอากาศสำหรับบริเวณที่อาศัย

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) ผู้รับรองผล : (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

I/I
* ปริมาณค่าเฉลี่ย ค่าเฉลี่ยของผลการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ ค่าเฉลี่ย 10 (พ.ศ.2538) ถึง 15 (พ.ศ.2543) ตามมาตรฐานคุณภาพอากาศสำหรับบริเวณที่อาศัย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำหาคายานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่ปลูกโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO₂/NO_x Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42C-68015-359
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2408007
เลขที่รายงาน : RPN2408007

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)						
	14-15/08/67	15-16/08/67	16-17/08/67	17-18/08/67	18-19/08/67	19-20/08/67	20-21/08/67
11:00-12:00 น.	0.0073	0.0083	0.0076	0.0078	0.0073	0.0070	0.0073
12:00-13:00 น.	0.0069	0.0072	0.0064	0.0071	0.0069	0.0068	0.0071
13:00-14:00 น.	0.0084	0.0073	0.0062	0.0065	0.0069	0.0076	0.0076
14:00-15:00 น.	0.0071	0.0077	0.0075	0.0074	0.0067	0.0060	0.0069
15:00-16:00 น.	0.0084	0.0075	0.0078	0.0067	0.0074	0.0073	0.0073
16:00-17:00 น.	0.0086	0.0082	0.0084	0.0072	0.0078	0.0080	0.0074
17:00-18:00 น.	0.0077	0.0079	0.0075	0.0067	0.0088	0.0075	0.0081
18:00-19:00 น.	0.0080	0.0082	0.0079	0.0071	0.0085	0.0069	0.0078
19:00-20:00 น.	0.0071	0.0070	0.0065	0.0074	0.0077	0.0063	0.0063
20:00-21:00 น.	0.0071	0.0061	0.0068	0.0067	0.0069	0.0056	0.0059
21:00-22:00 น.	0.0066	0.0052	0.0050	0.0064	0.0063	0.0057	0.0056
22:00-23:00 น.	0.0068	0.0057	0.0061	0.0051	0.0068	0.0047	0.0051
23:00-24:00 น.	0.0053	0.0047	0.0051	0.0053	0.0057	0.0040	0.0042
00:00-01:00 น.	0.0057	0.0043	0.0054	0.0046	0.0057	0.0039	0.0044
01:00-02:00 น.	0.0046	0.0048	0.0050	0.0040	0.0043	0.0040	0.0041
02:00-03:00 น.	0.0042	0.0041	0.0041	0.0041	0.0044	0.0044	0.0044
03:00-04:00 น.	0.0040	0.0043	0.0045	0.0047	0.0045	0.0039	0.0043
04:00-05:00 น.	0.0042	0.0042	0.0041	0.0044	0.0042	0.0041	0.0043
05:00-06:00 น.	0.0045	0.0046	0.0054	0.0037	0.0048	0.0044	0.0051
06:00-07:00 น.	0.0041	0.0059	0.0056	0.0064	0.0054	0.0052	0.0065
07:00-08:00 น.	0.0065	0.0064	0.0063	0.0073	0.0072	0.0069	0.0077
08:00-09:00 น.	0.0067	0.0079	0.0073	0.0076	0.0067	0.0069	0.0078
09:00-10:00 น.	0.0066	0.0075	0.0077	0.0067	0.0078	0.0062	0.0084
10:00-11:00 น.	0.0078	0.0085	0.0082	0.0078	0.0076	0.0073	0.0078
24 Hour Average	0.0065	0.0063	0.0063	0.0064	0.0065	0.0060	0.0063
1 Hour Maximum	0.0086	0.0085	0.0084	0.0087	0.0088	0.0088	0.0084
1 Hour Minimum	0.0040	0.0041	0.0041	0.0040	0.0042	0.0039	0.0041
1 Hour Standard*	0.1700						
24 Hour Standard*	-						

หมายเหตุ : * ประสิทธิภาพการวิเคราะห์ของเครื่องวัด NO₂ (ค่า 0.1552) เมื่อคำนวณจากค่าที่ได้อาจมีค่าต่ำกว่าค่าที่ระบุไว้ในรายงาน

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นางสาวพร มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

1/1
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นสำหรับวัตถุประสงค์เฉพาะเท่านั้น และไม่ควรถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำหาคายานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสูงพรหม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO₂/NO_x Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42C-69262-362
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2408008
เลขที่รายงาน : RPN2408008

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)						
	14-15/08/67	15-16/08/67	16-17/08/67	17-18/08/67	18-19/08/67	19-20/08/67	20-21/08/67
12:00-13:00 น.	0.0067	0.0069	0.0054	0.0054	0.0052	0.0078	0.0058
13:00-14:00 น.	0.0073	0.0066	0.0072	0.0056	0.0064	0.0067	0.0054
14:00-15:00 น.	0.0077	0.0069	0.0066	0.0061	0.0065	0.0077	0.0074
15:00-16:00 น.	0.0085	0.0089	0.0077	0.0064	0.0066	0.0061	0.0077
16:00-17:00 น.	0.0089	0.0076	0.0083	0.0066	0.0076	0.0074	0.0075
17:00-18:00 น.	0.0077	0.0062	0.0069	0.0073	0.0081	0.0071	0.0065
18:00-19:00 น.	0.0076	0.0066	0.0063	0.0061	0.0063	0.0062	0.0061
19:00-20:00 น.	0.0061	0.0055	0.0052	0.0074	0.0078	0.0067	0.0051
20:00-21:00 น.	0.0068	0.0059	0.0056	0.0064	0.0065	0.0055	0.0052
21:00-22:00 น.	0.0054	0.0041	0.0043	0.0044	0.0040	0.0048	0.0042
22:00-23:00 น.	0.0057	0.0045	0.0047	0.0048	0.0052	0.0042	0.0044
23:00-24:00 น.	0.0042	0.0042	0.0042	0.0041	0.0044	0.0043	0.0041
00:00-01:00 น.	0.0041	0.0044	0.0043	0.0041	0.0045	0.0046	0.0045
01:00-02:00 น.	0.0032	0.0036	0.0039	0.0039	0.0040	0.0041	0.0041
02:00-03:00 น.	0.0035	0.0039	0.0039	0.0038	0.0038	0.0039	0.0042
03:00-04:00 น.	0.0031	0.0041	0.0045	0.0038	0.0044	0.0037	0.0044
04:00-05:00 น.	0.0036	0.0037	0.0045	0.0042	0.0044	0.0038	0.0046
05:00-06:00 น.	0.0034	0.0044	0.0044	0.0041	0.0049	0.0046	0.0050
06:00-07:00 น.	0.0064	0.0043	0.0041	0.0051	0.0052	0.0052	0.0054
07:00-08:00 น.	0.0056	0.0054	0.0059	0.0074	0.0065	0.0077	0.0070
08:00-09:00 น.	0.0055	0.0064	0.0067	0.0071	0.0071	0.0065	0.0071
09:00-10:00 น.	0.0058	0.0072	0.0077	0.0066	0.0066	0.0065	0.0068
10:00-11:00 น.	0.0075	0.0068	0.0078	0.0063	0.0059	0.0079	0.0069
11:00-12:00 น.	0.0071	0.0065	0.0064	0.0064	0.0054	0.0061	0.0064
24 Hour Average	0.0058	0.0056	0.0057	0.0057	0.0059	0.0059	0.0057
1 Hour Maximum	0.0089	0.0089	0.0083	0.0081	0.0083	0.0081	0.0077
1 Hour Minimum	0.0031	0.0036	0.0039	0.0038	0.0038	0.0037	0.0041
1 Hour Standard*	0.1700						
24 Hour Standard*	-						

หมายเหตุ : * ประสิทธิภาพการวิเคราะห์ของเครื่องวัด NO₂ (ค่า 0.1552) เมื่อคำนวณจากค่าที่ได้อาจมีค่าต่ำกว่าค่าที่ระบุไว้ในรายงาน

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นางสาวพร มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

1/1
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นสำหรับวัตถุประสงค์เฉพาะเท่านั้น และไม่ควรถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำหาคายานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO₂/NO_x Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42C-66803-354
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2408009
เลขที่รายงาน : RPN2408009

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)						
	14-15/08/67	15-16/08/67	16-17/08/67	17-18/08/67	18-19/08/67	19-20/08/67	20-21/08/67
10:00-11:00 น.	0.0078	0.0072	0.0058	0.0067	0.0066	0.0057	0.0066
11:00-12:00 น.	0.0077	0.0068	0.0062	0.0072	0.0058	0.0059	0.0060
12:00-13:00 น.	0.0066	0.0065	0.0071	0.0065	0.0067	0.0069	0.0067
13:00-14:00 น.	0.0056	0.0075	0.0066	0.0064	0.0056	0.0067	0.0054
14:00-15:00 น.	0.0078	0.0089	0.0069	0.0073	0.0063	0.0072	0.0060
15:00-16:00 น.	0.0070	0.0063	0.0077	0.0077	0.0061	0.0075	0.0065
16:00-17:00 น.	0.0078	0.0081	0.0067	0.0073	0.0069	0.0061	0.0074
17:00-18:00 น.	0.0073	0.0082	0.0071	0.0069	0.0069	0.0073	0.0076
18:00-19:00 น.	0.0071	0.0072	0.0081	0.0065	0.0068	0.0063	0.0080
19:00-20:00 น.	0.0068	0.0064	0.0077	0.0054	0.0058	0.0053	0.0079
20:00-21:00 น.	0.0060	0.0060	0.0067	0.0048	0.0053	0.0043	0.0065
21:00-22:00 น.	0.0052	0.0048	0.0061	0.0051	0.0055	0.0053	0.0055
22:00-23:00 น.	0.0047	0.0047	0.0059	0.0048	0.0041	0.0039	0.0041
23:00-24:00 น.	0.0047	0.0050	0.0053	0.0048	0.0046	0.0041	0.0041
00:00-01:00 น.	0.0046	0.0049	0.0041	0.0039	0.0043	0.0040	0.0045
01:00-02:00 น.	0.0038	0.0034	0.0041	0.0038	0.0037	0.0049	0.0037
02:00-03:00 น.	0.0037	0.0039	0.0046	0.0039	0.0041	0.0040	0.0038
03:00-04:00 น.	0.0034	0.0038	0.0040	0.0045	0.0041	0.0039	0.0037
04:00-05:00 น.	0.0047	0.0046	0.0048	0.0042	0.0041	0.0041	0.0040
05:00-06:00 น.	0.0056	0.0042	0.0046	0.0035	0.0031	0.0046	0.0045
06:00-07:00 น.	0.0048	0.0037	0.0059	0.0062	0.0056	0.0054	0.0054
07:00-08:00 น.	0.0057	0.0060	0.0051	0.0064	0.0069	0.0075	0.0068
08:00-09:00 น.	0.0062	0.0071	0.0074	0.0072	0.0063	0.0078	0.0071
09:00-10:00 น.	0.0060	0.0069	0.0063	0.0076	0.0077	0.0065	0.0073
24 Hour Average	0.0059	0.0060	0.0060	0.0059	0.0057	0.0056	0.0058
1 Hour Maximum	0.0078	0.0089	0.0081	0.0077	0.0078	0.0078	0.0080
1 Hour Minimum	0.0034	0.0034	0.0040	0.0038	0.0037	0.0039	0.0037
1 Hour Standard*	0.1700						
24 Hour Standard*	-						

หมายเหตุ : * ประสิทธิภาพการวิเคราะห์ของเครื่องวัด NO₂ (ค่า 0.1552) เมื่อคำนวณจากค่าที่ได้อาจมีค่าต่ำกว่าค่าที่ระบุไว้ในรายงาน

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นางสาวพร มุ่งหมาย)

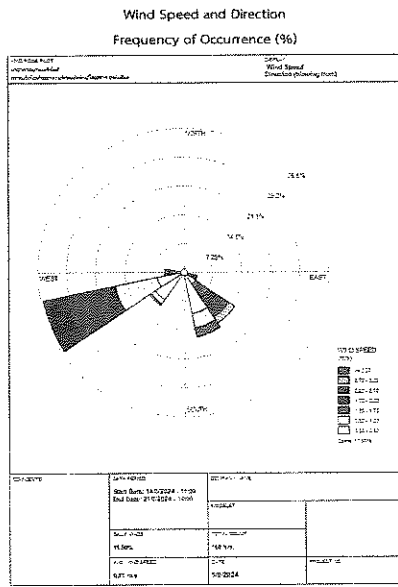
ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

1/1
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นสำหรับวัตถุประสงค์เฉพาะเท่านั้น และไม่ควรถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำयाกาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2408007
เลขที่รายงาน : RPW2408007



ผู้ตรวจวัด : นายประจักษ์ ผู้จัดทำ : นายประจักษ์ ผู้รับรองผล : นายประจักษ์
(นายประจักษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์)

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำयाกาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2408007
เลขที่รายงาน : RPW2408007

Time	18-19/08/2567		19-20/08/2567		20-21/08/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
11.00-12.00 น.	1.3	SSE	1.3	WSW	1.3	WSW
12.00-13.00 น.	1.3	SE	1.3	WSW	1.3	WSW
13.00-14.00 น.	1.3	SE	1.3	WSW	0.9	WSW
14.00-15.00 น.	1.8	SE	1.3	SSE	1.3	WSW
15.00-16.00 น.	2.2	SE	0.9	WSW	0.9	WSW
16.00-17.00 น.	2.2	SE	1.3	W	1.3	WSW
17.00-18.00 น.	2.2	SE	0.4	N	1.8	WSW
18.00-19.00 น.	1.3	SE	0.4	ESE	1.3	W
19.00-20.00 น.	1.8	SE	0.0	ESE	0.4	SE
20.00-21.00 น.	1.3	ESE	0.4	SSE	1.8	SE
21.00-22.00 น.	1.3	SE	0.4	SSE	0.9	SE
22.00-23.00 น.	0.4	SSE	0.4	SSE	0.0	SW
23.00-24.00 น.	0.4	SSE	0.4	SW	0.4	SSE
00.00-01.00 น.	0.4	SW	0.4	WSW	0.4	SW
01.00-02.00 น.	0.9	WSW	0.0	SSE	0.4	SW
02.00-03.00 น.	0.9	W	0.0	SSE	0.4	WSW
03.00-04.00 น.	1.3	WSW	0.0	WSW	0.9	WSW
04.00-05.00 น.	0.9	WSW	0.4	SW	0.9	WSW
05.00-06.00 น.	0.4	SW	0.4	WSW	0.9	WSW
06.00-07.00 น.	0.0	WSW	0.4	WSW	1.3	WSW
07.00-08.00 น.	0.4	WSW	0.9	WSW	1.3	WSW
08.00-09.00 น.	0.9	WSW	1.3	W	1.3	WSW
09.00-10.00 น.	1.3	WSW	1.3	WSW	0.9	SW
10.00-11.00 น.	1.3	WSW	1.3	WSW	0.0	SW

หมายเหตุ : - Calm

ผู้ตรวจวัด : นายประจักษ์ ผู้จัดทำ : นายประจักษ์ ผู้รับรองผล : นายประจักษ์
(นายประจักษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์)

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำयाกาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2408007
เลขที่รายงาน : RPW2408007

Time	14-15/08/2567		15-16/08/2567		16-17/08/2567		17-18/08/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
11.00-12.00 น.	1.8	WSW	1.8	W	1.8	W	2.2	SE
12.00-13.00 น.	1.8	WSW	1.3	WSW	1.8	WSW	1.3	SE
13.00-14.00 น.	1.3	WSW	1.3	WSW	1.3	WSW	1.3	SE
14.00-15.00 น.	0.9	WSW	1.3	WSW	0.9	WSW	0.9	SE
15.00-16.00 น.	0.9	WSW	0.9	WSW	0.9	SSE	0.4	SE
16.00-17.00 น.	0.9	W	0.4	WSW	0.9	SSE	0.4	SE
17.00-18.00 น.	0.4	NNW	2.2	SE	0.9	SSE	0.9	SE
18.00-19.00 น.	0	NNW	1.8	SE	1.3	ESE	2.7	SE
19.00-20.00 น.	1.3	SE	2.7	SE	2.2	SE	0.4	SSE
20.00-21.00 น.	2.2	ESE	0.4	SSE	2.7	SE	0.4	SSE
21.00-22.00 น.	0	SSE	0.4	SSE	0.9	WSW	0.4	SSE
22.00-23.00 น.	0	WSW	1.3	SSE	0.4	W	0.4	SSE
23.00-24.00 น.	0.4	SSE	0.4	SSE	0.4	WSW	0.0	SSE
00.00-01.00 น.	0	SW	0.4	SSE	0	SW	0.9	SSE
01.00-02.00 น.	0	SW	0.4	SW	0.4	SW	0.9	SSE
02.00-03.00 น.	0.9	WSW	0.4	SW	0.4	WSW	0.4	SSE
03.00-04.00 น.	0.4	WSW	1.3	SW	0	SE	1.3	SSE
04.00-05.00 น.	0.4	SW	0.9	WSW	0.4	N	0.4	SSE
05.00-06.00 น.	0.4	SW	0.4	WSW	0	N	0.9	SSE
06.00-07.00 น.	0.4	SW	0.4	WSW	0	NNE	0.9	SSE
07.00-08.00 น.	0.4	SW	1.3	WSW	0	NNE	0.4	SSE
08.00-09.00 น.	1.8	WSW	1.8	WSW	0	NE	0.4	SW
09.00-10.00 น.	1.8	WSW	1.8	WSW	0.9	ESE	0.9	WSW
10.00-11.00 น.	1.8	WSW	1.8	WSW	1.8	ESE	0.9	SW

หมายเหตุ : - Calm

ผู้ตรวจวัด : นายประจักษ์ ผู้จัดทำ : นายประจักษ์ ผู้รับรองผล : นายประจักษ์
(นายประจักษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์)

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำयाกาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2408007
เลขที่รายงาน : RPW2408007

ทิศ	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	>= 3.30	
N	2	0	0	0	0	0	0	2
NNE	0	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	1	1	2	1	1	0	0	6
SE	3	3	7	4	6	3	0	26
SSE	18	6	4	0	0	0	0	28
S	0	0	0	0	0	0	0	0
SSW	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	14	2	1	0	0	0	0	17
WSW	11	18	21	10	0	0	0	60
W	1	2	3	2	0	0	0	8
WNW	0	0	0	0	0	0	0	0
NW	0	0	0	0	0	0	0	0
NNW	1	0	0	0	0	0	0	1
รวม	51	32	38	17	7	3	0	148
Calm%								20.00
Calm%								11.90
ร้อยละ	30.36	19.05	22.62	10.12	4.17	1.79	0.00	100.00

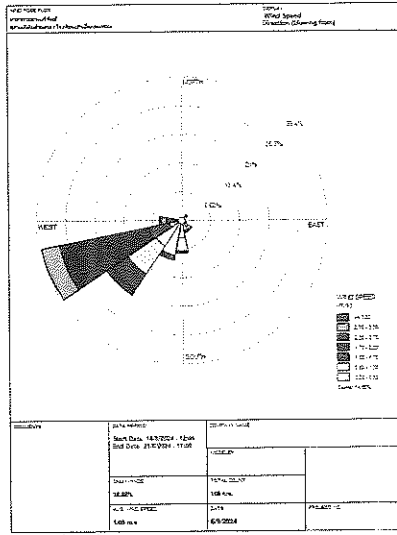
ผู้ตรวจวัด : นายประจักษ์ ผู้จัดทำ : นายประจักษ์ ผู้รับรองผล : นายประจักษ์
(นายประจักษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์)

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2408008
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2408008

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธุ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทองดี)

1/4

* ข้อมูลนี้เป็น ค่าที่ บริษัทเอเชียแล็บคอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ใช้ข้อมูลจากสถานีตรวจวัดอากาศ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2408008
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2408008

Time	14-15/08/2567		15-16/08/2567		16-17/08/2567		17-18/08/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
12.00-13.00 น.	2.2	W	2.2	WSW	2.7	W	1.3	SSE
13.00-14.00 น.	2.2	WSW	2.7	WSW	2.7	WSW	1.3	SW
14.00-15.00 น.	1.8	W	2.2	WSW	2.2	WSW	1.3	SSW
15.00-16.00 น.	1.3	WSW	1.8	SW	1.8	WSW	0.9	WSW
16.00-17.00 น.	0.9	WSW	1.8	WSW	1.3	SW	0.4	SE
17.00-18.00 น.	0	SW	1.3	WSW	2.2	SW	0.4	ESE
18.00-19.00 น.	0	WSW	1.3	SSW	0.9	SW	0.4	SE
19.00-20.00 น.	0.9	S	0.9	S	0.4	S	0.9	S
20.00-21.00 น.	0.9	SE	0.9	S	0.9	SSE	0.4	SSW
21.00-22.00 น.	0	SE	0	S	0.9	SSE	0.4	SSW
22.00-23.00 น.	0	SSW	0.4	SSW	1.3	WSW	0.4	SSW
23.00-24.00 น.	0	SSW	0.4	SSW	0.9	W	0.4	S
00.00-01.00 น.	0.4	SW	0	S	0.4	SW	0.0	SSW
01.00-02.00 น.	0	SSW	0.4	SSW	0.4	SSW	0.4	SSE
02.00-03.00 น.	1.3	WSW	0.4	SW	0.9	SW	0.4	S
03.00-04.00 น.	0.9	SW	0.4	SW	0.4	WSW	0.4	SSW
04.00-05.00 น.	0.4	SW	1.8	WSW	0	SW	0.4	S
05.00-06.00 น.	0.9	SW	1.3	SW	0	ENE	0.4	SW
06.00-07.00 น.	0.4	SSW	0.4	WSW	0	NE	0.0	S
07.00-08.00 น.	0.4	SW	0.9	SW	0.9	NE	0.4	S
08.00-09.00 น.	1.3	SW	2.2	WSW	0.9	NE	0.9	SW
09.00-10.00 น.	2.2	WSW	2.7	WSW	1.3	NE	1.3	SW
10.00-11.00 น.	2.7	WSW	3.1	WSW	0.9	ESE	1.8	WSW
11.00-12.00 น.	2.2	W	2.7	W	1.8	SE	1.8	WSW

หมายเหตุ : - Calm

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธุ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทองดี)

2/4

* ข้อมูลนี้เป็น ค่าที่ บริษัทเอเชียแล็บคอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ใช้ข้อมูลจากสถานีตรวจวัดอากาศ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2408008
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2408008

Time	18-19/08/2567		19-20/08/2567		20-21/08/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
12.00-13.00 น.	1.8	WSW	2.2	WSW	2.2	WSW
13.00-14.00 น.	1.3	WSW	2.2	WSW	2.2	SW
14.00-15.00 น.	1.8	WSW	2.2	WSW	2.2	WSW
15.00-16.00 น.	1.3	SW	1.8	WSW	1.8	WSW
16.00-17.00 น.	1.3	S	1.3	WSW	1.8	WSW
17.00-18.00 น.	0.9	S	1.8	W	1.8	WSW
18.00-19.00 น.	0.4	S	0.0	NE	3.6	W
19.00-20.00 น.	0.0	SSE	0.0	SE	1.3	SW
20.00-21.00 น.	0.0	SSE	0.0	ESE	0.4	SE
21.00-22.00 น.	0.0	SE	0.4	SW	0.4	SSE
22.00-23.00 น.	0.0	SE	0.0	SE	0.4	SSW
23.00-24.00 น.	0.4	S	0.0	S	0.4	SSW
00.00-01.00 น.	0.4	SSW	0.9	SW	0.4	SW
01.00-02.00 น.	0.9	SW	0.4	WSW	0.9	SW
02.00-03.00 น.	1.8	WSW	0.0	S	0.4	SW
03.00-04.00 น.	1.3	WSW	0.0	SW	0.9	SW
04.00-05.00 น.	1.8	WSW	0.0	SW	0.9	SW
05.00-06.00 น.	1.3	WSW	0.4	SW	1.8	WSW
06.00-07.00 น.	0.4	SSW	0.9	SW	2.2	WSW
07.00-08.00 น.	0.4	SSW	0.4	SW	2.2	WSW
08.00-09.00 น.	0.9	SW	1.8	WSW	1.8	WSW
09.00-10.00 น.	1.8	WSW	2.2	W	2.2	WSW
10.00-11.00 น.	2.2	WSW	2.2	WSW	2.2	WSW
11.00-12.00 น.	2.2	WSW	2.7	WSW	2.7	WSW

หมายเหตุ : - Calm

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธุ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทองดี)

3/4

* ข้อมูลนี้เป็น ค่าที่ บริษัทเอเชียแล็บคอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ใช้ข้อมูลจากสถานีตรวจวัดอากาศ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2408008
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2408008

ทิศทาง	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.20 - 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	2	1	0	0	0	0	3
ENE	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0
ESE	1	1	0	0	0	0	0	2
SE	3	1	0	1	0	0	0	5
SSE	2	2	1	0	0	0	0	5
S	7	5	1	0	0	0	0	13
SSW	14	0	2	0	0	0	0	16
SW	12	13	7	1	2	0	0	35
WSW	3	2	8	17	18	7	0	55
W	0	1	0	2	3	2	1	9
WNW	0	0	0	0	0	0	0	0
WNW	0	0	0	0	0	0	0	0
WNW	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	42	27	20	21	23	9	1	143
Calm								25.00
Calm%								14.88
ร้อยละ	25.00	16.07	11.90	12.50	13.69	5.36	0.60	100.00

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธุ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทองดี)

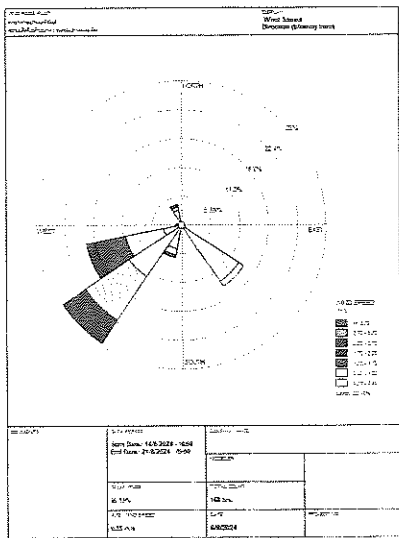
4/4

* ข้อมูลนี้เป็น ค่าที่ บริษัทเอเชียแล็บคอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ใช้ข้อมูลจากสถานีตรวจวัดอากาศ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารนบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2408009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2408009

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



ผู้ตรวจวัด : โสภภัสร์ (นายโสภภัสร์ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : ปิยะนัย (นางสาวปิยะนัย กาญจนพันธุ์) ผู้รับรองผล : วิภาส (นางสาววิภาส เหลืองทองสุข)

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเท่านั้น ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารนบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2408009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2408009

Time	14-15/08/2567		15-16/08/2567		16-17/08/2567		17-18/08/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
10.00-11.00 น.	1.3	WSW	1.3	WSW	1.8	WSW	0.4	ESE
11.00-12.00 น.	1.3	SW	0.9	WSW	1.3	WSW	0.4	SE
12.00-13.00 น.	1.3	WSW	1.3	WSW	1.3	WSW	0.4	SE
13.00-14.00 น.	0.9	WSW	0.9	W	1.8	WSW	0.4	SE
14.00-15.00 น.	0.9	WSW	1.3	SW	1.3	SW	0.4	SE
15.00-16.00 น.	0.4	SW	0.9	WSW	0.9	SW	0	SE
16.00-17.00 น.	0.4	SW	0.4	WSW	0.9	SW	0	SE
17.00-18.00 น.	0.4	NNW	0.4	WSW	0.9	S	0	SE
18.00-19.00 น.	0	NNW	0.4	WSW	0.4	SE	0.4	SE
19.00-20.00 น.	0.4	SE	0.4	SE	0.4	SE	0	SSW
20.00-21.00 น.	0	SE	0	SE	0.4	SE	0	SSW
21.00-22.00 น.	0	SE	0.4	SE	0.4	SSW	0	SSW
22.00-23.00 น.	0.4	SE	0.4	SE	0.4	SSW	0	SSW
23.00-24.00 น.	0.4	SE	0	SE	0	SSW	0	SSW
00.00-01.00 น.	0	SE	0.4	SE	0	SSW	0	SSW
01.00-02.00 น.	0.4	SE	0.4	SE	0.4	SSW	0	SSW
02.00-03.00 น.	0.4	SW	0.9	SW	0.4	SW	0	SSW
03.00-04.00 น.	0.4	SW	1.3	SW	0	SW	0	SSW
04.00-05.00 น.	0.9	SW	0.9	SW	0.9	NNW	0	SSW
05.00-06.00 น.	1.3	SW	0.4	SW	0.4	NNW	0	SSW
06.00-07.00 น.	0.4	SW	0	SW	0.4	NNW	0	SSW
07.00-08.00 น.	0.4	SW	0.9	SW	0	NNW	0.4	SSW
08.00-09.00 น.	0.9	SW	1.3	SW	0	ENE	0.9	SSW
09.00-10.00 น.	1.3	SW	1.3	WSW	0	E	0.9	SSW

หมายเหตุ : Calm

ผู้ตรวจวัด : โสภภัสร์ (นายโสภภัสร์ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : ปิยะนัย (นางสาวปิยะนัย กาญจนพันธุ์) ผู้รับรองผล : วิภาส (นางสาววิภาส เหลืองทองสุข)

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเท่านั้น ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารนบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2408009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2408009

Time	18-19/08/2567		19-20/08/2567		20-21/08/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
10.00-11.00 น.	0.9	WSW	0.9	WSW	1.3	WSW
11.00-12.00 น.	0.9	ESE	1.3	SSW	1.3	WSW
12.00-13.00 น.	0.9	SE	0.9	SW	0.9	SW
13.00-14.00 น.	0.9	SW	1.3	SW	0.9	WSW
14.00-15.00 น.	0.9	SW	0.9	SE	0.9	SW
15.00-16.00 น.	0.4	SE	0.4	SW	0.9	WSW
16.00-17.00 น.	0.4	SE	1.3	NNW	0.4	WSW
17.00-18.00 น.	0.4	SE	0.4	NNW	0.9	W
18.00-19.00 น.	0	SE	0	NNW	1.8	WSW
19.00-20.00 น.	0	SE	0	NNW	0.4	WSW
20.00-21.00 น.	0	SE	0	NNW	0	WSW
21.00-22.00 น.	0	SE	0	NNW	0	SSE
22.00-23.00 น.	0	SE	0	NNW	0	SSW
23.00-24.00 น.	0.4	SE	0.4	NNW	0.4	SSW
00.00-01.00 น.	0.4	SE	0.4	SW	0.4	SSW
01.00-02.00 น.	0.9	SW	0	SW	0.4	SSW
02.00-03.00 น.	0.4	SW	0	SW	0.4	SSW
03.00-04.00 น.	0.9	SW	0.4	SW	0.9	SW
04.00-05.00 น.	0.4	SW	0.4	SW	1.3	SW
05.00-06.00 น.	0.4	SW	0.4	SW	0.9	SW
06.00-07.00 น.	0	SW	0.4	SW	0.4	SW
07.00-08.00 น.	0.4	SW	0.4	SW	0.4	WSW
08.00-09.00 น.	0.9	SW	0.9	WSW	0.9	WSW
09.00-10.00 น.	1.3	WSW	0.9	WSW	0.9	WSW

หมายเหตุ : Calm

ผู้ตรวจวัด : โสภภัสร์ (นายโสภภัสร์ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : ปิยะนัย (นางสาวปิยะนัย กาญจนพันธุ์) ผู้รับรองผล : วิภาส (นางสาววิภาส เหลืองทองสุข)

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเท่านั้น ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารนบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2408009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2408009

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	1	1	0	0	0	0	0	2
SE	22	2	0	0	0	0	0	24
SSE	0	0	0	0	0	0	0	0
S	0	1	0	0	0	0	0	1
SSW	8	2	1	0	0	0	0	11
SW	20	17	9	0	0	0	0	46
WSW	6	12	10	3	0	0	0	31
W	0	2	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	5	1	1	0	0	0	0	7
รวม	62	38	21	3	0	0	0	124
Calm%								26.19
ร้อยละ	36.90	22.62	12.50	1.79	0.00	0.00	0.00	100.00

ผู้ตรวจวัด : โสภภัสร์ (นายโสภภัสร์ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : ปิยะนัย (นางสาวปิยะนัย กาญจนพันธุ์) ผู้รับรองผล : วิภาส (นางสาววิภาส เหลืองทองสุข)

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเท่านั้น ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์

ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านไร่
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด 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

7-8/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	53.6	73.8	54.3	52.1	
11:00-12:00 น.	52.9	64.0	53.7	51.7	
12:00-13:00 น.	53.5	67.7	54.4	51.9	
13:00-14:00 น.	53.5	73.3	53.9	51.9	
14:00-15:00 น.	53.4	67.1	53.9	52.0	
15:00-16:00 น.	52.9	64.9	53.5	51.9	
16:00-17:00 น.	54.0	76.0	54.5	52.3	
17:00-18:00 น.	54.1	75.3	55.1	52.5	
18:00-19:00 น.	56.0	84.2	55.2	52.5	
19:00-20:00 น.	53.2	75.7	53.8	52.1	
20:00-21:00 น.	54.9	76.4	53.9	52.1	
21:00-22:00 น.	52.9	62.4	53.8	51.8	
22:00-23:00 น.	53.7	59.2	54.2	52.8	
23:00-24:00 น.	53.3	63.9	53.7	52.6	
00:00-01:00 น.	53.1	58.6	53.7	52.4	
01:00-02:00 น.	53.2	55.9	53.7	52.5	
02:00-03:00 น.	53.3	59.6	53.8	52.7	
03:00-04:00 น.	53.3	68.4	53.6	52.4	
04:00-05:00 น.	53.2	62.4	53.7	52.4	
05:00-06:00 น.	53.5	68.9	54.5	52.0	
06:00-07:00 น.	52.6	70.9	54.4	52.6	
07:00-08:00 น.	53.7	63.3	54.8	52.0	
08:00-09:00 น.	53.9	77.0	55.1	52.4	
09:00-10:00 น.	48.1	64.9	50.6	41.4	
L _{eq} 24 hr		53.5			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		53.1			85 dB (A)**
L ₁₀		59.8			-
L _{max}		84.2			115 dB (A)*
L ₅₀		52.8			-

หมายเหตุ : * ปกติค่ามาตรฐานการเสียงด้วยเครื่องวัดเสียง 15 (พ.ศ. 2540) หรือ ค่ามาตรฐานระดับเสียงที่อนุญาตให้
** ค่ามาตรฐานระดับเสียงที่อนุญาตให้ชุมชนได้รับเสียงจากแหล่งกำเนิดเสียงในเวลากลางคืนไม่เกิน 70 dB (A) และไม่เกิน 85 dB (A) ในเวลากลางวัน
หรือค่ามาตรฐานระดับเสียงที่อนุญาตให้ชุมชนได้รับเสียงจากแหล่งกำเนิดเสียงในเวลากลางวันไม่เกิน 70 dB (A) และไม่เกิน 85 dB (A) ในเวลากลางคืน

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นางสาววิภากร บุญชัย) (นางสาววิภากร บุญชัย) (นางสาววิภากร บุญชัย)
7/7
* ค่าเฉลี่ยที่วัดได้ ค่าเฉลี่ยที่วัดได้ของผลการวัดเสียงที่ได้ยินจากผู้ตรวจวัดเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 2

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2408007
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222256 เลขที่รายงาน : RPS2408007
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

18-19/08/2567					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	49.6	70.6	50.7	49.1	
12:00-13:00 น.	42.1	54.8	43.4	37.9	
13:00-14:00 น.	48.6	68.0	50.4	43.9	
14:00-15:00 น.	46.1	71.0	47.6	37.3	
15:00-16:00 น.	42.3	60.4	39.3	32.1	
16:00-17:00 น.	40.4	66.0	41.5	31.7	
17:00-18:00 น.	39.7	65.2	38.7	31.6	
18:00-19:00 น.	35.4	55.3	36.2	31.6	
19:00-20:00 น.	39.2	52.6	39.7	38.0	
20:00-21:00 น.	38.3	45.6	39.0	36.9	
21:00-22:00 น.	37.6	46.3	37.8	36.0	
22:00-23:00 น.	36.7	58.5	36.7	34.4	
23:00-24:00 น.	35.1	46.7	35.6	33.8	
00:00-01:00 น.	39.1	57.3	37.3	34.4	
01:00-02:00 น.	34.2	47.9	36.6	33.0	
02:00-03:00 น.	33.8	49.0	34.3	32.7	
03:00-04:00 น.	33.8	49.6	34.1	32.9	
04:00-05:00 น.	33.9	46.3	34.9	31.9	
05:00-06:00 น.	37.3	55.4	38.4	33.3	
06:00-07:00 น.	41.7	68.1	41.5	33.3	
07:00-08:00 น.	43.5	62.9	45.3	38.4	
08:00-09:00 น.	48.3	68.7	49.7	40.9	
09:00-10:00 น.	50.6	63.0	52.4	43.8	
10:00-11:00 น.	49.6	67.8	50.4	44.0	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		44.1			70 dB (A)*
L_{10}		46.4			-
L_{50}		71.0			115 dB (A)*
L_{90}		48.1			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในชุมชน

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2408007
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222256 เลขที่รายงาน : RPS2408007
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

19-20/08/2567					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	46.2	63.6	48.9	38.8	
12:00-13:00 น.	43.5	60.6	43.8	37.6	
13:00-14:00 น.	50.1	74.0	51.2	45.7	
14:00-15:00 น.	49.7	63.1	50.1	38.3	
15:00-16:00 น.	46.3	66.6	46.6	37.6	
16:00-17:00 น.	45.4	74.1	49.1	39.9	
17:00-18:00 น.	43.0	60.6	44.2	35.2	
18:00-19:00 น.	36.9	59.0	39.2	32.0	
19:00-20:00 น.	45.1	62.6	44.2	40.1	
20:00-21:00 น.	41.6	52.1	42.8	39.9	
21:00-22:00 น.	41.1	62.8	41.4	39.7	
22:00-23:00 น.	40.7	67.0	41.4	39.6	
23:00-24:00 น.	41.0	67.7	41.2	38.9	
00:00-01:00 น.	39.6	50.4	40.4	38.4	
01:00-02:00 น.	38.0	55.9	39.3	35.9	
02:00-03:00 น.	35.0	46.6	36.4	32.8	
03:00-04:00 น.	35.1	56.3	37.2	32.5	
04:00-05:00 น.	33.8	45.9	34.5	31.5	
05:00-06:00 น.	39.1	68.5	39.9	32.6	
06:00-07:00 น.	38.8	62.1	40.2	32.7	
07:00-08:00 น.	41.8	61.9	42.7	33.8	
08:00-09:00 น.	46.2	64.8	44.1	34.1	
09:00-10:00 น.	51.3	65.7	54.8	49.2	
10:00-11:00 น.	59.5	73.1	56.6	50.6	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		48.5			70 dB (A)*
L_{10}		49.8			-
L_{50}		74.1			115 dB (A)*
L_{90}		50.6			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในชุมชน

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

5/7

* ห้ามมิให้คัดลอก ทำซ้ำ หรือเผยแพร่ข้อมูลของทางบริษัทฯ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

6/7

* ห้ามมิให้คัดลอก ทำซ้ำ หรือเผยแพร่ข้อมูลของทางบริษัทฯ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2408007
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222256 เลขที่รายงาน : RPS2408007
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

20-21/08/2567					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	50.8	74.1	52.0	42.5	
12:00-13:00 น.	41.6	64.9	43.6	37.7	
13:00-14:00 น.	51.8	73.5	53.3	45.8	
14:00-15:00 น.	51.6	64.9	52.3	45.6	
15:00-16:00 น.	48.1	68.4	48.1	35.6	
16:00-17:00 น.	51.7	69.3	47.2	35.4	
17:00-18:00 น.	49.4	79.5	50.4	42.4	
18:00-19:00 น.	49.5	58.7	39.3	33.9	
19:00-20:00 น.	42.0	69.2	41.9	34.6	
20:00-21:00 น.	49.9	70.5	38.2	35.1	
21:00-22:00 น.	52.0	65.1	43.9	35.3	
22:00-23:00 น.	38.1	61.1	35.6	32.8	
23:00-24:00 น.	44.0	46.3	34.9	32.4	
00:00-01:00 น.	34.8	65.0	34.1	31.8	
01:00-02:00 น.	33.3	35.3	33.8	32.1	
02:00-03:00 น.	32.2	44.7	32.9	31.4	
03:00-04:00 น.	32.1	49.7	32.7	30.5	
04:00-05:00 น.	32.8	46.3	33.5	31.4	
05:00-06:00 น.	38.3	61.8	39.1	33.2	
06:00-07:00 น.	43.3	62.9	47.0	34.3	
07:00-08:00 น.	40.1	58.6	42.7	33.7	
08:00-09:00 น.	48.8	62.7	50.4	45.7	
09:00-10:00 น.	50.5	68.5	51.7	46.4	
10:00-11:00 น.	49.0	62.2	51.6	46.0	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		47.4			70 dB (A)*
L_{10}		48.6			-
L_{50}		79.5			115 dB (A)*
L_{90}		48.8			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในชุมชน

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

7/7

* ห้ามมิให้คัดลอก ทำซ้ำ หรือเผยแพร่ข้อมูลของทางบริษัทฯ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311081E 1682560N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ. 2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222254
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

18-19/08/2567					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	42.2	70.7	43.0	40.2	
12:00-13:00 น.	43.3	62.1	44.4	39.5	
13:00-14:00 น.	54.0	83.1	44.3	39.6	
14:00-15:00 น.	55.5	85.2	43.0	39.1	
15:00-16:00 น.	42.0	59.3	43.2	39.6	
16:00-17:00 น.	44.3	70.8	45.4	39.7	
17:00-18:00 น.	44.9	65.1	46.8	40.8	
18:00-19:00 น.	43.8	59.9	45.2	41.1	
19:00-20:00 น.	45.5	60.6	45.5	43.8	
20:00-21:00 น.	45.0	57.6	45.6	44.2	
21:00-22:00 น.	45.5	59.0	45.3	44.2	
22:00-23:00 น.	46.0	57.0	46.1	44.8	
23:00-24:00 น.	44.4	56.2	45.2	43.4	
00:00-01:00 น.	44.6	54.7	45.6	43.4	
01:00-02:00 น.	44.2	49.8	45.2	42.7	
02:00-03:00 น.	44.8	49.9	45.6	43.7	
03:00-04:00 น.	45.4	56.3	45.9	44.0	
04:00-05:00 น.	46.1	57.5	45.5	43.0	
05:00-06:00 น.	50.4	60.2	51.3	43.7	
06:00-07:00 น.	55.3	87.6	53.4	43.8	
07:00-08:00 น.	58.6	92.8	58.9	48.8	
08:00-09:00 น.	56.1	85.7	51.4	42.7	
09:00-10:00 น.	56.7	85.5	46.5	42.2	
10:00-11:00 น.	54.4	94.4	48.0	43.0	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		51.5			70 dB (A)*
L_{10}		56.0			
L_{50}		94.4			115 dB (A)*
L_{90}		48.8			

หมายเหตุ : * ปกติค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางคืน (L₁₀) ไม่เกิน 45 dB (A) และค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางวัน (L₁₀) ไม่เกิน 55 dB (A)

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายศิริกร มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรอง : [Signature]
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

5/7

* ค่าเฉลี่ยเสียง 24 ชั่วโมง (L_{eq}) ไม่เกิน 55 dB (A) และค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางคืน (L₁₀) ไม่เกิน 45 dB (A)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311081E 1682560N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ. 2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222254
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

19-20/08/2567					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	55.4	76.5	57.5	47.3	
12:00-13:00 น.	53.6	75.6	55.5	44.0	
13:00-14:00 น.	53.9	85.9	55.2	40.6	
14:00-15:00 น.	53.8	82.5	57.8	40.6	
15:00-16:00 น.	51.5	74.2	52.3	44.3	
16:00-17:00 น.	55.5	79.3	54.9	45.6	
17:00-18:00 น.	57.5	88.5	50.0	43.7	
18:00-19:00 น.	57.4	73.8	56.0	42.9	
19:00-20:00 น.	51.7	79.6	57.1	45.3	
20:00-21:00 น.	49.2	50.0	57.3	44.8	
21:00-22:00 น.	47.1	57.2	56.4	44.8	
22:00-23:00 น.	46.5	69.3	46.3	44.2	
23:00-24:00 น.	43.6	56.6	44.7	43.5	
00:00-01:00 น.	44.3	54.0	44.6	43.3	
01:00-02:00 น.	44.4	56.0	44.8	43.1	
02:00-03:00 น.	43.6	52.5	44.5	42.3	
03:00-04:00 น.	55.3	43.8	45.5	42.6	
04:00-05:00 น.	49.1	64.1	42.4	46.8	
05:00-06:00 น.	57.9	43.6	41.1	46.1	
06:00-07:00 น.	49.8	48.7	40.7	43.1	
07:00-08:00 น.	47.3	76.7	46.9	48.8	
08:00-09:00 น.	50.5	70.8	52.4	43.7	
09:00-10:00 น.	48.9	62.7	46.5	41.5	
10:00-11:00 น.	45.7	66.9	46.8	41.4	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		53.1			70 dB (A)*
L_{10}		60.1			
L_{50}		85.9			115 dB (A)*
L_{90}		56.3			

หมายเหตุ : * ปกติค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางคืน (L₁₀) ไม่เกิน 45 dB (A) และค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางวัน (L₁₀) ไม่เกิน 55 dB (A)

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายศิริกร มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรอง : [Signature]
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

6/7

* ค่าเฉลี่ยเสียง 24 ชั่วโมง (L_{eq}) ไม่เกิน 55 dB (A) และค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางคืน (L₁₀) ไม่เกิน 45 dB (A)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311081E 1682560N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ. 2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222254
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

20-21/08/2567					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	54.8	74.1	58.2	47.4	
12:00-13:00 น.	52.5	72.9	55.3	44.6	
13:00-14:00 น.	49.1	80.4	45.3	41.0	
14:00-15:00 น.	55.5	85.4	45.6	40.4	
15:00-16:00 น.	59.6	77.6	53.1	44.3	
16:00-17:00 น.	50.4	73.4	49.3	41.1	
17:00-18:00 น.	58.0	79.0	55.1	43.5	
18:00-19:00 น.	44.9	70.7	45.7	42.3	
19:00-20:00 น.	55.4	67.4	58.3	46.1	
20:00-21:00 น.	54.3	84.1	45.8	43.0	
21:00-22:00 น.	47.7	53.8	50.2	43.5	
22:00-23:00 น.	48.6	63.0	44.9	43.3	
23:00-24:00 น.	43.0	55.5	43.8	41.7	
00:00-01:00 น.	41.3	54.3	41.9	40.4	
01:00-02:00 น.	40.5	55.3	41.2	39.9	
02:00-03:00 น.	39.4	59.2	39.7	38.5	
03:00-04:00 น.	55.8	63.4	57.2	38.4	
04:00-05:00 น.	48.9	63.9	41.0	38.4	
05:00-06:00 น.	55.6	82.9	47.7	39.4	
06:00-07:00 น.	50.7	80.5	52.2	40.1	
07:00-08:00 น.	60.9	77.6	50.7	48.7	
08:00-09:00 น.	56.3	72.9	51.4	41.5	
09:00-10:00 น.	44.1	67.1	45.5	39.8	
10:00-11:00 น.	46.9	77.0	47.5	40.1	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		53.4			70 dB (A)*
L_{10}		57.8			
L_{50}		85.4			115 dB (A)*
L_{90}		48.7			

หมายเหตุ : * ปกติค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางคืน (L₁₀) ไม่เกิน 45 dB (A) และค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางวัน (L₁₀) ไม่เกิน 55 dB (A)

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายศิริกร มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรอง : [Signature]
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

7/7

* ค่าเฉลี่ยเสียง 24 ชั่วโมง (L_{eq}) ไม่เกิน 55 dB (A) และค่ามาตรฐานการวัดเสียงในเวลากลางคืน (L₁₀) ไม่เกิน 45 dB (A)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ค่าแฟ้มวัด UTM : 48P 0313321E 1685970N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : RION Model NL-21 S/N 00509251
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : S2408009
เลขที่รายงาน : RPS2408009

18-19/08/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	50.0	56.2	59.5	40.4	
11:00-12:00 น.	47.9	50.0	55.5	40.3	
12:00-13:00 น.	42.1	45.9	48.3	40.5	
13:00-14:00 น.	42.9	46.8	46.7	40.1	
14:00-15:00 น.	46.1	73.3	47.8	41.7	
15:00-16:00 น.	45.4	72.9	56.5	40.7	
16:00-17:00 น.	46.9	73.3	51.2	43.3	
17:00-18:00 น.	50.6	78.3	49.9	43.5	
18:00-19:00 น.	57.6	91.3	50.3	43.6	
19:00-20:00 น.	53.8	51.6	55.8	55.0	
20:00-21:00 น.	58.7	60.9	60.2	59.9	
21:00-22:00 น.	57.8	62.1	60.3	59.4	
22:00-23:00 น.	58.5	62.7	60.1	59.7	
23:00-24:00 น.	49.0	62.9	48.9	47.6	
00:00-01:00 น.	50.7	46.4	50.0	49.8	
01:00-02:00 น.	54.0	60.1	54.7	50.1	
02:00-03:00 น.	58.1	61.1	58.1	58.3	
03:00-04:00 น.	58.4	61.2	58.6	58.0	
04:00-05:00 น.	56.0	60.6	56.4	56.0	
05:00-06:00 น.	51.4	73.4	54.6	45.6	
06:00-07:00 น.	48.4	49.7	48.6	43.7	
07:00-08:00 น.	48.8	71.1	50.1	43.5	
08:00-09:00 น.	51.2	59.5	50.0	43.2	
09:00-10:00 น.	45.9	72.6	49.5	42.4	
L _{eq} 24 hr		54.7			70 dB (A)*
L ₁₀		61.6			
L _{max}		91.3			115 dB (A)*
L ₉₀		59.9			

หมายเหตุ : * บรรทัดผลการวิเคราะห์ตามวิธีมาตรฐาน ค่าที่ 15 (พ.ศ. 2540) ถึง 17 (พ.ศ. 2540) เป็นค่าประมาณการตามวิธีมาตรฐาน

ผู้ตรวจวัด : วิไลวรรณ
(นายวิไลวรรณ คุ้มมา)

ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ
(นางสาวก้องเกียรติ คุ้มมา)

ผู้รับรอง : วิไลวรรณ
(นางสาววิไลวรรณ คุ้มมา)

5/7
* ค่าเฉลี่ยนี้ใช้เพื่ออ้างอิงเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ค่าแฟ้มวัด UTM : 48P 0313321E 1685970N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : RION Model NL-21 S/N 00509251
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : S2408009
เลขที่รายงาน : RPS2408009

20-21/08/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	45.2	73.7	48.9	41.7	
11:00-12:00 น.	45.9	81.8	47.1	40.8	
12:00-13:00 น.	44.9	71.6	45.2	39.3	
13:00-14:00 น.	43.1	69.8	46.3	39.4	
14:00-15:00 น.	40.2	64.0	42.8	38.4	
15:00-16:00 น.	63.7	71.7	46.9	41.2	
16:00-17:00 น.	60.7	83.4	51.1	43.7	
17:00-18:00 น.	65.2	82.4	57.4	51.6	
18:00-19:00 น.	48.9	76.9	50.4	40.5	
19:00-20:00 น.	59.7	75.5	60.5	59.6	
20:00-21:00 น.	59.8	74.7	61.1	60.5	
21:00-22:00 น.	58.7	86.9	58.0	56.1	
22:00-23:00 น.	53.9	69.4	55.9	53.9	
23:00-24:00 น.	55.5	71.7	56.6	55.5	
00:00-01:00 น.	54.6	73.0	56.6	55.5	
01:00-02:00 น.	54.7	66.8	55.1	54.1	
02:00-03:00 น.	53.8	72.4	54.7	53.9	
03:00-04:00 น.	55.5	59.5	53.7	54.5	
04:00-05:00 น.	55.3	68.9	53.9	55.3	
05:00-06:00 น.	51.6	75.6	55.5	47.0	
06:00-07:00 น.	47.8	71.0	50.3	46.4	
07:00-08:00 น.	48.5	71.1	51.9	45.2	
08:00-09:00 น.	48.6	72.6	52.1	44.5	
09:00-10:00 น.	47.2	62.5	52.0	43.6	
L _{eq} 24 hr		56.1			70 dB (A)*
L ₁₀		61.1			
L _{max}		86.9			115 dB (A)*
L ₉₀		60.5			

หมายเหตุ : * บรรทัดผลการวิเคราะห์ตามวิธีมาตรฐาน ค่าที่ 15 (พ.ศ. 2540) ถึง 17 (พ.ศ. 2540) เป็นค่าประมาณการตามวิธีมาตรฐาน

ผู้ตรวจวัด : วิไลวรรณ
(นายวิไลวรรณ คุ้มมา)

ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ
(นางสาวก้องเกียรติ คุ้มมา)

ผู้รับรอง : วิไลวรรณ
(นางสาววิไลวรรณ คุ้มมา)

7/7
* ค่าเฉลี่ยนี้ใช้เพื่ออ้างอิงเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ค่าแฟ้มวัด UTM : 48P 0313321E 1685970N
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : RION Model NL-21 S/N 00509251
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ. 2567
เลขที่วิเคราะห์ : S2408009
เลขที่รายงาน : RPS2408009

19-20/08/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	41.6	67.6	59.0	52.1	
11:00-12:00 น.	42.8	67.6	54.9	51.3	
12:00-13:00 น.	44.2	68.7	56.9	50.7	
13:00-14:00 น.	45.4	69.4	57.3	47.4	
14:00-15:00 น.	44.4	67.5	57.7	51.5	
15:00-16:00 น.	47.2	74.3	58.2	52.4	
16:00-17:00 น.	43.3	83.3	55.5	45.2	
17:00-18:00 น.	47.5	75.5	58.1	42.9	
18:00-19:00 น.	45.0	69.1	55.9	42.2	
19:00-20:00 น.	59.6	75.8	59.0	59.6	
20:00-21:00 น.	58.6	68.0	59.7	56.1	
21:00-22:00 น.	55.8	59.9	56.2	54.8	
22:00-23:00 น.	48.6	57.2	49.9	48.2	
23:00-24:00 น.	50.7	45.6	58.0	47.2	
00:00-01:00 น.	49.1	67.3	56.0	48.5	
01:00-02:00 น.	57.9	68.7	59.0	57.8	
02:00-03:00 น.	58.4	78.2	57.9	57.4	
03:00-04:00 น.	57.0	49.7	57.4	56.9	
04:00-05:00 น.	52.2	62.7	48.2	45.7	
05:00-06:00 น.	51.0	81.5	51.4	45.3	
06:00-07:00 น.	47.7	76.8	51.5	45.9	
07:00-08:00 น.	60.0	94.7	58.7	52.5	
08:00-09:00 น.	45.0	72.6	56.8	41.1	
09:00-10:00 น.	45.2	63.2	48.5	42.4	
L _{eq} 24 hr		55.3			70 dB (A)*
L ₁₀		61.9			
L _{max}		94.7			115 dB (A)*
L ₉₀		56.6			

หมายเหตุ : * บรรทัดผลการวิเคราะห์ตามวิธีมาตรฐาน ค่าที่ 15 (พ.ศ. 2540) ถึง 17 (พ.ศ. 2540) เป็นค่าประมาณการตามวิธีมาตรฐาน

ผู้ตรวจวัด : วิไลวรรณ
(นายวิไลวรรณ คุ้มมา)

ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ
(นางสาวก้องเกียรติ คุ้มมา)

ผู้รับรอง : วิไลวรรณ
(นางสาววิไลวรรณ คุ้มมา)

6/7
* ค่าเฉลี่ยนี้ใช้เพื่ออ้างอิงเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

ผลการตรวจวัดระดับความสิ้นสะท้อน ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด 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 DHH 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	17.2	0.150	35.3	18.5	0.047	19.4	-
	14:43:24	0.047	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.055	24.4	8.6
	14:45:37	0.039	>100.0	20.0	0.150	>100.0	20.0	0.047	42.7	13.2
02/04/67	7:35:53	0.047	73.1	17.3	0.166	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0
	13:50:50	0.047	30.1	10.0	0.142	73.1	17.3	0.039	>100.0	20.0
03/04/67	-	<0.140	-	-	<0.140	-	-	<0.140	-	-
04/04/67	16:27:40	0.055	73.1	17.2	0.236	73.1	17.3	0.181	>100.0	20.0
	17:42:33	0.039	73.1	17.3	0.166	35.3	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	0.063	>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	35.3	18.5	0.118	>100.0	20.0

Remark : 1. N/A Not Detected
2. Non-Detected
3. ตามรายงานการเก็บตัวอย่างการประเมินค่า 3 ส่วนของค่าการสั่นสะเทือนการสั่นสะเทือนค่าที่ 0.017 (พ.ศ. 2553)
ใช้ค่าการสั่นสะเทือนการประเมินค่าตามค่าที่ 0.017 ในการประเมินค่า

ผู้ตรวจวัด :
(นายไกรภพ นุ่มหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมัย เทืองทองคำ)



1/1
* ข้อมูลนี้เป็น ค่าที่ บริษัทของเราคำนวณและนำเสนอขึ้นไว้เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจเท่านั้น

ผลการตรวจวัดระดับความสิ้นสะท้อน ครั้งที่ 2

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ :	พลาจกคณานิกรวิทย์	
สถานที่เก็บตัวอย่าง :	โรงเรียนบ้านโคกสูง	
ตำแหน่งพิกัด UTM :	48P 031111E 1628251N	วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่โครงการ :	22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567	วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เครื่องใช้ :	V240S010	เลขที่รายงาน : RPV2408010
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง :	Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM22201	

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*
18/04/07	17:27:11	0.079	68.3	16.8	0.079	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0
	17:28:10	0.079	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0	0.134	73.1	19.3
	17:29:06	0.079	85.3	16.5	0.071	>100.0	20.0	0.142	64.0	16.4
	17:30:38	0.087	93.1	19.3	0.071	>100.0	20.0	0.142	93.1	19.3
	17:31:32	0.087	118.8	17.9	0.071	>100.0	20.0	0.134	93.1	19.3
	17:32:17	0.079	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0
	17:33:02	0.079	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.142	93.1	19.3
	17:34:29	0.079	78.8	17.9	0.079	>100.0	20.0	0.134	85.3	18.5
	17:35:08	0.079	85.3	18.5	0.079	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0
	17:36:24	0.079	86.6	17.7	0.087	73.1	17.3	0.134	68.3	16.8
	17:37:05	0.079	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	68.3	16.8
	17:38:02	0.079	93.1	19.3	0.079	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
	17:39:21	0.079	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.134	93.1	19.3
	17:40:44	0.071	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0
	17:41:54	0.071	>100.0	20.0	0.095	>100.0	20.0	0.176	85.3	18.5
	17:42:43	0.071	93.1	19.3	0.079	>100.0	20.0	0.150	93.1	19.3
	17:43:52	0.071	>100.0	20.0	0.079	93.1	19.3	0.134	>100.0	20.0
	17:45:17	0.095	61.0	12.8	0.087	>100.0	20.0	0.126	73.1	17.3
	17:45:29	0.079	93.1	19.3	0.079	51.2	15.1	0.142	51.2	15.1
	17:46:30	0.079	86.6	16.8	0.079	>100.0	20.0	0.134	93.1	19.3
17:47:54	0.087	55.9	13.4	0.071	68.3	16.8	0.134	56.9	15.9	
17:48:53	0.079	>100.0	20.0	0.079	56.9	15.7	0.134	73.1	19.3	
17:49:46	0.071	>100.0	20.0	0.079	85.3	18.5	0.134	85.3	18.5	
17:50:28	0.087	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.176	>100.0	20.0	
17:51:27	0.079	>100.0	20.0	0.087	85.3	18.5	0.126	>100.0	20.0	
17:52:55	0.071	>100.0	20.0	0.095	93.1	19.3	0.134	93.1	19.3	
17:53:35	0.079	48.8	14.7	0.087	23.1	19.3	0.126	55.9	15.9	
17:54:09	0.079	100.0	0.0	0.087	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5	
17:55:56	0.079	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3	
17:56:25	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.142	93.1	19.3	

Germany's 1991-1992 Yearbook of International Law

เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๖.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๓๐๓ อาคารเรียนรวม มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ จังหวัดบุรีรัมย์

日期:
 地点:

ผู้จัดทำ :
นางสาวกัญญารัตน์ ภาณุวนรัตน์

ผู้รับรองผล : ว.น. ๗๖๕
(นางสาวทัศนพร เทลิทองคำ)

* ฐานภาษี-ฐานภาษี: ฐานภาษีคือจำนวนเงินที่คำนวณภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ :	ทำหาคาขายบนเว็บไซต์	
สถานที่เก็บตัวอย่าง :	โรงเรียนบ้านโคกข่อย	
ค่าพิกัด UTM :	49Q 031111E 1682571N	วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่เก็บทราบ :	22 สิงหาคม - 1 กันยายน พ.ศ.2567	วันที่ทำรายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่ทราบ :	V2408010	เลขที่รายงาน : RP/V2408010
เครื่องมือที่ใช้ :	Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N 5M422201	

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*
18-08-87	18:20:09	0.071	>100.0	20.0	0.087	73.1	17.3	0.142	85.3	18.5
	18:28:37	0.087	64.0	16.4	0.079	>100.0	20.0	0.134	40.2	16.0
	18:29:55	0.079	39.4	12.4	0.087	86.8	14.7	0.126	36.9	15.7
	18:50:23	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.134	75.1	17.3
	18:51:25	0.075	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.5
	18:52:55	0.074	14.5	14.1	0.071	>100.0	20.0	0.126	92.1	19.3
	18:53:39	0.079	85.3	18.5	0.079	75.1	19.3	0.126	>100.0	20.0
	18:55:33	0.079	58.3	14.3	0.071	>100.0	20.0	0.134	68.3	16.8
	18:55:48	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.150	78.8	17.9
	18:56:58	0.079	93.1	19.3	0.071	>100.0	20.0	0.134	95.1	19.2
	18:57:14	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	18:58:22	0.071	>100.0	20.0	0.087	41.0	12.8	0.126	60.2	16.0
	18:59:26	6.079	78.8	17.5	0.075	93.1	19.3	0.126	64.0	16.4
	19:00:59	0.071	>100.0	20.0	0.079	68.3	16.8	0.134	68.3	16.8
	19:01:57	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	78.8	17.9
	19:02:14	0.087	>100.0	20.0	0.079	85.3	18.5	0.156	93.1	19.3
	19:05:02	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	78.8	17.9
	19:05:46	0.063	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0	0.134	85.3	18.5
	19:05:52	0.079	85.3	18.5	0.071	51.2	13.1	0.134	85.3	18.5
	19:06:22	0.067	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	19:07:29	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.142	78.8	17.9
	19:08:03	0.052	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	19:09:34	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
	19:09:58	0.079	>100.0	20.0	0.079	93.1	19.3	0.126	85.3	18.5
19:11:06	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
19:12:07	0.053	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
19:13:06	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5	
19:14:56	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3	
19:15:41	0.063	78.8	17.9	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
19:16:47	0.063	>100.0	20.0	0.079	85.3	18.5	0.126	65.3	18.5	

DATE	20/01/07	0.005
NAME	123456789	123456789

๑. การประชุมระดับจังหวัด ครั้งที่ ๒ การประชุมคณะกรรมการดำเนินงานระดับจังหวัด เมื่อวันที่ 31 พ.ค. 2553

ผู้ตรวจวัด :
.....

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญาวัลย์ ภาณุเจนท์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพัชราภรณ์ เหลือทองศรี)

(5/20)

รายงานผลทวิเคราะห์

ชื่อโครงการ	พัฒนาระบบงานป้อนข้อมูล	
สถานที่เก็บข้อมูล	โรงเรียนบ้านคลองช้าง	
ตำแหน่งที่จัดเก็บข้อมูล	48F 031111156 1682571N	วันจัดเก็บข้อมูล : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันเก็บรักษา	22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567	วันตีพิมพ์เอกสาร 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่ใบเสร็จรับเงิน	V2408010	เลขที่รับทราบ AP2408010
เครื่องใช้เก็บข้อมูล	Vibration Monitor Equipment Micromer D14 base Unit S14 LM22261	

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard ¹ (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard ¹ (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard ¹ (mm/s)
18/08/97	17:57:47	0.087	>100.0	20.0	0.075	73.1	17.3	0.124	73.1	17.3
	17:58:40	0.079	56.7	15.7	0.075	51.2	15.3	0.124	73.1	17.3
	17:59:19	0.071	78.8	17.9	0.079	>100.0	20.0	0.114	51.2	15.3
	18:00:08	0.087	41.3	12.8	0.075	72.1	17.3	0.124	>100.0	20.0
	18:01:33	0.071	>100.0	20.0	0.162	73.1	17.3	0.124	93.1	19.3
	18:02:26	0.079	68.5	16.6	0.075	55.3	15.5	0.124	>100.0	20.0
	18:03:22	0.087	93.1	19.3	0.075	93.1	19.3	0.124	93.1	19.3
	18:04:45	0.071	>100.0	20.0	0.079	73.8	17.7	0.124	>100.0	20.0
	18:05:42	0.079	>100.0	20.0	0.075	64.0	16.4	0.124	>100.0	20.0
	18:06:16	0.071	85.3	18.3	0.087	72.1	17.1	0.152	73.1	17.3
	18:07:30	0.071	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0	0.124	56.7	15.7
	18:08:16	0.079	>100.0	20.0	0.374	>100.0	20.0	0.124	73.1	17.3
	18:09:02	0.079	>100.0	20.0	0.479	>100.0	20.0	0.124	78.8	17.9
	18:10:52	0.079	>100.0	20.0	0.075	>100.0	20.0	0.124	78.8	17.9
	18:11:19	0.276	60.3	14.9	0.087	>100.0	20.0	0.124	>100.0	20.0
	18:12:16	0.079	>100.0	20.0	0.075	>100.0	20.0	0.124	>100.0	20.0
	18:13:54	0.079	48.3	12.6	0.087	41.1	12.3	0.124	55.3	15.5
	18:14:04	0.079	72.1	17.3	0.087	43.1	15.2	0.124	55.3	15.5
	18:15:11	0.079	55.3	15.5	0.087	26.5	15.1	0.124	93.1	19.3
	18:16:13	0.075	64.0	16.4	0.075	62.2	16.0	0.124	64.0	16.4
	18:17:53	0.671	>100.0	20.0	0.075	>100.0	20.0	0.124	93.1	19.3
	18:18:03	0.075	93.1	19.3	0.374	>100.0	20.0	0.124	93.1	19.3
	18:19:37	0.075	>100.0	20.0	0.479	41.1	12.3	0.124	>100.0	20.0
	18:20:17	0.079	72.1	17.3	0.087	>100.0	20.0	0.124	51.2	15.1
	18:21:10	0.087	46.8	14.7	0.075	55.3	15.3	0.124	93.1	19.3
	18:22:20	0.079	56.7	15.7	0.075	23.1	15.3	0.124	68.5	16.6
	18:23:58	0.075	>100.0	20.0	0.075	25.3	12.5	0.124	55.3	15.3
	18:24:59	0.075	64.0	16.4	0.075	>100.0	20.0	0.124	93.1	19.3
	18:25:21	0.071	72.1	17.3	0.071	>100.0	20.0	0.124	56.7	15.7
	18:26:45	0.071	>100.0	20.0	0.079	41.1	16.0	0.124	93.1	19.3

Remark : N/A Not Applicable

1. 2015年12月31日，公司总资产为1,000,000,000.00元，净资产为500,000,000.00元。

ថ្ងៃចេញផ្សាយ : ខែ ១៩៩៨

ผู้จัดทำ : (ชื่อ-นามสกุล) :
(นางสาวกัญญาธิษัฏ์ กาญจนะรักษ์)

นางสาวทัศนีย์ เหล็กทอง

1522

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ :	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	
สถานที่เก็บตัวอย่าง :	บริเวณขี้น้ำในโคกภูพาน	
ตำแหน่งพิกัด UTM :	48P 031111E 1682571N	วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ :	22 สิงหาคม – 11 กันยายน พ.ศ.2567	วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ :	V2408010	เลขที่รายงาน : RPV2408010
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง :	Vibration Monitor Equipment Micromere	Date: Base Unit 03/05/2022

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*
19/06/97	18:57.13	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	18:58.00	0.075	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	18:58.31	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	19:00:25	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	73.1	19.3
	19:01.11	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
	19:02.22	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	73.1	19.3
	19:03.10	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
	19:04:50	0.071	73.3	17.9	0.075	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	19:05:02	0.071	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0	0.126	78.8	17.9
	19:06.18	0.071	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	19:07.41	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	19:08.34	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
	19:09.59	0.071	>100.0	20.0	0.075	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	19:10:39	0.063	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	78.8	17.9
	19:11.10	0.063	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	19:12:50	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	73.1	17.3
	19:13:09	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	19:14:46	0.063	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
	19:15:52	0.071	93.1	19.3	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	19:16:00	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
19:17:38	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	78.8	17.9	
19:18:26	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
19:19:32	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
19:20:39	0.071	>100.0	20.0	0.077	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
19:21:15	0.087	>100.0	20.0	0.077	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3	
19:22:10	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
19:23:55	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5	
19:24:06	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5	
19:25:06	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3	
19:26:21	0.063	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5	

Remark : N/A Not Available

[illegible]

ผู้ตรวจ :
(นาย) (นาง) (นางสาว) (นาย) (นาง) (นางสาว)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ย.๗๘ :
(นางสาวทัศนพร เหลืองทองคำ)

* ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လ ၁ ရက်နေ့မှ ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လ ၁ ရက်နေ့အထိ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ	หิรัญคาถาขยายพันธุ์พืช	
สถานที่เก็บตัวอย่าง	โรงเรียนบ้านโคกหลวง	
ตำแหน่งพืชรหัส	489 G311111E 1682571N	วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่รับทราบ	22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567	วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่ใบรายชื่อ	V2408010	เลขที่รายงานผล : RPV2408010
เครื่องมือที่ใช้ตัวอย่าง	Vibration Monitor Equipment Micromate DIN 3346 Unit 5/16 UM22201	

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*
13/06/67	20:02:35	0.071	>100.0	20.0	0.073	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0
	20:03:58	0.071	85.3	18.5	0.079	>100.0	20.0	0.128	>100.0	20.0
	20:04:23	0.071	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	20:05:50	0.063	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.128	78.8	17.9
	20:06:45	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
	20:07:43	0.071	>100.0	20.0	0.063	85.3	18.5	0.126	93.1	19.3
	20:08:20	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.128	78.8	17.9
	20:09:08	0.071	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	20:10:33	0.063	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	20:11:59	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	78.8	17.9
	20:12:32	0.071	85.3	18.5	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	20:13:55	0.079	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.128	93.1	19.3
	20:14:20	0.071	>100.0	20.0	0.071	93.1	19.3	0.126	85.3	18.5
	20:15:45	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	20:16:23	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
	20:17:00	0.071	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3
	20:18:41	0.063	>100.0	20.0	0.071	93.1	19.3	0.126	>100.0	20.0
	20:19:23	0.063	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.128	>100.0	20.0
	20:20:13	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5
	20:21:25	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
20:22:46	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
20:23:47	0.063	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
20:24:23	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.134	93.1	19.3	
20:25:57	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
20:26:45	0.079	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.134	93.1	19.3	
20:27:50	0.071	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3	
20:28:13	0.063	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
20:29:06	0.071	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0	0.126	93.1	19.3	
20:30:39	0.095	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	
20:31:51	0.071	>100.0	20.0	0.079	93.1	19.3	0.126	85.3	18.5	

[illegible]

ผู้ตรวจวัด : ผู้รับทำ : ผู้รับมอบผล :
(นายโรจน์ภ พึ่งพาวง) (นางสาวกัญญาวิมล ภาณุธนพันธ์) (นางสาวกิตติมาพร เจริญพรชัย)

* (ကုမ္ပဏီ)များ၏ အသုံးပြုမှုများကို ထိန်းချုပ်ရန် အသုံးပြုမှုများကို ထိန်းချုပ်ရန်

* 2008年12月31日以前に取得した株式は、取得価額に引当金繰入額を加算した金額を基礎として算出する。

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ	พักอาศัยภายในบุรีรัมย์	
สถานที่เก็บตัวอย่าง	โรงเรียนบ้านโนนโคกสุวรรณ	
ตำแหน่งพื้ดิน	UTM : 48P 031111E 1682571N	วันที่เก็บตัวอย่าง : 14/21 สิงหาคม พ.ศ.2567
นักเก็บวิเคราะห์	22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567	นักวิเคราะห์ผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
นักเก็บวิเคราะห์	12 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567	เลขที่วิเคราะห์ : RPV2408010
เครื่องมือที่ใช้ตัวอย่าง	Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/M UM22201	

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)
20/09/67	11:35:14	0.055	>100.0	20.0	0.151	60.2	16.0	0.271	>100.0	20.0
	11:36:15	0.079	>100.0	20.0	0.169	>100.0	20.0	0.095	85.3	18.5
	11:40:28	0.063	>100.0	20.0	0.197	41.0	12.8	0.063	>100.0	20.0
	11:43:27	0.055	>100.0	20.0	0.205	58.9	15.7	0.063	>100.0	20.0
	11:45:09	0.055	>100.0	20.0	0.128	51.2	13.1	0.055	>100.0	20.0
	11:46:39	0.055	>100.0	20.0	0.132	46.5	14.1	0.055	>100.0	20.0
	11:48:36	0.087	93.1	19.3	0.221	41.0	12.8	0.071	60.2	18.0
	11:49:05	0.055	>100.0	20.0	0.134	68.3	16.8	0.055	>100.0	20.0
	11:50:00	0.058	>100.0	20.0	0.173	73.1	17.3	0.063	>100.0	20.0
	12:26:19	0.071	>100.0	20.0	0.150	68.3	16.6	0.063	73.1	17.3
	14:22:45	0.079	>100.0	20.0	0.355	60.0	16.4	0.150	>100.0	20.0
	15:46:53	0.055	>100.0	20.0	0.150	33.9	15.4	0.055	>100.0	20.0
	15:54:14	0.055	>100.0	20.0	0.189	128.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	15:55:02	0.055	>100.0	20.0	0.142	33.1	11.0	0.079	>100.0	20.0
	16:31:58	0.079	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0
	17:29:43	0.071	>100.0	20.0	0.197	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
21/09/67	7:05:44	0.071	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0
	7:36:02	0.134	>100.0	20.0	0.066	48.8	13.7	0.189	>100.0	20.0
	7:42:08	0.047	>100.0	20.0	0.134	56.9	15.7	0.047	>100.0	20.0
	8:03:56	0.052	73.1	17.3	0.154	48.8	14.7	0.071	93.1	19.3
	8:28:55	0.052	>100.0	20.0	0.142	45.5	14.1	0.063	>100.0	20.0
	8:39:13	0.055	>100.0	20.0	0.134	56.9	15.7	0.079	>100.0	20.0
	10:08:42	0.052	93.1	19.3	0.150	88.8	14.7	0.063	>100.0	20.0
	10:49:28	0.063	>100.0	20.0	0.129	45.5	14.1	0.055	79.8	17.9
	10:56:53	0.063	>100.0	20.0	0.156	60.2	16.0	0.055	>100.0	20.0
	10:57:05	0.055	>100.0	20.0	0.125	56.9	15.7	0.055	>100.0	20.0
21/09/67	11:01:29	0.063	>100.0	20.0	0.197	51.2	15.1	0.087	93.1	19.3
	11:02:36	0.063	>100.0	20.0	0.158	46.5	14.1	0.055	>100.0	20.0
	11:16:28	0.063	>100.0	20.0	0.197	33.0	10.8	0.055	85.3	18.5

- 100 ปีชาตกาล
- มหกรรมเทววิทยาระดับนานาชาติ ครั้งที่ 2 จัดขึ้นที่วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม ราชวรมหาวิหาร วันที่ 37 (ก.ค. 2553)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววันยา วัฒน กาจอนพันธ์) (นางสาววิมลดา เจริญวงศ์)

19/20

[illegible]



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 124 หมู่ 12 ต.บางพลีใหญ่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ 10510
184 Soi Phatthanapattana 25/252 12, Bangplue, Bangkok, 10510
TEL: 0-2606-8800-2 FAX: EXT.17
E-mail: asl@aslabconsultant.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านปูใหม่
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313320E 1685963N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : V2408011 เลขที่รายงาน : RPV2406011
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM116255

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*
14/08/67	9:42:45	0.150	>100.0	20.0	0.564	>100.0	20.0	0.276	>100.0	20.0
	16:35:32	0.102	>100.0	20.0	0.150	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0
	18:15:19	0.055	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0
15/08/67	11:20:20	0.097	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.047	>100.0	20.0
	16:35:32	0.055	>100.0	20.0	0.166	>100.0	20.0	0.047	>100.0	20.0
	18:15:19	0.079	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
16/08/67	7:11:01	0.055	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0
	10:38:05	0.079	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	17:29:50	0.087	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
17/08/67	9:11:17	0.047	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	9:12:15	0.039	>100.0	20.0	0.150	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0
	9:33:45	0.047	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
18/08/67	18:11:04	0.071	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	18:28:28	0.055	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	5:51:59	0.087	>100.0	20.0	0.173	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
19/08/67	7:44:49	0.158	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0	0.110	>100.0	20.0
	18:20:51	0.095	>100.0	20.0	0.292	>100.0	20.0	0.095	>100.0	20.0
	9:58:51	0.110	>100.0	20.0	0.284	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0
20/08/67	9:05:21	0.260	>100.0	20.0	0.367	>100.0	20.0	0.144	>100.0	20.0
	9:07:11	0.095	>100.0	20.0	0.150	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0
	9:14:01	0.134	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0
21/08/67	9:16:21	0.166	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.173	>100.0	20.0
	16:35:32	0.087	>100.0	20.0	0.173	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0
	17:00:42	0.173	>100.0	20.0	0.370	>100.0	20.0	0.152	>100.0	20.0
22/08/67	5:15:21	0.047	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	0.047	>100.0	20.0
	7:09:21	0.059	>100.0	20.0	0.197	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0

Remark : 1. 100 Hz Amplifier

2. 100 Hz Amplifier

3. 100 Hz Amplifier

4. 100 Hz Amplifier

ผู้ตรวจวัด : (นาย) ไชยวัฒน์ มุ่งหมาย

ผู้จัดทำ : (นาย) ไชยวัฒน์ มุ่งหมาย

ผู้รับรองผล : (นาย) ไชยวัฒน์ มุ่งหมาย



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 124 หมู่ 12 ต.บางพลีใหญ่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ 10510
184 Soi Phatthanapattana 25/252 12, Bangplue, Bangkok, 10510
TEL: 0-2606-8800-2 FAX: EXT.17
E-mail: asl@aslabconsultant.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านปูใหม่
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313320E 1685963N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 22 สิงหาคม - 11 กันยายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 12 กันยายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : V2408011 เลขที่รายงาน : RPV2406011
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM116255

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*
21/08/67	9:51:07	0.162	>100.0	20.0	0.434	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0
	9:59:55	0.047	>100.0	20.0	0.213	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	9:54:40	0.055	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0

Remark : 1. 100 Hz Amplifier

2. 100 Hz Amplifier

3. 100 Hz Amplifier

4. 100 Hz Amplifier

ผู้ตรวจวัด : (นาย) ไชยวัฒน์ มุ่งหมาย

ผู้จัดทำ : (นาย) ไชยวัฒน์ มุ่งหมาย

ผู้รับรองผล : (นาย) ไชยวัฒน์ มุ่งหมาย



1. 100 Hz Amplifier

ภาคผนวก ง

เอกสารประกอบการฝึกอบรม
ให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน

ภาคผนวก ง-1

เอกสารประกอบการบรรยาย
ให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน



สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2567)

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

โดย นางสาวลัดดาพรณ สีสาย

ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด



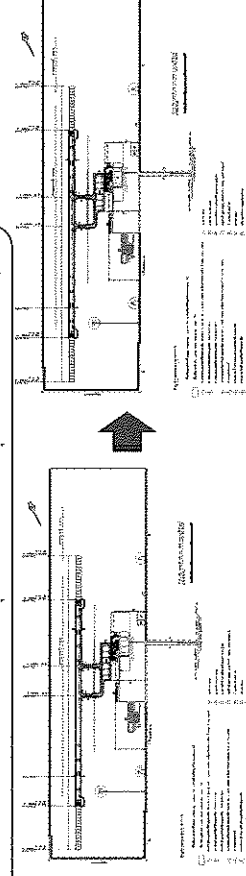
3

ที่ตั้ง : ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์

ขนาดพื้นที่ : 2,512 ไร่

EIA ส่วนความเห็นชอบ :

1. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : วันที่ 3 กันยายน พ.ศ.2536
2. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงสนามบินและสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร) : วันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2563
3. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : วันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2566



รายละเอียดของสนามบินแบบ EIA

Runway : กว้าง 30 ม. ยาว 2,100 ม.

ลานจอดอากาศยาน : ขนาด 60 x 90 ม.

อาคารที่พักผู้โดยสาร : ขนาด 23,000 ตร.ม.

รองรับผู้โดยสารได้ 1,000 คนต่อชั่วโมง

รายละเอียดในปัจจุบัน

อยู่ระหว่างการปรับปรุงให้เป็นไปตามที่เสนอไว้ใน

รายงาน EIA



ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง (1) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

(2) ขยายทางวิ่ง ลานจอดอากาศยาน ระบบระบายน้ำ

4



การจัดอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน

หลักสูตร การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย

สำหรับท่าอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 8 แห่ง
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย
ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2567

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

วันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 เวลา 09.30-14.30 น.

ณ ห้องประชุม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



1

7. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

กำหนดการอบรมให้ความรู้ด้านการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม "การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย"

เวลา	รายละเอียด
09.00 - 09.30 น.	ลงทะเบียน และรับเอกสาร
09.30 - 09.40 น.	กล่าวต้อนรับและพิธีเปิดการอบรม
09.40 - 10.00 น.	รับฟังบรรยาย "รูปแบบการปฏิบัติการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2567" โดย นางสาวลัดดาพรณ สีสาย (ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม)
10.00 - 10.15 น.	รับฟังเสวนาและแสดงข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมอบรม
10.15 - 10.30 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.30 - 11.20 น.	รับฟังบรรยาย "การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย" โดย ดร.สมเทพ สมอราชบุรี
	โดย ดร.สมเทพ สมอราชบุรี
	อาจารย์ประจำหลักสูตรวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
	ผู้ช่วยทางด้านระบบบำบัดน้ำเสียและการจัดการน้ำเสีย
11.20 - 11.40 น.	รับฟังบรรยาย "ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ส่งจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2567 และสรุป ปัญหาและแนวทางการแก้ไข" โดย ผศ.ดร.สมเทพ สมอราชบุรี
11.40 - 12.00 น.	รับฟังเสวนาและแสดงข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมอบรม
12.00 - 13.00 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 - 14.30 น.	ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พร้อมรับฟังปัญหาและเสนอแนะ แนวทางการแก้ไข พร้อมปิดการอบรม
	โดย ผศ.ดร.สมเทพ สมอราชบุรี



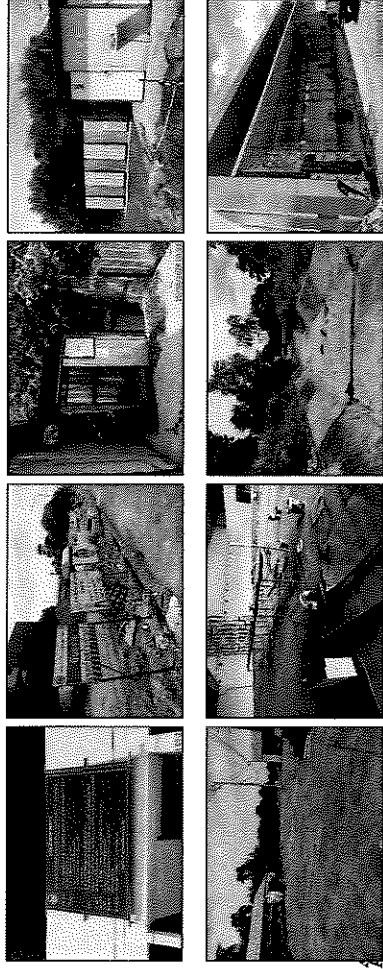
2

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)



113 มาตรการ 2 มาตรการ 2 มาตรการ 4 มาตรการ 121 มาตรการ



ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)

มาตรการป้องกันแก๊ซ

ด้านคุณภาพอากาศ

มาตรการป้องกันแก๊ซ

- ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง ได้แก่ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้ทำการฉีดน้ำอย่างสม่ำเสมอ 2 ครั้ง

ด้านเสียง / สัมผัสเขือน

มาตรการป้องกันแก๊ซ

- การติดตั้งวัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการติดตั้ง

การปฏิบัติตามมาตรการ

- ไม่มีการติดตั้งหม้อน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง
- เนื่องจากมีพิธีการจราจรภายในอาคารที่ได้มีการหลังใหม่ และอาคารหลังเดิม

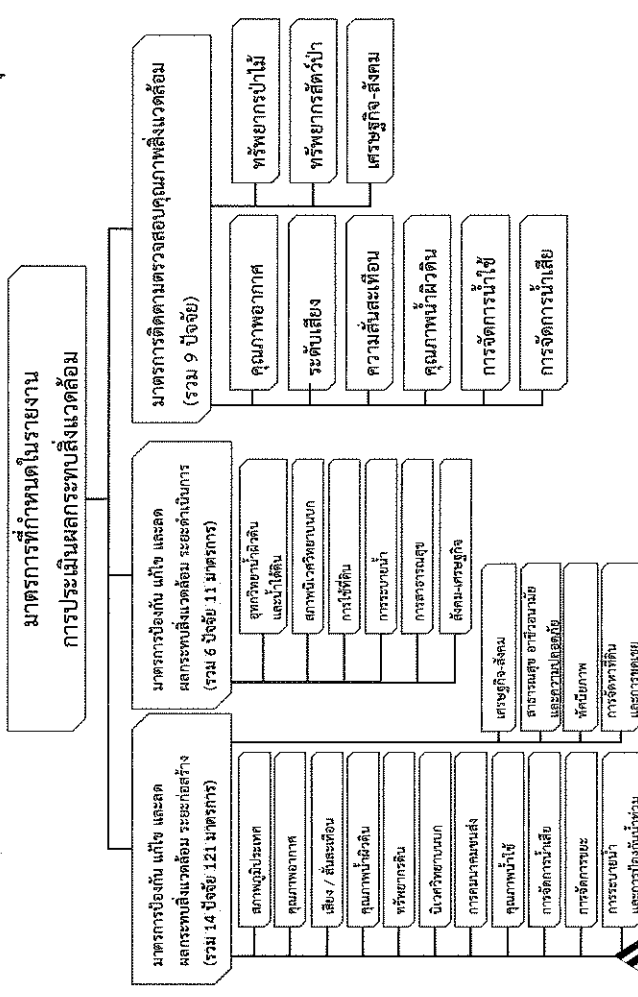
การปฏิบัติตามมาตรการ

- มีการติดตั้งวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ปิดภายในพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน
- จากผลการตรวจวัดระดับเสียง ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สรุปประวัติการนำส่งรายงาน MONITOR ให้ สผ. พิจารณา ช่วงปี พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน

ปี พ.ศ.	เล่มรายงานที่นำส่ง สผ.	บริษัทที่ปรึกษา
2563	กรกฎาคม พ.ศ.2563	บริษัท อิมโนวชั่น คอนสัลแตนท์ จำกัด
2564	<ul style="list-style-type: none"> รายงานฉบับสมบูรณ์ 1 (สิงหาคม พ.ศ.2564) (ช่วงมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2564) รายงานฉบับสมบูรณ์ 2 (ธันวาคม พ.ศ.2564) (ช่วงกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2564) 	บริษัท กรีน พลานีท คอนสัลแตนท์ จำกัด
2565	<ul style="list-style-type: none"> รายงานฉบับสมบูรณ์ 1 (กรกฎาคม พ.ศ.2565) (ช่วงมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565) รายงานฉบับสมบูรณ์ 2 (มกราคม พ.ศ.2566) (ช่วงกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565) 	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
2566	<ul style="list-style-type: none"> รายงานฉบับสมบูรณ์ 1 (กรกฎาคม พ.ศ.2566) (ช่วงมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566) รายงานฉบับสมบูรณ์ 2 (มกราคม พ.ศ.2567) (ช่วงกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566) 	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
2567	<ul style="list-style-type: none"> รายงานฉบับสมบูรณ์ 1 (กรกฎาคม พ.ศ.2567) (ช่วงมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567) 	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)

มาตรการที่สามารถประเมินผลได้ : 4 มาตรการ (ต่อ)

ด้านทัศนียภาพ

มาตรการป้องกัน

การปฏิบัติตามมาตรการ

- ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้าง ตั้งแต่ชั้นล่างจนถึงชั้นสูงสุดของอาคาร

- ผลการตรวจสอบแหล่งรับที่วัดผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตร โดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่วัดการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ

จากเกณฑ์การจำแนกแหล่งรับที่วัดผลกระทบด้านทัศนียภาพ จะพิจารณาตามเกณฑ์การจำแนกพื้นที่รอบโหนดทางทัศนียภาพ โดย รศ. ไรจน์ ศุภแอนดา ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้นเกี่ยวกับพื้นที่รอบโหนดทางทัศนียภาพ รวม 6 บริเวณ ได้แก่

- (1) บริเวณที่มีแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์และบริเวณที่มีธรรมชาติสวยงาม
- (2) บริเวณที่มีแหล่งศิลปกรรม ได้แก่ โบราณสถานที่มีทะเบียนและขึ้นทะเบียน แหล่งประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณคดี เป็นต้น
- (3) บริเวณที่มีแหล่งท่องเที่ยว
- (4) บริเวณสถานที่สำคัญ ทั้งที่เป็นศาสนสถาน มหาวิทยาลัย และสถานทูต เป็นต้น
- (5) บริเวณที่สำคัญของเมือง เช่น ท่าอากาศยาน ลานคนเมือง ย่านศูนย์กลางและการค้า เป็นต้น
- (6) บริเวณแหล่งบันเทิงนันทนาการที่สำคัญของเมือง เช่น สวนสาธารณะ และสนามกีฬา เป็นต้น



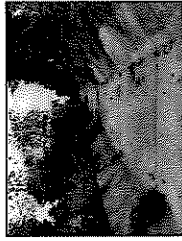
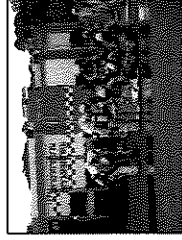
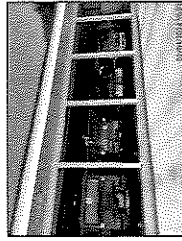
11

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)



9 มาตรการ 1 มาตรการ 0 มาตรการ 1 มาตรการ 11 มาตรการ



12

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)

มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ : 2 มาตรการ

ด้านคุณภาพอากาศ

มาตรการป้องกัน

การปฏิบัติตามมาตรการ

ข้อเสนอแนะ

- ให้ล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุก ที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ
- เก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน

- ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง
- ยังไม่มีการนำรถออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง
- มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจรอบและทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน

ด้านทรัพยากรดิน

มาตรการป้องกัน

การปฏิบัติตามมาตรการ

ข้อเสนอแนะ

- งานขุดขุดดิน งานรับระดับพื้นที่ โดยต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดรถ เครื่องปั้น การขุดดินจะขุดดินโดยไม่มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน

- ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดรถเครื่องปั้น และการขุดดิน โดยให้ความลาดชันที่ 2:1
- มีเพียงการปลูกหญ้าบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

- เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน



9

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)

มาตรการที่สามารถประเมินผลได้ : 4 มาตรการ

มาตรการป้องกัน

การปฏิบัติตามมาตรการ

ด้านเสียง/สิ่งแวดล้อม

- หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ
- ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป

- ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง

ด้านการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

- ปรับปรุงรางรับน้ำเก็บบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ใส่ตะแกรงเหล็กปิดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปิดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทาภัยแล้งจากรางรับน้ำ

- ยังไม่มีการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม
- เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ

ด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

- เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จจึงท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการใช้อุปกรณ์ที่ทุกคน

- เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการใช้อุปกรณ์ที่ทุกคน



10

ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา
: ระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)

มาตรการที่ปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา
มาตรการที่ไม่ปฏิบัติตามมติ : 2 มาตรการ

มาตรการป้องกัน

- กรมท่าอากาศยานจะร้องขอให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน EIA และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง

ข้อเสนอแนะ

- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน
- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรควบคุมผู้รับเหมารื้อสร้างให้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน

มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ : 1 มาตรการ

มาตรการป้องกัน

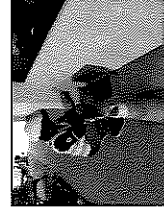
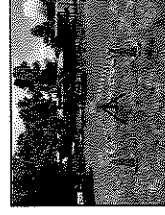
- ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงาน EIA ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นแล้ว
- ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้นำเสนอโครงการตามกฎหมาย

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวม 9 ปัจจัย

คุณภาพอากาศ	การจัดการน้ำเสีย**
ระดับเสียง	ทรัพยากรป่าไม้
ความสั่นสะเทือน	ทรัพยากรสัตว์ป่า
คุณภาพน้ำผิวดิน	เศรษฐกิจ-สังคม
การจัดการน้ำใช้	

หมายเหตุ : ** เสร็จและเริ่มเดินเครื่องที่ท่าอากาศยาน EIA



ผลการปฏิบัติตามมติกรรมการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
: ระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)

มาตรการที่ไม่ปฏิบัติตาม :

ด้านการระบายน้ำ

มาตรการป้องกัน

- สร้างสถานีสูบน้ำทางใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน
- ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด

การปฏิบัติตามมาตรการ

ข้อเสนอแนะ

- หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน
- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยเหลือจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ : 1 มาตรการ

ด้านสภาพสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกัน

- การอุปทานที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตร ต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสม ลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม

การปฏิบัติตามมาตรการ

- เนื่องจากทำให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม เป็นความรู้เบื้องต้นของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์
- จึงทราบบางส่วนได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องแล้ว

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567)



4 มาตรการ 1 มาตรการ 2 มาตรการ 1 มาตรการ 8 มาตรการ

มาตรการที่ไม่ปฏิบัติตาม: 1 มาตรการ

มาตรการป้องกัน

- แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการ

- อธิบดีกรมท่าอากาศยานจึงมอบอำนาจให้ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน ให้มีอำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ในจังหวัด เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน
- พร้อมทั้งระบุอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ
- ตามคำสั่งกรมท่าอากาศยาน ที่ 384/2567

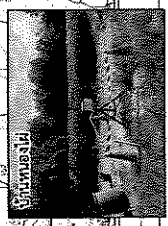
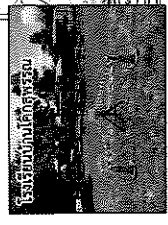
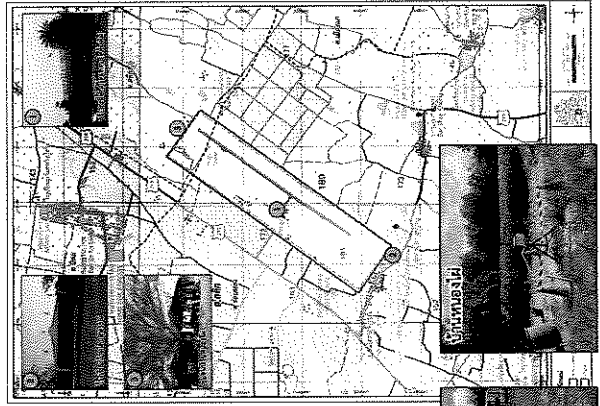
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

2. ระดับเสียง

ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม
ดัชนีตรวจวัด
 L_{eq} 24 hr., L_{dn} , L_{max}

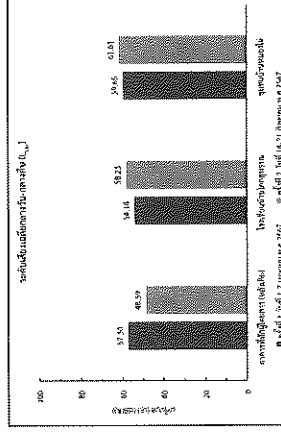
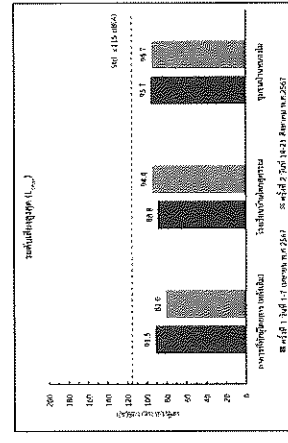
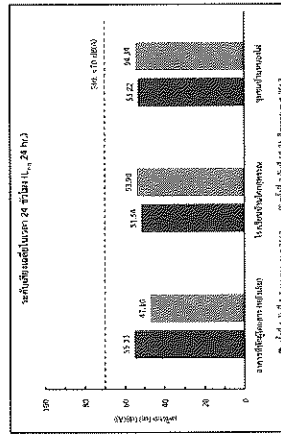
สถานีติดตามตรวจสอบ : รวม 3 สถานี
1. อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
3. บ้านหนองไม้

ความถี่และระยะเวลา : 7 วันต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้ง/ปี
ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567
ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

2. ระดับเสียง (ต่อ)



ผลการตรวจวัดระดับเสียง :
ครั้งที่ 1 : ทั้ง 3 สถานี มีค่า L_{eq} 24hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
ครั้งที่ 2 : ทั้ง 3 สถานี มีค่า L_{eq} 24hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

การประเมินเทียบกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา :
ทั้ง 3 สถานี มีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

1. คุณภาพอากาศ

ดัชนีตรวจวัด : รวม 5 ดัชนี
1. ผู้ละอองรวม (TSP)
2. ผู้ละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10})
3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2)
4. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)
5. ทัศนภาพและความเร็วลม

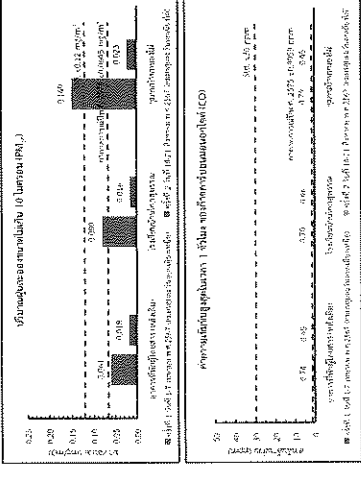
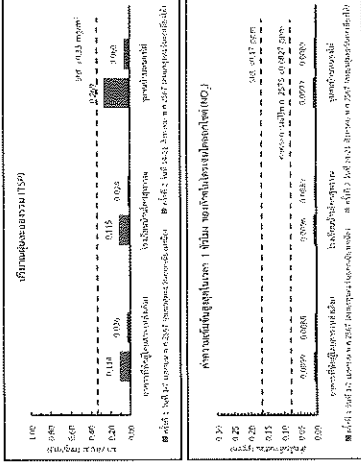
สถานีติดตามตรวจสอบ : รวม 3 สถานี
1. อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
3. บ้านหนองไม้

ความถี่และระยะเวลา : 7 วันต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้ง/ปี
ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 (ลมแรงและวันออกเสียงเหนือ)
ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 (ลมแรงและวันแดดเอียงใต้)



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

1. คุณภาพอากาศ (ต่อ)



ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ :
ครั้งที่ 1 : ทั้ง 3 สถานี มีค่า TSP, PM_{10} , NO_2 และ CO มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
เกณฑ์ 1: บริเวณชุมชนบ้านหนองไม้ มีค่า PM_{10} ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
การก่อสร้างบริเวณท่าอากาศยาน :
ครั้งที่ 2 : ทั้ง 3 สถานี มีค่า TSP, PM_{10} , NO_2 และ CO มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

3. ความเสี่ยงเบื้องต้น

ดัชนีตรวจวัด : รวม 2 ดัชนี

- ความเร็วภาคอุตสาหกรรม
- ความถี่

สถานีติดตามตรวจสอบ : รวม 3 สถานี

1. อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
3. บ้านหนองไผ่

ความถี่และระยะเวลา : 7 วันต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้ง/ปี

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

ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 14-21 สิงหาคม พ.ศ.2567

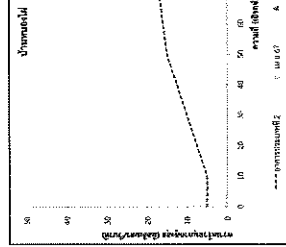
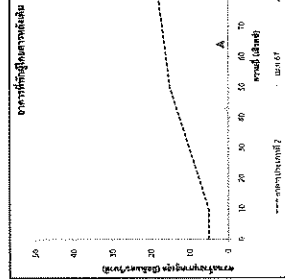


ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

3. ความเสี่ยงเบื้องต้น



ผลการตรวจวัดระดับความเสี่ยงเบื้องต้น :

ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2 : พบว่า ทั้ง 3 สถานี

- มีระดับความเสี่ยงเบื้องต้นอยู่ในระดับที่ต่ำไปตั้งแต่ระดับที่ 1 แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard
- อยู่ในระดับที่ต่ำไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดความเสี่ยงเบื้องต้นเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

2. ระดับเสียง (ต่อ)

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด วันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ.2566 (37 เที่ยวบิน)

ข้อมูลที่ใช้คำนวณเบื้องต้น

- ชนิดเที่ยวบิน
- จำนวนเที่ยวบิน
- ทิศทางการขึ้น-ลงของอากาศยาน (ขึ้น-ลง และบินลง)

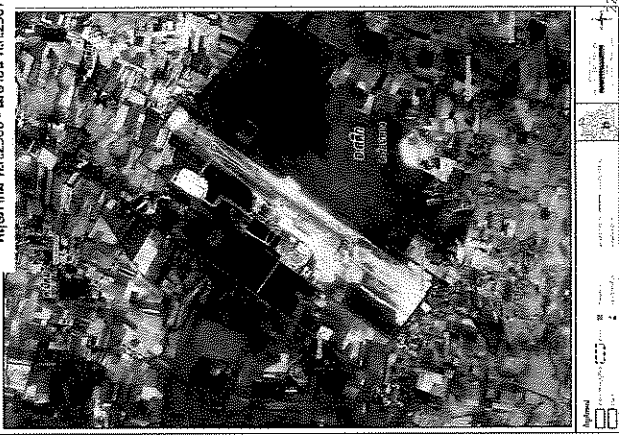
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบิน		
Airbus 320-200	20		
Boeing 737-800	6		
Cessna 510	2		
HONDA HA-420 Honda Jet	6		
HAUKER-800XP	2		
Cirrus SR22	1		
รวม	37		
ทิศทางการบิน	รอบลง (เที่ยวบิน)	รอบขึ้น (เที่ยวบิน)	รวม
ทางวิ่งหมายเลข 04	77	22	99
ทางวิ่งหมายเลข 22	23	78	101

แนวเส้นเสียง NEF 30 อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระหว่างที่ผ่านมา

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ช่วงระยะเวลาข้อมูลที่ใช้คำนวณเบื้องต้น

■ พฤษภาคม พ.ศ.2566 - เมษายน พ.ศ.2567



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

2. ระดับเสียง (ต่อ)

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย วันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2567 (7 เที่ยวบิน)

ข้อมูลที่ใช้คำนวณเบื้องต้น

- ชนิดเที่ยวบิน
- จำนวนเที่ยวบิน
- ทิศทางการขึ้น-ลงของอากาศยาน (ขึ้น-ลง และบินลง)

ชนิดเที่ยวบิน	จำนวนเที่ยวบิน
Airbus 320-200	4
Bombardier Dash-8 Q400	2
Cessna 172	1
รวม	7

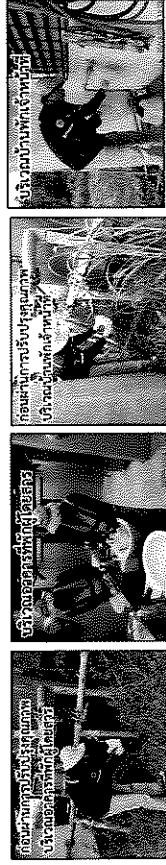
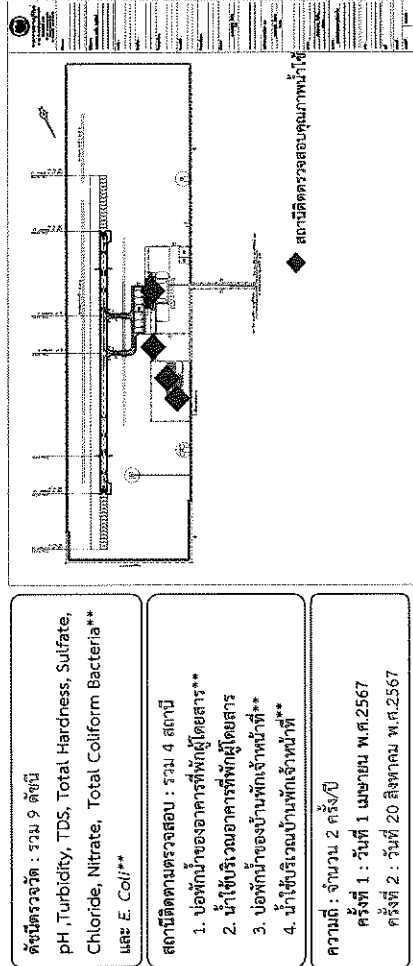
ทิศทางการบิน	รอบลง	รอบขึ้น	รวม
ทางวิ่งหมายเลข 04	77	22	99
ทางวิ่งหมายเลข 22	23	78	101

แนวเส้นเสียง NEF 30 อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระหว่างที่ผ่านมา

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

5. การจัดการน้ำใช้

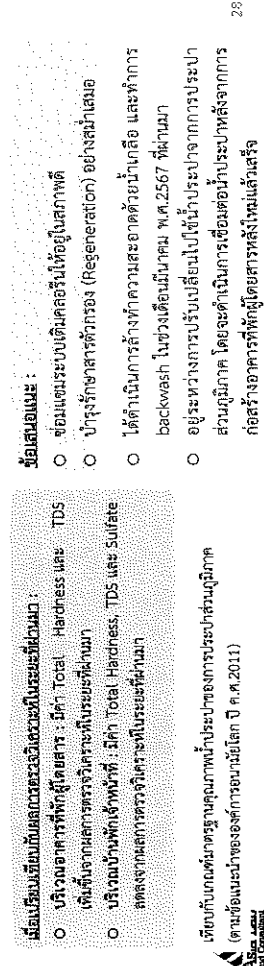
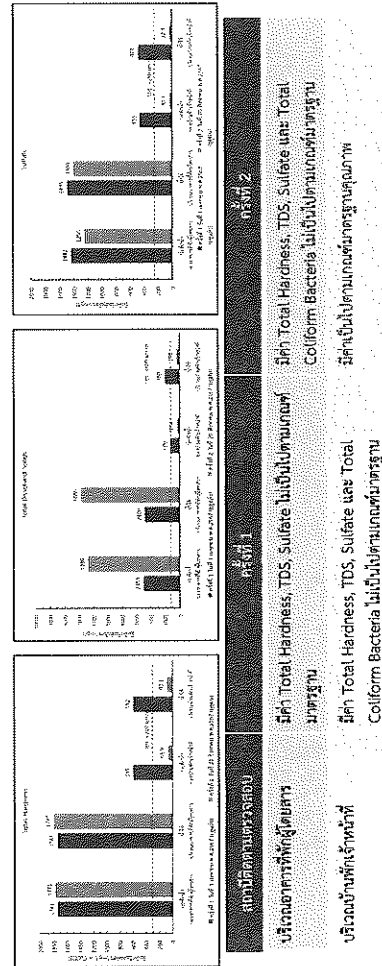


27

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

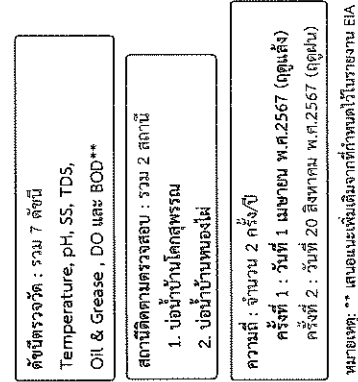
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

5. การจัดการน้ำใช้ (ต่อ)



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

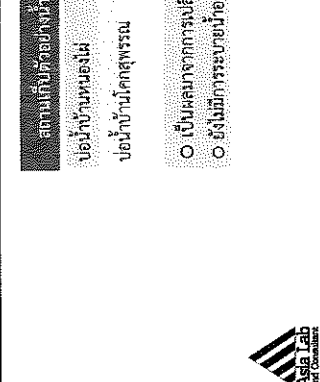
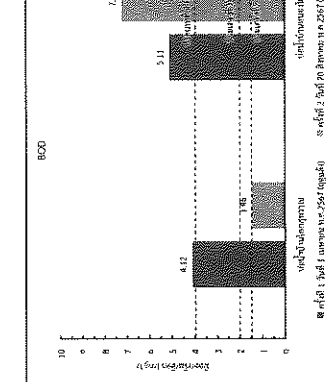
4. คุณภาพน้ำผิวดิน



25

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

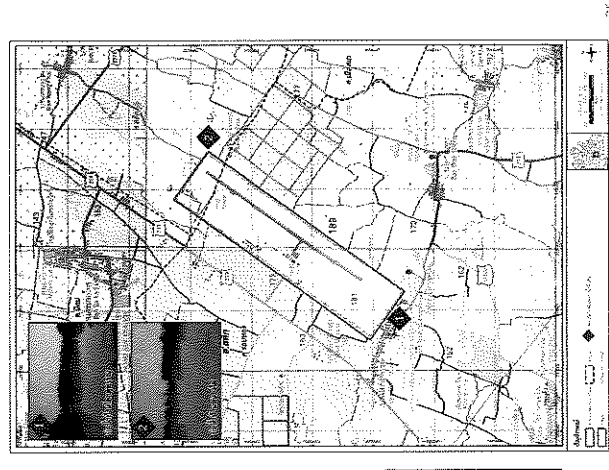
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

4. คุณภาพน้ำผิวดิน

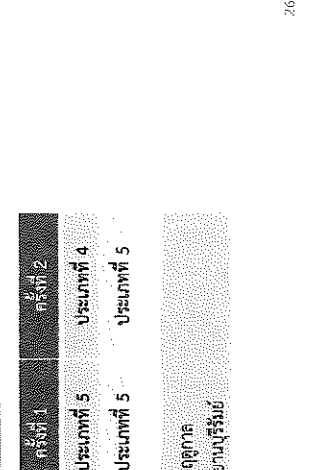
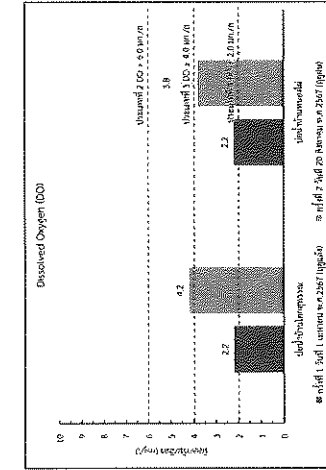


26

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)



2. มาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดที่ขอเปลี่ยนแปลง

การจัดการน้ำใช้

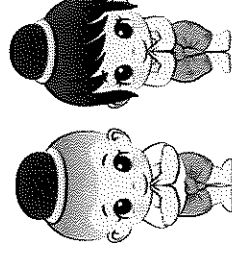


- เนื่องจากในรายงาน EIA ได้กำหนดให้ติดตั้งตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี คือ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
- แต่ปัจจุบันพบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณน้ำพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ให้ครอบคลุมระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 แห่ง เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานฯ ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้ ดังนั้น จึงเสนอติดตั้งตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำใช้ รวม 4 สถานี
- เนื่องจากในรายงาน EIA กำหนดติดตั้งตรวจวิเคราะห์ จำนวน 9 ดัชนี
- แต่เพื่อให้ครอบคลุมดัชนีวิเคราะห์ตามมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาส่วนภูมิภาค จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมดัชนีตรวจวิเคราะห์เพิ่มอีก 2 ดัชนี ได้แก่ Total Coliform Bacteria และ E. Coli
- ดังนั้น จึงมีดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวม 11 ดัชนี



จบการนำเสนอ

ขอบคุณค่ะ



ทำแบบทดสอบ Pre-test

จำนวน 20 ข้อ เวลา 10 นาที

pretest การอบรมระบบบำบัดน้ำเสียทำอากาศยาน

บุรีรัมย์

B I U ๙

จำนวนแบบฟอร์ม

ชื่อ นามสกุล *

ตำแหน่งงาน/หน่วยงาน



Pre-Testพม.บุรีรัมย์

3

หัวข้อการบรรยาย

- 1 องค์ความรู้เบื้องต้นด้านการจัดการน้ำเสีย (น้ำเสีย ผลกระทบ และองค์ประกอบ รวมถึงคุณลักษณะของน้ำเสีย)
- 2 รายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียที่ใช้งาน ภายในทำอากาศยาน
- 3 การเปิดใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย และการดูแล บำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย
- 4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ของทำอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2567 และสรุปปัญหาและแนวทางการแก้ไข

4

การจัดอบรมให้ความรู้ เจ้าหน้าที่ทำอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ปีพ.ศ.2567

หลักสูตร การจัดการน้ำเสีย และการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย



โดย ผศ.ดร. สมภพ สongrakshat
อาจารย์ประจำหลักสูตรวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ประวัติวิทยากร



ผศ.ดร. สมภพ สongrakshat
อาจารย์ประจำหลักสูตรวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

การศึกษา

ระดับปริญญา	สาขาวิชา	ปีสำเร็จ	สถาบันการศึกษา
Doctor of Philosophy	Environmental Engineering	พ.ศ. 2545	Michigan Technological University, USA.
Master of Engineering	Environmental Engineering	พ.ศ. 2541	Michigan Technological University, USA.
วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต	วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม	พ.ศ. 2533	มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ผลงานการออกแบบ

การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับโรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2553	การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2553
การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2556	การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2556
การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2556	การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2556

การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2553	การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2553
การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2556	การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2556
การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2556	การออกแบบและวางผังอาคารบำบัดน้ำเสีย และระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ โรงงานแปรรูปยางพารา สุราษฎร์ธานี จังหวัด สุราษฎร์ธานี ขนาด 30 ไร่ พ.ศ. 2556

2

ลักษณะน้ำเสีย

1. สารอินทรีย์ ได้แก่ คาร์โบไฮเดรต โปรตีน ไขมัน เซลล์ชีว กายเขียว น้ำเน่า เซลล์ใบตอง พืชผัก ซึ้นเนื่อ เป็นต้น ซึ่งสามารถถูกย่อยสลายได้ โดยจุลินทรีย์ที่ใช้ออกซิเจน ทำให้ระดับออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ลดลงเกิดสภาพน้ำเน่าเหม็นได้ ปริมาณของสารอินทรีย์ในน้ำมีมวัดด้วยค่าบีโอดี (BOD) เมื่อค่าบีโอดีในน้ำสูง แสดงว่ามีสารอินทรีย์ปะปนอยู่มาก และสภาพน้ำเน่าเหม็นจะเกิดขึ้นได้ง่าย
2. สารอนินทรีย์ ได้แก่ แร่ธาตุต่าง ๆ ที่อาจไม่ทำให้เกิดน้ำเน่าเหม็น แต่อาจเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิต ได้แก่ คลอไรด์, ซัลเฟต เป็นต้น
3. โลหะหนักและสารพิษ อาจอยู่ในรูปของสารอินทรีย์หรืออนินทรีย์และสามารถสะสมอยู่ในวงจรอาหาร เกิดเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิต เช่น พรอท โคเรียนัม ทองแดง ปกติจะอยู่ในน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม และสารเคมีที่ใช้ในการกำจัดศัตรูพืชปนมากับน้ำทิ้งจากการเกษตร สำหรับในเขตชุมชน อาจมีสารมลพิษนี้มาจากอุตสาหกรรมในครัวเรือนบางประเภท เช่น ร้านชุบโลหะ ตู้ซ่อมรถ และน้ำเสียจากโรงพยาบาล เป็นต้น



7

ลักษณะน้ำเสีย (ต่อ)

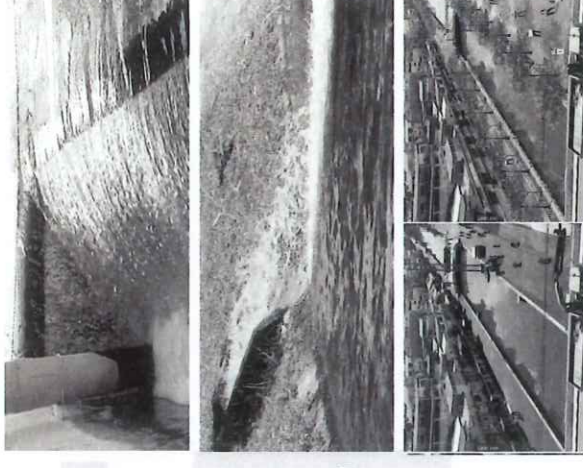
4. น้ำมันและสารลอยน้ำต่าง ๆ เป็นอุปสรรคต่อการสังเคราะห์แสง และกีดขวางการกระจายของออกซิเจนจากอากาศสู่ผิวน้ำ นอกจากนั้นยังทำให้เกิดสภาพไม่น่าดู
5. ของแข็ง เมื่อจมตัวสู่ก้นลำน้ำ ทำให้เกิดสภาพไร้ออกซิเจนที่ท้องน้ำ ทำให้แหล่งน้ำต้นเงินมีความขุ่นสูง มีผลกระทบต่อการดำรงชีพของสัตว์น้ำ
6. สารก่อให้เกิดฟอง/สารชักฟอง ได้แก่ ผงซักฟอก สบู่ ฟองจะกีดกันการกระจายของออกซิเจนในอากาศสู่ผิวน้ำ และอาจเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ



8

ความสำคัญของระบบบำบัดน้ำเสีย

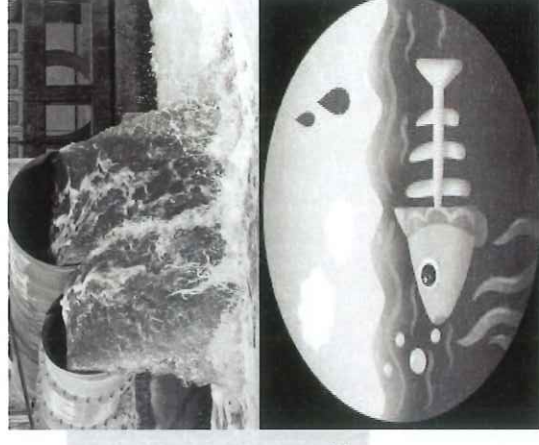
- ป้องกันมลพิษทางน้ำ
- การใช้ทรัพยากรน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ
- สอดคล้องกับข้อกำหนดทางกฎหมาย:
- ข้อกำหนด คุณภาพน้ำทิ้งและการจัดการของเสีย
- ลดผลกระทบต่อระบบนิเวศ
- ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของท่าอากาศยาน



5

ลักษณะสมบัติของน้ำเสีย

- ทางกายภาพ (Physicals Characteristics)
- สี ความขุ่น กลิ่น เป็นต้น
- ทางเคมี (Chemicals Characteristics)
- pH, BOD, Nutrient เป็นต้น
- ทางชีวภาพ (Biological Characteristics)
- Coliform bacteria, Fecal Coliform Bacteria เป็นต้น



6

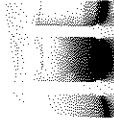
ความสำคัญของการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง



การบำบัดน้ำเสียด้วยวิธีการทางกายภาพ : จะใช้หลักการฟิสิกส์ เช่น แรงโน้มถ่วง แรงหนีศูนย์กลาง ในการกำจัดสิ่งสกปรกออกจากน้ำเสีย ส่วนมากจะเป็นสารที่ไม่สามารถละลายน้ำได้ ซึ่งมีอยู่หลายวิธีการ แล้วแต่การออกแบบระบบบำบัดน้ำเสีย



การบำบัดน้ำเสียด้วยวิธีการทางชีวภาพ : อาศัยสิ่งมีชีวิตขนาดเล็กช่วยเปลี่ยนน้ำเสียให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมที่สุด และไม่ทำให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งการบำบัดด้วยวิธีการทางชีวภาพนั้นทำได้หลายวิธี ไม่ว่าจะเป็นการบำบัดแบบ AS แบบจานหมุนชีวภาพ แบบบ่อปรับเสถียร บ่อเติมอากาศ ระบบบึงประดิษฐ์ และระบบคลองวนเวียน

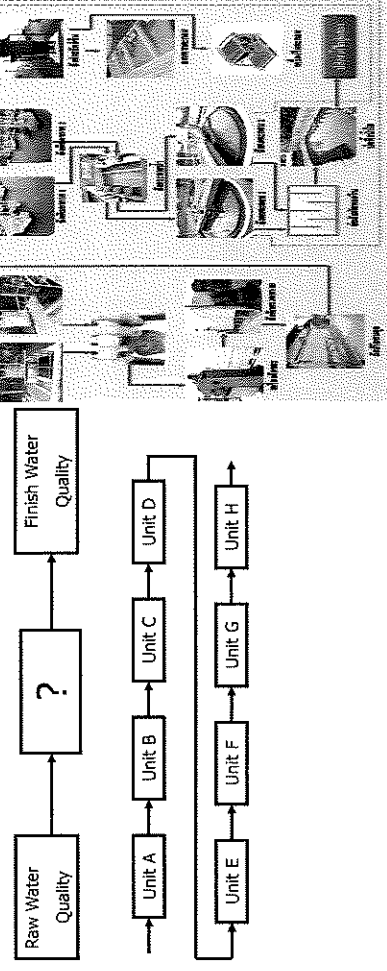


การบำบัดน้ำเสียด้วยวิธีการทางเคมี : จะใช้สารเคมีทำให้เกิดปฏิกิริยาทางเคมี เพื่อปรับสภาพน้ำเสียให้เสียแบบลงไปในทิศทางที่ต้องการ ซึ่งมีจุดประสงค์หลายอย่าง เช่น ทำให้ของแข็งละลายน้ำได้ตกตะกอน ทำให้ตะกอนขนาดเล็กมีขนาดใหญขึ้น ฯลฯ

สิ่งที่สำคัญในการทำระบบบำบัดน้ำเสียอีกหนึ่งอย่างที่ไม่ได้ ก็คือการเลือกทำระบบบำบัดน้ำเสียให้เหมาะสมกับคุณภาพของน้ำเสีย ก่อนจะปล่อยออกสู่ธรรมชาติ เพื่อประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียที่ดีและมีประสิทธิภาพที่สุด

11

Design and Unit Operations Approach



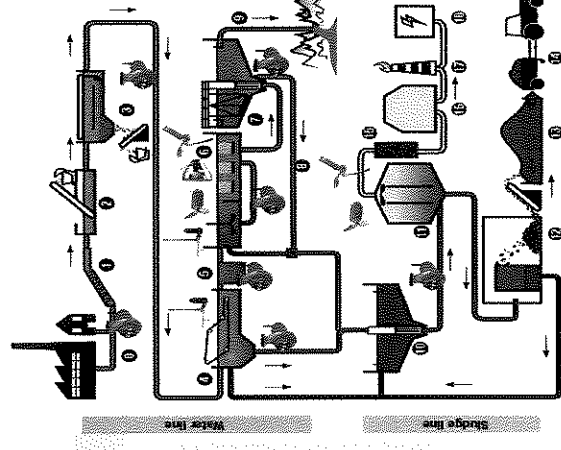
12

ลักษณะน้ำเสีย (ต่อ)

7. จุลินทรีย์ น้ำเสียจากโรงฟอกหนัง โรงฆ่าสัตว์ หรือโรงงานอาหารกระป๋อง จะมีจุลินทรีย์เป็นจำนวนมาก จุลินทรีย์เหล่านี้ใช้ออกซิเจนในการดำรงชีวิตตามลำดับของออกซิเจนละลายน้ำ ทำให้เกิดสภาพเน่าเหม็น นอกจากนี้จุลินทรีย์บางชนิดอาจเป็นเชื้อโรคที่เป็นอันตรายต่อประชาชน เช่น จุลินทรีย์ในน้ำเสียจากโรงพยาบาล เป็นต้น

8. ธาตุอาหาร ได้แก่ ไนโตรเจน และฟอสฟอรัส เมื่อมีปริมาณสูงจะทำให้เกิดการเจริญเติบโตและเพิ่มปริมาณอย่างรวดเร็วของสาหร่าย (Algae Bloom) ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ระดับออกซิเจนในน้ำลดลงอย่างมากในช่วงกลางคืน อีกทั้งยังทำให้เกิดวัชพืชน้ำ ซึ่งเป็นปัญหาแก่การสัญจรทางน้ำ

9. กลิ่น เกิดจากก๊าซไฮโดรเจนซัลไฟด์ ซึ่งเกิดจากการย่อยสลายของสารอินทรีย์แบบไร้ออกซิเจน หรือกลิ่นอื่น ๆ จากโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น โรงงานทำปลาแป้น โรงฆ่าสัตว์ เป็นต้น



วิธีการบำบัด (Treatment Method)

- การบำบัดทางกายภาพ (Physical Treatment)
- การบำบัดทางเคมี (Chemical Treatment)
- การบำบัดทางชีวภาพ (Biological Treatment)
- การบำบัดแบบผสม (Combination of Treatment)

10

การเดินระบบ

- การควบคุมอัตราการไหล**
การควบคุมอัตราการไหลของน้ำเสียเข้าระบบตามที่ต้องการ
- การเติมอากาศ**
การเติมอากาศเป็นสิ่งสำคัญในการสนับสนุนการเจริญเติบโตของจุลินทรีย์ในบ่อเติมอากาศ
- การควบคุมปริมาณตะกอน**
การควบคุมปริมาณตะกอนในระบบเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้แน่ใจว่าระบบทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การตรวจสอบและดูแลรักษา**
การตรวจสอบและดูแลรักษาอุปกรณ์ต่างๆ และลักษณะสมบัติของน้ำตามจุดต่างๆ ในระบบเป็นสิ่งสำคัญในการรักษาประสิทธิภาพระบบให้คงอยู่



15

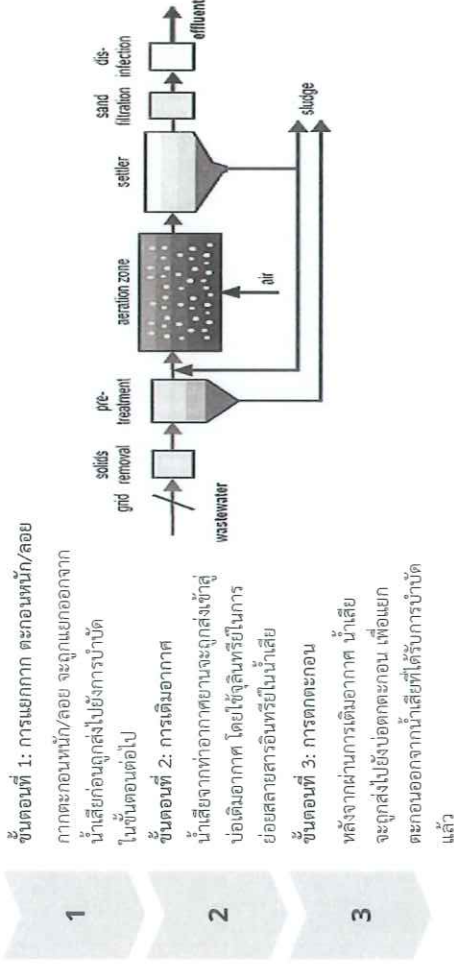
ปัญหาในการเดินระบบ

การสะสมของตะกอน	การขาดแคลนออกซิเจน
การสะสมของตะกอนในระบบอาจทำให้ประสิทธิภาพการบำบัดน้ำเสียลดลง	การขาดแคลนออกซิเจนในระบบอาจส่งผลต่อการเจริญเติบโตของจุลินทรีย์
การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเสีย	ความผิดพลาดของอุปกรณ์
การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเสียอาจส่งผลต่อประสิทธิภาพการบำบัดน้ำเสีย	ความผิดพลาดของอุปกรณ์อาจส่งผลต่อการทำงานของระบบ



16

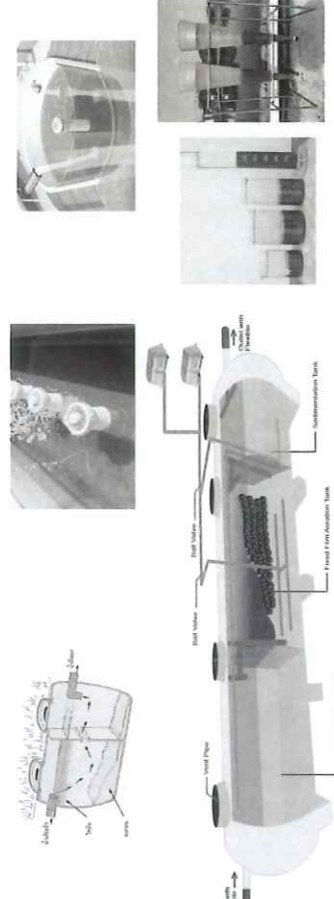
หลักการทำงานของระบบ



13

องค์ประกอบ

- บ่อแยกกาก/เกราะ (Solid Separation Tank)**
ทำหน้าที่แยกของแข็ง/ตะกอนหนัก/ตะกอนลอยในน้ำเสียให้อยู่ในบ่อจากน้ำที่เหลือจะไหลไปสู่การบำบัดในขั้นตอนถัดไป
- บ่อเติมอากาศ (Aeration Tank)**
บ่อเติมอากาศเป็นส่วนสำคัญต่อระบบบำบัดน้ำเสียแบบ Activated Sludge โดยใช้จุลินทรีย์ในการย่อยสลายสารอินทรีย์ในน้ำเสีย
- บ่อตกตะกอน (Clarifier)**
บ่อตกตะกอนทำหน้าที่แยกตะกอนออกจากน้ำใสที่ได้รับการบำบัดแล้ว น้ำใสดังกล่าวจะปล่อยสายธารณะ ส่วนตะกอนส่วนเกินที่ได้จะถูกส่งไปจัดการต่อไป



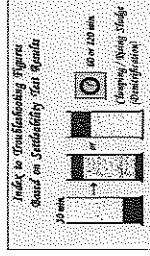
14

ตัวอย่างปัญหาในการเดินระบบ (ต่อ)

ลักษณะอาการ	สาเหตุ	การแก้ไข
มีตะกอนหลุด ในน้ำที่เพิ่มมาก	<ul style="list-style-type: none"> ชั้นตะกอนบนถังตกตะกอนมีความสูงถึงเกินไป เกิดการทับถมที่ผิวชั้นในถังตกตะกอน อัตราการไหลเข้าถังตกตะกอนสูงเกินไป 	<ul style="list-style-type: none"> การเพิ่มอัตราการสูบตะกอนกลับจากถังตกตะกอนเพื่อลดระยะเวลาการทับถม การเพิ่มอัตราการระบายตะกอนส่วนเกิน (Excess Sludge) ทั้ง ตรวจสอบอัตราไหลกลับ เสร็จในการเก็บกักในถังตกตะกอน

ตะกอนไม่แข็งตัว

- อายุตะกอนต่ำไป ตะกอนไม่แข็งแรง ไม่รวม
- ค่า DO ในถังเติมอากาศต่ำไป
- เพิ่มอัตราการเติมอากาศ (> 2 mg/l หัวถัง)
- ควบคุมค่าอัตราส่วนอยู่ที่ 100:5:1:0.5 โดยการเติม
- กำจัดแบคทีเรียประเภทเส้นใย อารจากได้ โดยการเติมคลอรีน/ไฮโดรเจนเปอร์ออกไซด์ในส่วนของตะกอนหมุนเวียน



19

กฎหมาย

ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคาร

เล่ม ๑๔๑ ตอนพิเศษ ๒๓๓ ง

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

พ.ศ. ๒๕๖๗

หน้า ๑

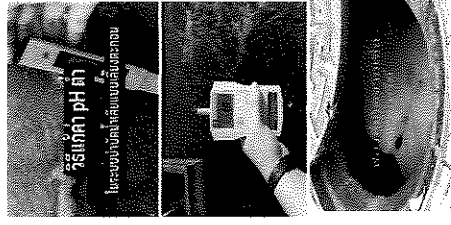
ราชกิจจานุเบกษา

๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๗

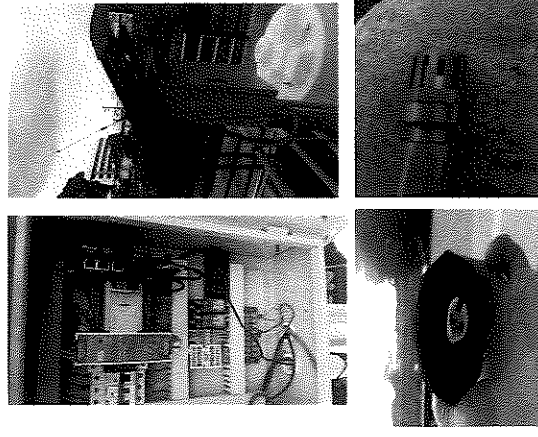
20

ตัวอย่างปัญหาในการเดินระบบ

ลักษณะอาการ	สาเหตุ	การแก้ไข
ค่า DO ในถังเติมอากาศลดลงอย่างกะทันหัน/มีกลิ่นเหม็น	<ul style="list-style-type: none"> เครื่องเติมอากาศเสีย BOD Load สูงเข้าระบบ เชื้อจุลินทรีย์ตายจากสารพิษแปลกปลอมเข้าระบบ 	<ul style="list-style-type: none"> ซ่อมบำรุงเครื่องเติมอากาศ เพิ่มอัตราการเติมอากาศ/ลดน้ำเสียเข้าระบบ ตรวจสอบกิจกรรมแหล่งที่มาของน้ำเสีย เปลี่ยน/ปรับแก๊ส/ป้องกัน ลด/หยุดป้อนน้ำเสียเข้าระบบ
ค่า DO ในถังเติมอากาศเพิ่มขึ้นกะทันหันผิดปกติ	<ul style="list-style-type: none"> มีสารเปลี่ยนแปลงค่า pH น้ำเข้าเปลี่ยนแปลงค่า pH มีการใช้ฟล็อกหรือทำให้เกิดฟองเข้าระบบ เติมอากาศมากเกินไป ค่าปริมาณตะกอนต่ำ 	<ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบกิจกรรมแหล่งที่มาของน้ำเสีย เปลี่ยน/ปรับแก๊ส/ป้องกัน ลด/หยุดป้อนน้ำเสียเข้าระบบ ตรวจสอบค่า DO (2-4 mg/L) ลดการสูบตะกอนส่วนเกินทิ้ง/การหมุนเวียน



17



18

การแบ่งประเภทของอาคาร (ต่อ)

แบ่งประเภทของอาคาร ออกเป็น 4 ประเภท

ประเภทอาคาร	หน่วย	อาคาร ประเภท ก.	อาคาร ประเภท ข.	อาคาร ประเภท ก.	อาคาร ประเภท ๑.
อาคารที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์การระหว่างประเทศและหน่วยงานอื่น	พื้นที่อาคาร	ตั้งแต่ ๕๔,๐๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ แต่ไม่ถึง ๕๔,๐๐๐	ตั้งแต่ ๕,๐๐๐ แต่ไม่ถึง ๑๐,๐๐๐	ไม่ถึง ๕,๐๐๐
		ตั้งแต่ ๒๕,๐๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕,๐๐๐ แต่ไม่ถึง ๒๕,๐๐๐	-	ไม่ถึง ๕,๐๐๐
		ตั้งแต่ ๒,๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑,๕๐๐ แต่ไม่ถึง ๒,๕๐๐	ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ แต่ไม่ถึง ๑,๕๐๐	ไม่ถึง ๑,๐๐๐
ภัตตาคารหรือร้านอาหาร	พื้นที่อาคาร	ตั้งแต่ ๒,๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ แต่ไม่ถึง ๒,๕๐๐	ตั้งแต่ ๒๕๐ แต่ไม่ถึง ๕๐๐	ไม่ถึง ๒๕๐
		ตั้งแต่ ๓๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑๐ แต่ไม่ถึง ๓๐	-	ไม่ถึง ๑๐
๓. อาคารสถานพยาบาล	เตียง				

เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ๑

คำมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำที่งจากอาคารบางประเภทและบางชนิด (อ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำที่งจากอาคารบางประเภทและบางชนิด พ.ศ.2567)

พหามิตอร์	คำนวณฐาน				อาคาร ประเภท ๑.
	อาคาร ประเภท ก.	อาคาร ประเภท ข.	อาคาร ประเภท ก.	อาคาร ประเภท ๑.	
๑. ความเป็นกรดและด่าง (pH)	๕.๕ - ๙.๐	๕.๕ - ๙.๐	๕.๕ - ๙.๐	๕.๕ - ๙.๐	
๒. บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand)	ไม่เกิน ๒๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	ไม่เกิน ๓๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	ไม่เกิน ๔๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	ไม่เกิน ๕๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	
				สำหรับอาคารอยู่อาศัย	
๓. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids)	ไม่เกิน ๓๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	ไม่เกิน ๔๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	ไม่เกิน ๕๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	ไม่เกิน ๖๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	
๔. ของแข็งละลายทั้งหมด (Total Dissolved Solids)	ไม่เกิน ๑,๐๐๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	ไม่เกิน ๑,๐๐๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	ไม่เกิน ๑,๓๐๐ มิลลิกรัมต่อลิตร	-	

หมายเหตุ : อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ๑

การแบ่งชนิดอาคาร

แบ่งชนิดของอาคาร ออกเป็น 3 ชนิด

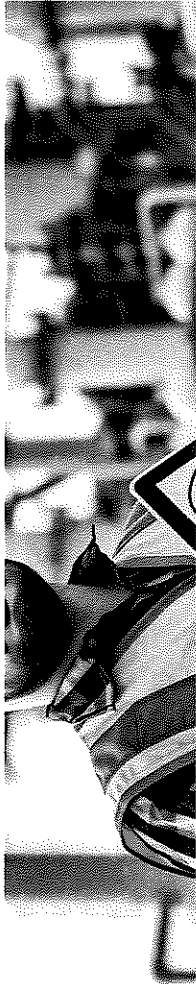
ชนิดที่ ๑ อาคารอยู่อาศัย	พื้นที่อาคาร	ตั้งแต่ ๑๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕,๐๐๐ ขึ้นไป
		ตั้งแต่ ๑๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕,๐๐๐ ขึ้นไป
ชนิดที่ ๒ อาคารพาณิชย์	พื้นที่อาคาร	ตั้งแต่ ๑๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕,๐๐๐ ขึ้นไป
		ตั้งแต่ ๑๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕,๐๐๐ ขึ้นไป

อาคารที่พักผู้โดยสารภายในท่าอากาศยาน จัดอยู่ใน อาคารชนิดที่ 2 อาคารพาณิชย์ ในลำดับที่ (6) อาคารที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์การระหว่างประเทศและเอกชน

การแบ่งประเภทของอาคาร

แบ่งประเภทของอาคาร ออกเป็น 4 ประเภท

ประเภทอาคาร	หน่วย	อาคาร ประเภท ก.	อาคาร ประเภท ข.	อาคาร ประเภท ๑.	อาคาร ประเภท ๑.
๑. อาคารอยู่อาศัย	พื้นที่อาคาร	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป
		ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป
๒. อาคารพาณิชย์	พื้นที่อาคาร	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป
		ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๑๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป



ข้อพึงระวังและความปลอดภัย



ความปลอดภัยจากไฟฟ้า อันตรายจากก๊าซ

ควรตรวจสอบอุปกรณ์ไฟฟ้าและระบบเป็นประจำ เพื่อป้องกันเกิดอันตราย



การป้องกันอุบัติเหตุ

ควรสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตราย เช่น หมวกกันน็อก และถุงมือทำงานในระบบ เมื่อทำงานในระบบ



การใช้สารเคมี

ควรระมัดระวังในการใช้สารเคมีในระบบ เช่น คลอรีน และควรปฏิบัติตามข้อกำหนดทางด้านความปลอดภัย

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของ
ทำอาภาคารยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2567
และสรุปปัญหาและแนวทางการแก้ไข

พารามิเตอร์	กำหนดฐาน			
	อาหาร ประเภท ก.	อาหาร ประเภท ข.	อาหาร ประเภท ก. สำหรับทหาร ชายและทหาร หญิง	อาหาร ประเภท ข.
๕. จีโนคัล (Genical)	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
๖. จีโนคัล (Genical)	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
๗. จีโนคัล (Genical)	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย
	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย	สำหรับทหารชาย และทหารชาย และทหารชาย

หมายเหตุ : อาคารที่พักได้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์
มีขนาดพื้นที่ใช้สอย (เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร) จึงจัดเป็น
อาคารประเภท ข



การดูแลรักษาเครื่องมือและอุปกรณ์ในระบบบำบัดน้ำเสีย

- ใช้ใจในหลักการเบื้องต้นของระบบบำบัดน้ำเสียที่ออกแบบ
- ปฏิบัติตามคู่มือและวิธีการเดินระบบ (ตารางตรวจประจำวัน)
- หมั่นสังเกต ตรวจสอบ เครื่องมือ และอุปกรณ์เป็นประจำ
- ตรวจสอบลักษณะสมบัติของน้ำเสียและคุณภาพน้ำทิ้ง

ฯลฯ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)

เทียบกับเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 4

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)

ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)									
		MF ชุดที่ 1	EFF ชุดที่ 1	MF ชุดที่ 2	EFF ชุดที่ 2	MF ชุดที่ 3	EFF ชุดที่ 3	MF ชุดที่ 4	EFF ชุดที่ 4	MF ชุดที่ 5	EFF ชุดที่ 5
pH		8.0	8.0	8.1	7.8	7.5	7.7	8.0	7.9		
BOD	mg/L	44.8	51.0	65.5	137	245	139	162	71.5		
Supernatant Solids	mg/L	560	560	62	5	53	20	103	36		
Total Dissolved Solids	mg/L	-	2,620	3,456	2,560	1,960	1,567	2,285	2,176		
Settleable solids	mg/L	-	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.40	<0.20		
Oil & Grease	mg/L	13.0	13.0	19.3	13.0	17.6	16.7	19.5	13.2		
TKN	mg/L	126	127	49.2	52.2	110	52.2	162	162		
Sulfide	mg/L	-	<1.00	<1.00	<1.00	4.42	5.48	2.90	3.12		
Residual Chlorine	mg/L	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10		
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	2,800	491	16,000	1,693	42,000	16,600	47,000	559		
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	1,700	490	3,560	280	42,000	16,600	47,000	559		
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD				98%		43%		56%			

- คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 (โรงพักด่านขาเข้า) มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
- คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 (ผู้โดยสารขาเข้า) มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
- คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 (ห้อง VIP) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
- คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 (ผู้โดยสารขาออก) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

31

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)

เทียบกับเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 4

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)

ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)									
		MF ชุดที่ 1	EFF ชุดที่ 1	MF ชุดที่ 2	EFF ชุดที่ 2	MF ชุดที่ 3	EFF ชุดที่ 3	MF ชุดที่ 4	EFF ชุดที่ 4	MF ชุดที่ 5	EFF ชุดที่ 5
pH		7.70	7.20	8.05	7.60	7.40	7.00	8.02	8.12		
BOD	mg/L	100	51.0	61.7	1.26	190	134	32.9	29.3		
Supernatant Solids	mg/L	694	55	62	5	95	21	118	22		
Total Dissolved Solids	mg/L	2,483	2,527	3,470	2,260	2,077	2,443	2,345	2,345		
Settleable solids	mg/L	-	<0.2	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20		
Oil & Grease	mg/L	14.4	13.0	12.1	<1.00	16.9	7.1	10.4	12.3		
TKN	mg/L	96.2	99.6	45.3	<0.50	123	103	11.4	105		
Sulfide	mg/L	1.54	<1.00	<1.00	<1.00	9.31	5.63	2.90	<1.00		
Residual Chlorine	mg/L	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10		
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	1,400	3,200	3,200	170	120,000	160,000	3,500	240		
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	1,400	3,200	3,200	170	120,000	160,000	3,500	240		
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			50%	98%		29%		12%			

- คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 (ผู้โดยสารขาเข้า) มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
- คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 (โรงพักด่านขาออก) มีค่า เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
- คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 (ห้อง VIP) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
- คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 (ผู้โดยสารขาออก) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

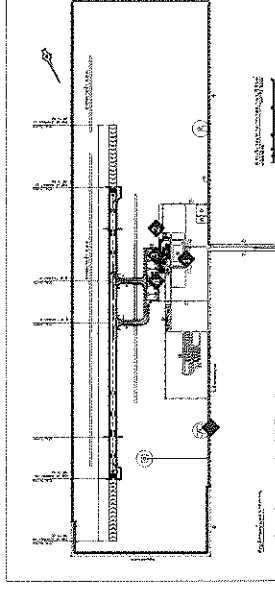
32

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

การจัดการน้ำเสีย

ดัชนีตรวจวัด : รวม 11 คำนวณ

pH, BOD, SS, TDS, Settleable Solids, TKN, Sulfide, Oil & Grease, Residual Chlorine, Total Coliform Bacteria, Fecal Coliform Bacteria



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)

เทียบกับเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 4

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 4

ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	ครั้งที่ 2 (สิงหาคม พ.ศ.2567)
pH		8.0	7.8
BOD	mg/L	44.8	51.0
Supernatant Solids	mg/L	560	560
Total Dissolved Solids	mg/L	2,620	3,456
Settleable solids	mg/L	<0.20	<0.20
Oil & Grease	mg/L	13.0	13.0
TKN	mg/L	126	127
Sulfide	mg/L	<1.00	<1.00
Residual Chlorine	mg/L	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	2,800	491
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	1,700	490

หมายเหตุ :

- ข้อมูลการตรวจวัดค่าของเครื่องเติมอากาศ และ อุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำวัน
- ข้อมูลการตรวจวัดค่าของเครื่องเติมอากาศที่จุด
- ข้อมูลการตรวจวัดค่าของเครื่องเติมอากาศที่จุด
- ข้อมูลการตรวจวัดค่าของเครื่องเติมอากาศที่จุด



ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

1. บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1**
2. บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2**
3. บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3**
4. บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4**
5. บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 5**
6. บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 6**
7. บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 7**
8. บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 8**
9. บ่อพักน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ**

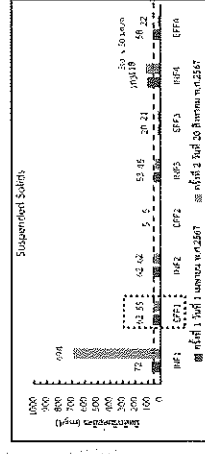
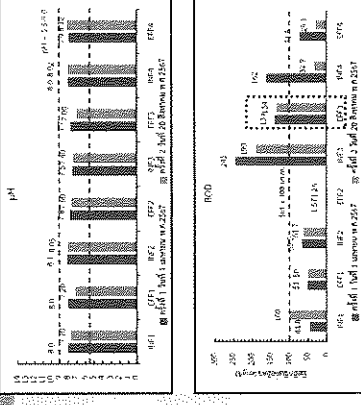
ระยะเวลาดำเนินการ : จำนวน 2 ครั้ง/ปี
ครั้งที่ 1 : วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567
ครั้งที่ 2 : วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ** เสนอแนะเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA

29

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

เทียบกับเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 4

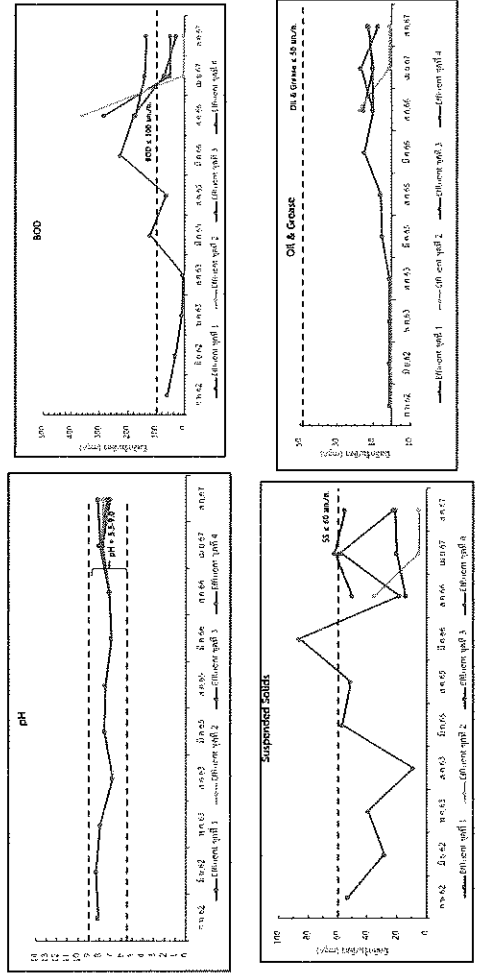


30

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ทำอาภาคายนบุรีรัมย์

การดำเนินการนี้เสีย (ต่อ) เห็นกับเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำซึ่งจากอาคารประมท 4

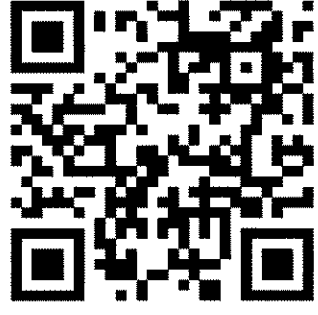
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ กับผลการตรวจวัดในรายงาน EIA (คุณภาพน้ำและปริมาณน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2566) (ต่อ)



ทำแบบทดสอบ Post-test
จำนวน 20 ข้อ เวลา 10 นาที

posttest การอบรมระบบบำบัดน้ำเสียท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ชื่อ นามสกุล :
ตำแหน่งงานประจำ



Post-test ทพ.บุรีรัมย์

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ทำอาภาคายนบุรีรัมย์

การดำเนินการนี้เสีย (ต่อ)

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ กับผลการตรวจวัดในรายงาน EIA (คุณภาพน้ำและปริมาณน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2566)

ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน อาคารประมท 4	คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1		คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2		คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3	
			ก.ก.62 ม	ก.ก.67	ก.ก.62 ม	ก.ก.67	ก.ก.62 ม	ก.ก.67
pH		5.5-9.0	7.1	8.0	7.20	7.8	7.1	7.7
BOD	mg/l	300/lt	282	51.0	50.0	1.57	1.26	172
Suspended Solids	mg/l	500	90	82	55	<5	14	21
Total Dissolved Solids	mg/l	-	2,057	2,593	2,527	2,897	1,710	1,587
Settleable solids	mg/l	-	<0.20	<0.20	<0.2	0.4	<0.20	<0.20
Oil & Grease	mg/l	5.0	15.5	9.89	13.0	17.8	<1.00	16.7
TKN	mg/l	139	127	99.6	217	<4.00	<4.00	117
Sulfide	mg/l	-	<0.10	<0.10	<1.00	<1.00	<1.00	92.2
Residual Chlorine	mg/l	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	103
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	72,000	480	3,200	1,400	170	64,000	16,000
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	72,000	480	3,200	280	170	64,000	16,000

- คุณภาพน้ำที่หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 : มีค่า BOD, TKN, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 แต่ยังคงมีค่า BOO และ SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
- คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 : มีค่าความสกปรกส่วนใหญ่ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566
- คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 : มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 โดยยังคงมีค่า BOO ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ทำอาภาคายนบุรีรัมย์

การดำเนินการนี้เสีย (ต่อ)

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ กับผลการตรวจวัดในรายงาน EIA (คุณภาพน้ำและปริมาณน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2566) (ต่อ)

ทำอาภาคายนบุรีรัมย์

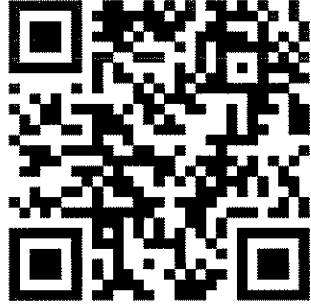
เห็นกับเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำซึ่งจากอาคารประมท 4

ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน อาคารประมท 4	คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4		คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 5	
			ก.ก.62 ม	ก.ก.67	ก.ก.62 ม	ก.ก.67
pH		5.5-9.0	8.1	8.2	7.9	7.46
BOD	mg/l	300/lt	60.7	31.7	9	6.87
Suspended Solids	mg/l	500	53	28	39	53.8
Total Dissolved Solids	mg/l	-	489	379	302	1,387
Settleable solids	mg/l	-	0.8	0.3	0.5	0.6
Oil & Grease	mg/l	5.0	1	1	1	5.16
TKN	mg/l	139	83.16	48.5	3.02	81.8
Sulfide	mg/l	-	0.94	0.24	0.08	89.6
Residual Chlorine	mg/l	-	-	-	-	1
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	72,000	-	-	-	1.8
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	72,000	-	-	-	<1

- คุณภาพน้ำที่หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 : มีค่า BOD, SS, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria ลดลง

ทำแบบประเมินผลภายหลังการอบรม

เวลา 10 นาที



ประเมินอบรม อีสาน67

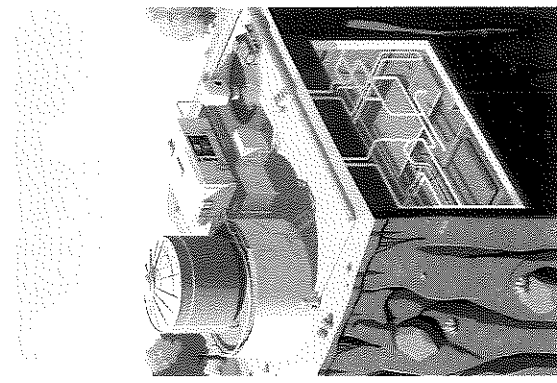
หน้า 1 จาก 3

แบบประเมินผลการฝึกอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่
ของกรมท่าอากาศยาน หลักสูตร "การจัดการน้ำ
เสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย" ภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือ ประจำปี 2567

8 1 1 0 3 7

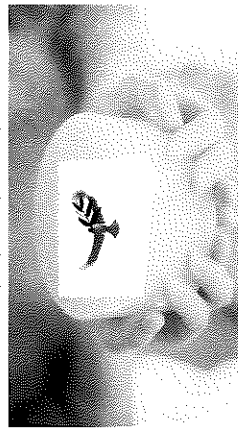
คุณเจี๊ยะกรณีย์ ประดิษฐ์คุณงามคุณใจดี

ผู้อำนวยการศูนย์
บริการและพัฒนาศูนย์



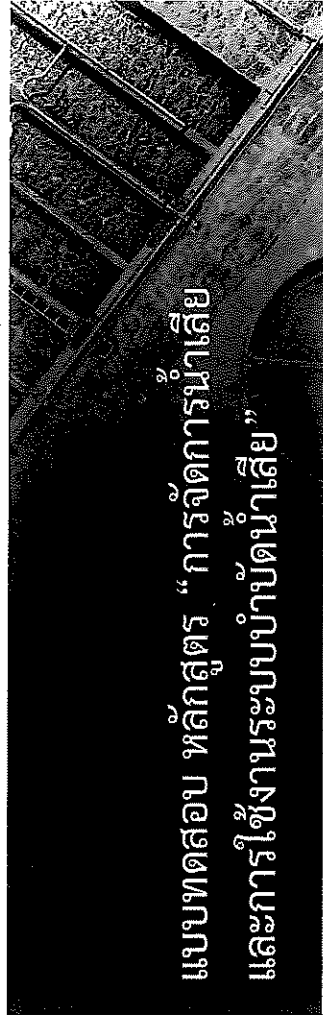
จบการนำเสนอ

ถาม & ตอบ



ภาคผนวก ง-2

แบบทดสอบก่อนและหลังการฝึกอบรม
ให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน



แบบทดสอบ หลักสูตร “การจัดการน้ำเสีย และการใช้ในระบบบำบัดน้ำเสีย”

1. ข้อใดไม่ใช่เป้าหมายหลักของระบบบำบัดน้ำเสีย

- a) ป้องกันมลพิษทางน้ำ
- b) การจัดการทรัพยากรน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ
- c) ลดผลกระทบต่อระบบนิเวศ
- d) เพิ่มปริมาณน้ำทิ้ง
- e) ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของท่าอากาศยาน

1

3

2. ข้อใดไม่ใช่ขั้นตอนในกระบวนการบำบัดน้ำเสีย

- a) การเติมอากาศการบำบัดทางชีวภาพ
- b) การตกตะกอน
- c) การแยกกาก
- d) การสังเคราะห์แสง
- e) การใช้จุลินทรีย์ย่อยสลาย

1

2

3. ระบบบำบัดน้ำเสีย Activated Sludge อาศัยกระบวนการใดเป็นหลัก?

- a) การบำบัดทางกายภาพ
- b) การบำบัดทางชีวภาพ
- c) การบำบัดทางเคมี
- d) การบำบัดแบบรวม
- e) การแยกสารเคมี

4. ค่า DO ที่เหมาะสมในถังเติมอากาศควรอยู่ที่เท่าใด?

- a) 1-2 mg/L
- b) 2-4 mg/L
- c) 5-6 mg/L
- d) 7-8 mg/L
- e) 9-10 mg/L

5. บทบาทของปอดตกตะกอนในระบบคืออะไร?

- a) ปรับอัตราการไหลน้ำเสีย
- b) แยกตะกอนออกจากน้ำใส
- c) เพิ่มค่า pH ในน้ำเสีย
- d) กำจัดสารอินทรีย์
- e) ลดการใช้ไฟฟ้า

6. บทบาทของปอดเติมอากาศในระบบคืออะไร?

- a) ปรับอัตราการไหลน้ำเสีย
- b) แยกตะกอนออกจากน้ำใส
- c) เพิ่มค่า pH ในน้ำเสีย
- d) กำจัดสารอินทรีย์
- e) ลดการใช้ไฟฟ้า

4

7. สาเหตุใดที่ทำให้เกิดฟองขาวคลุมถึงเดิมอากาศ?

- a) ค่า DO ต่ำเกินไป
- b) อัตราการไหลสูงเกินไป
- c) สารซักฟอกเข้าสู่ระบบ
- d) pH ไม่คงที่
- e) การสะสมของตะกอน

11. ข้อใดคือปัญหาที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำเสียอย่างรวดเร็ว

- a) เพิ่มค่า BOD
- b) ค่า DO ลดลง
- c) เกิดฟองคลุมผิวน้ำ
- d) ค่า pH ผิดปกติ
- e) การสะสมของตะกอน

8. การควบคุมปริมาณตะกอนในบ่อตกตะกอนสำคัญอย่างไร

- a) เพิ่มปริมาณน้ำทิ้ง
- b) ป้องกันการสะสมตะกอน
- c) ลดความเข้มข้นของสารพิษ
- d) ป้องกันการปล่อยสารอินทรีย์สู่ระบบ
- e) เพิ่มการเติบโตของจุลินทรีย์

12. ตะกอนในบ่อเติมอากาศที่ทำงานปกติส่วนใหญ่คืออะไร

- a) สาหร่ายเซลล์เดียว
- b) โปรโตซัว
- c) แบคทีเรีย
- d) ตะกอนแขวนลอย
- e) ฟิโน

9. การควบคุมปริมาณ/ความเข้มข้นตะกอนในบ่อเติมอากาศทำได้อย่างไร?

- a) เพิ่มปริมาณน้ำทิ้ง
- b) เพิ่มการสะสมตะกอน
- c) ลดความเข้มข้นของสารพิษ
- d) เพิ่มสารอินทรีย์สู่ระบบ
- e) ควบคุมอัตราการสูบตะกอนหมุนเวียน

13. กระบวนการ Denitrification เกิดขึ้นในส่วนใดของระบบ

- a) บ่อเติมอากาศ
- b) บ่อน้ำทิ้ง
- c) ถังตกตะกอน
- d) บ่อเติมไนโตรเจน
- e) บ่อควบคุม BOD

10. การเพิ่มอัตราการสูบตะกอนกลับเข้าสู่ถังเติมอากาศ มีวัตถุประสงค์เพื่ออะไร

- a) ลดการสะสมตะกอน
- b) เพิ่มค่า pH
- c) ลดปริมาณ DO
- d) เพิ่มอัตราการไหลของน้ำเสีย
- e) เพิ่มอัตราการใช้ทรัพยากร

14. หน้าที่ของจุลินทรีย์ในระบบบำบัดน้ำเสียคืออะไร

- a) ย่อยสลายสารอินทรีย์
- b) เพิ่มค่า pH ในน้ำ
- c) ลดความเข้มข้นของสารเคมี
- d) สร้างออกซิเจนให้ระบบ
- e) กำจัดสารโลหะหนัก

15. อัตราการเติมอากาศในระบบควบคุมอย่างไร

- a) คำนวณจากปริมาณและความเข้มข้นน้ำเสีย
- b) เพิ่มตามปริมาณสารอินทรีย์
- c) ลดเมื่อมีสารพิษเข้าสู่ระบบ
- d) เพิ่มเมื่อ pH สูง
- e) คำนวณจากปริมาณตะกอนส่วนเกิน

19. ค่า SS ที่อยู่ในน้ำทิ้ง มีสาเหตุมาจากตะกอนส่วนใดเป็นหลัก

- a) ตะกอนในป้อแยกกาก
- b) ตะกอนในบ่อเติมอากาศ
- c) ตะกอนในบ่อดกตะกอน
- d) ตะกอนในบ่อเก็บตะกอน
- e) ถูกทุกข้อ

16. ค่า pH ที่เหมาะสมในระบบบำบัดน้ำเสียควรอยู่ในช่วงใด

- a) 4-5
- b) 5-6
- c) 7-8
- d) 8-9
- e) 9-10

20. อาคารที่ทำการของท่าอากาศยาน ที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ถึง 25,000 ตารางเมตร จัดเป็นอาคารประเภทใด

- a) ก
- b) ข
- c) ค
- d) ง
- e) จ

17. ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งของ BOD สำหรับอาคารประเภท ค. มีค่าไม่เกินค่าใด

- a) 20 mg/l
- b) 30 mg/l
- c) 40 mg/l
- d) 50 mg/l
- e) 60 mg/l

18. สาเหตุของการเกิดแบคทีเรียเส้นใยในระบบคืออะไร?

- a) ค่า DO ต่ำเกินไป
- b) อัตราส่วน BOD:N:P ไม่เหมาะสม
- c) ปริมาณสารเคมีสูง
- d) การเติมอากาศมากเกินไป
- e) ความเข้มข้นของตะกอนสูงเกินไป

ภาคผนวก ง-3

แบบประเมินการจัดการอบรม
ให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน

แบบประเมินผลการฝึกอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน หลักสูตร "การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย" ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประจำปี 2567

กรุณาเลือกข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

tiura.dearboys@gmail.com สลับบัญชี

✉ ไม่ใช้ร่วมกัน

* ระบุว่าเป็นคำถามที่จำเป็น

ชื่อ-นามสกุล

คำตอบของคุณ

สถานที่ปฏิบัติงาน *

- ☐ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
- ☐ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
- ☐ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี
- ☐ ท่าอากาศยานนครพนม
- ☐ ท่าอากาศยานเลย
- ☐ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
- ☐ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
- ☐ ท่าอากาศยานนครราชสีมา
- ☐ อื่นๆ:

เพศ *

- ☐ ชาย
- ☐ หญิง
- ☐ อื่นๆ:

อายุ *

คำตอบของคุณ

ระดับการศึกษาสูงสุด *

- ☐ ประถมศึกษา
- ☐ มัธยมศึกษาตอนต้น
- ☐ มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.
- ☐ อนุปริญญาหรือเทียบเท่า หรือ ปวส.
- ☐ ปริญญาตรี
- ☐ สูงกว่าปริญญาตรี
- ☐ อื่นๆ:

ตำแหน่งปัจจุบัน *

คำตอบของคุณ

ท่านดำรงตำแหน่งปัจจุบันเป็นระยะเวลากี่ปี *

- ☐ ต่ำกว่า 1 ปี
- ☐ ระหว่าง 1-3 ปี
- ☐ ระหว่าง 4-6 ปี
- ☐ ระหว่าง 7-9 ปี
- ☐ ตั้งแต่ 10 ปี ขึ้นไป

ถัดไป

ท่านส่งรหัสผ่านใน Google พลอร์ม

เนื้อหานี้มีได้ถูกสร้างขึ้นเพื่อรับรองโดย Google - ข้อมูลชุดในการให้บริกา - นโยบายความเป็นส่วนตัวเป็นส่วนอื่น
Does this form look suspicious? รายงาน

Google พลอร์ม

ความพึงพอใจต่อการจัดอบรม *

	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.เนื้อหาของ การฝึกอบรมเป็น ไปตาม วัตถุประสงค์ที่ ตั้งไว้	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2.เนื้อหาของ การฝึกอบรมมี ความสอดคล้อง กับความต้องการ ของหน่วยงาน	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3.การนำความรู้ ที่ได้รับจากการ เข้าอบรมไปปรับ ใช้ประโยชน์/ ประยุกต์ใช้กับ การทำงาน	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.ความเหมาะสม ของวิทยากร ในการฝึกอบรม/ สัมมนา	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.ความสามารถ ของวิทยากรใน การอธิบายให้ผู้ เข้าร่วมอบรม เข้าใจในรายละเอียด ของการอบรมในแต่ละ หัวข้อ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6.ความเหมาะสม ของเอกสาร ประกอบการ บรรยาย	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.ความเหมาะสม ของสื่อ วัสดุ ทัศนกรณ์ ประกอบการ บรรยาย	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.ความเหมาะสม ของสถานที่	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



ในการอบรม

9. ความเหมาะสมของระยะเวลาในการอบรม
10. ความคิดเห็นต่อภาพรวมในการจัดอบรมในครั้งนี้
11. ความเหมาะสมของโอกาสในการแสดงความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมในการอบรม

กลับ ถัดไป ล้างแบบฟอร์ม

ห้ามส่งรหัสผ่านใน Google ฟอรัม

เนื่องจากนี้ไม่ได้ถูกสร้างขึ้นเพื่อรับรองโดย Google - ข้อกำหนดในการให้บริการ - นโยบายความเป็นส่วนตัว

Does this form look suspicious? รายงาน

Google ฟอรัม

แบบประเมินผลการฝึกอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน หลักสูตร "การจัดการน้ำเสียและการใช้งานของระบบบำบัดน้ำเสีย" ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประจำปี 2567

thiura.dearboys@gmail.com กลับบัญชี

📧 ไม่ใช้ร่วมกัน

* ระบุว่าเป็นคำถามที่จำเป็น

กรุณาระบุชื่อ นามสกุล และหน่วยงานของท่าน

กรุณาเลือกข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ความเหมาะสมของรูปแบบการอบรม *

- ☐ เหมาะสม
- ☐ ไม่เหมาะสม

ระบุเหตุผลเพิ่มเติม

คำตอบของคุณ

หัวข้อหรือหลักสูตรที่ต้องการให้จัดฝึกอบรมเพิ่มเติม *

- ☐ ไม่มี
- ☐ มี

ระบุหัวข้อหรือหลักสูตรที่ต้องการให้จัดฝึกอบรมเพิ่มเติม

คำตอบของคุณ

กลับ

ถัดไป

ล้างแบบฟอร์ม

ท่านส่งรหัสผ่านใน Google ฟอรัม

เพื่อให้คุณสามารถสร้างพื้นที่หรือสร้างพื้นที่หรือส่งโดย Google - ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการ - นโยบายความเป็นส่วนตัว

Does this form look suspicious? รายงาน

Google ฟอรัม



ภาคผนวก จ

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ภาคผนวก จ-1

แบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง

กลุ่มครัวเรือน

หมายเลขแบบสอบถาม.....
ผู้สัมภาษณ์.....
วัน/เดือน/ปี.....

แบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประจำปีงบประมาณ 2567
ท่าอากาศยาน.....

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้สัมภาษณ์ (นาย / นาง / นางสาว).....
บ้านเลขที่.....
ตำบล..... อำเภอ..... จังหวัด..... หมู่ที่.....
โทรศัพท์บ้าน/มือถือ..... โทร.....

คำชี้แจง : ให้ใส่เครื่องหมาย ✓ ใน ☐ หรือเติมข้อความที่ผู้ให้สัมภาษณ์ตอบลงในช่องว่าง
ท่านยินยอมให้ข้อมูลหรือไม่ ☐ ไม่ยินยอม

ท่านยินยอมให้เปิดเผยข้อมูลหรือไม่ ☐ ไม่ยินยอม

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 เพศ ☐ (1) ชาย ☐ (2) หญิง
- 1.2 อายุ.....ปี
- 1.3 การนับถือศาสนา ☐ (1) พุทธ ☐ (2) อิสลาม ☐ (3) คริสต์ ☐ (4) อื่นๆ (ระบุ).....
- 1.4 ระดับการศึกษา ☐ (1) ไม่ได้ศึกษาในระบบ ☐ (2) ประถมศึกษา ☐ (3) มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ (4) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ☐ (5) ปวส./อนุปริญญา ☐ (6)ปริญญาตรี ☐ (7) สูงกว่าปริญญาตรี ☐ (8) อื่นๆ (ระบุ).....
- 1.5 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์ ☐ (1) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ☐ (2) พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน ☐ (3) พนักงานไม่โรงงานอุตสาหกรรม ☐ (4) รับจ้างทั่วไป (ระบุ)..... ☐ (5) เกษตรกรรม (ระบุ)..... ☐ (6) ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)..... ☐ (7) ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)..... ☐ (8) ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)..... ☐ (9) อื่นๆ (ระบุ).....

- 1.6 ภูมิลำเนา ☐ (1) อยู่อาศัยมาตั้งแต่เกิด ☐ (2) ย้ายมาจากที่อื่น (ต่างอำเภอหรือจังหวัด) ระบุอำเภอ..... จังหวัด.....
จำนวนปีที่ย้ายมาอยู่ที่.....ปี
ในกรณีที่ย้ายมาจากที่อื่นๆ ให้ระบุสาเหตุที่ย้าย ☐ (1) ย้ายตามหน่วยงาน ☐ (2) ย้ายมาหางานทำ ☐ (3) ย้ายตามครอบครัว ☐ (4) ย้ายตามคู่สมรส ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ).....

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน

- 2.1 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน (รวมผู้ให้สัมภาษณ์)
- 2.2 อาชีพหลักของครัวเรือน ☐ (1) ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ ☐ (2) พนักงาน / ลูกจ้างบริษัทเอกชน ☐ (3) พนักงานไม่โรงงานอุตสาหกรรม ☐ (4) รับจ้างทั่วไป (ระบุ)..... ☐ (5) เกษตรกรรม (ระบุ)..... ☐ (6) ปศุสัตว์ / เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)..... ☐ (7) ประมง / เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)..... ☐ (8) ประกอบธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย (ระบุ)..... ☐ (9) อื่นๆ (ระบุ).....
- 2.3 การประกอบอาชีพของ/อาชีพเสริมของครัวเรือน (เพื่อเสริมรายได้ และใช้เวลาน้อยกว่าอาชีพหลัก)
☐ (1) ไม่มีอาชีพเสริม (ข้ามไปข้อ 2.4)
☐ (2) มีอาชีพเสริม
กรณี มีอาชีพเสริม ให้ระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ (1) ทำการเกษตร ☐ (2) ค้าขาย ☐ (3) รับจ้าง (ระบุ)..... ☐ (4) อื่นๆ (ระบุ).....
- 2.4 รายได้รวมของครัวเรือน (บาท/เดือน)
☐ (1) ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน ☐ (2) ระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท/เดือน
☐ (3) ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท/เดือน ☐ (4) ระหว่าง 30,001 – 40,000 บาท/เดือน
☐ (5) ระหว่าง 40,001 – 50,000 บาท/เดือน ☐ (6) มากกว่า 50,000 บาท/เดือน
- 2.5 รายจ่ายรวมของครัวเรือน (บาท/เดือน)
☐ (1) ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน ☐ (2) ระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท/เดือน
☐ (3) ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท/เดือน ☐ (4) ระหว่าง 30,001 – 40,000 บาท/เดือน
☐ (5) ระหว่าง 40,001 – 50,000 บาท/เดือน ☐ (6) มากกว่า 50,000 บาท/เดือน
- 2.6 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน ☐ (1) เป็นรายได้ที่แน่นอน ☐ (2) เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน
- 2.7 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อการครองชีพ/ค่าใช้จ่ายหรือไม่ ☐ (1) เพียงพอ ☐ (2) ไม่เพียงพอ แก้ไขปัญหาโดย (ระบุ).....

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพของนาย/นาง

3.1 ในรอบปีที่ผ่านมา ท่านและสมาชิกในครอบครัวมีการเจ็บป่วย หรือไม่

- ☐ 1. ไม่เจ็บป่วย (ให้ข้ามไปส่วนที่ 4)
- ☐ 2. เจ็บป่วย ด้วยโรค (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ (1) ภูมิแพ้ทางเดินหายใจ อาการจาม น้ำมูกไหล จามติดๆ กัน คัดจมูก แน่นจมูก
- ☐ (2) ภูมิแพ้ทางผิวหนัง อาการผื่นคัน ลมพิษ ผื่นแดง ผื่นคันเป็นตุ่มคัน เป็นรอยดำ ผิวหนังอักเสบ ที่ไม่รุนแรง
- ☐ (3) โรคผิวหนัง รื้อรา กลากเกลื้อน
- ☐ (4) โรคทางเดินหายใจ เจ็บคอ ทอนซิลอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ อุดมโป่งพอง ปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค
- ☐ (5) ตา หู เยื่อตาขาวอักเสบ คันระคายเคืองตา ตาสู้แสงสว่างไม่ได้ (อาการแพ้แสงเคือง) การได้ยินเสียงลดลง มีเสียงดังในหู
- ☐ (6) ทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ (คลื่นไส้อาเจียน ปวดบิดท้อง ถ่ายเป็นน้ำ) ท้องเสีย (ถ่ายเป็นน้ำ เป็นมูก เป็นเลือด ปวดท้องคลื่นไส้อาเจียน) ตับอักเสบจากเชื้อไวรัสเอ จากยาจากสารเคมี
- ☐ (7) หัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด
- ☐ (8) ระบบสืบพันธุ์ คลอดก่อนกำหนด แท้งที่ไม่ได้เกิดจากการทำแท้ง
- ☐ (9) ทางเดินปัสสาวะ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ ไตอักเสบ นิ่วทางเดินปัสสาวะ
- ☐ (10) กล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บ จากอุบัติเหตุ เกาท์ รูมาตอยด์)
- ☐ (11) สมองและระบบประสาท ปวดหัว เครียด ปวดมีนท่าย่อย นอนไม่หลับ ซึมเศร้า
- ☐ (12) อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.2 เมื่อท่านหรือสมาชิกในครัวเรือนของท่านเจ็บป่วย จะไปรักษาพยาบาลที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ☐ (1) โรงพยาบาลของรัฐ (ระบุ).....
- ☐ (2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) (ระบุ).....
- ☐ (3) คลินิก / โรงพยาบาลเอกชน (ระบุ).....
- ☐ (4) ไปเองให้หายเอง
- ☐ (5) ซื้อยากินเอง
- ☐ (6) อื่นๆ (ระบุ).....
- 3.3 ท่านคิดว่าจำนวนสถานบริการด้านสาธารณสุข/สถานพยาบาลในปัจจุบัน มีเพียงพอหรือไม่
- ☐ (1) เพียงพอ
- ☐ (2) ไม่เพียงพอ เนื่องจาก.....
- 3.4 ท่านคิดว่าสถานบริการด้านสาธารณสุข/สถานพยาบาลในปัจจุบัน มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์เพียงพอหรือไม่
- ☐ (1) เพียงพอ
- ☐ (2) ไม่เพียงพอ เนื่องจาก.....

ส่วนที่ 4 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

4.1 ครัวเรือนของท่านใช้แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้)

- ☐ (1) น้ำประปา (ระบุ)..... ☐ (3) น้ำฝน
- ☐ (2) น้ำบาดาล
- ☐ (4) อื่นๆ (ระบุ).....
- 4.2 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนของท่านเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้) หรือไม่
- ☐ (1) ไม่เคย ☐ (2) เคยประสบปัญหา (ระบุลักษณะปัญหา).....
- 4.3 ครัวเรือนของท่านใช้แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)
- ☐ (1) น้ำประปาผ่านการต้ม ☐ (2) น้ำประปาจากเครื่องกรอง
- ☐ (3) ซื้อน้ำจากตู้จำหน่ายเครื่องดื่ม/ถัง ☐ (4) น้ำฝน
- ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ).....
- 4.4 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนของท่านเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร) หรือไม่
- ☐ (1) ไม่เคย ☐ (2) เคยประสบปัญหา (ระบุลักษณะปัญหา).....
- 4.5 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนของท่านเคยประสบปัญหาการใช้ไฟฟ้าหรือไม่
- ☐ (1) ไม่เคย ☐ (2) เคยประสบปัญหา (ระบุลักษณะปัญหา).....
- 4.6 ครัวเรือนของท่านมีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสียอย่างไร
- ☐ (1)ปล่อยลงท่อระบายน้ำโดยตรง ☐ (2)ปล่อยลงบริเวณบ้านไม่ซึมลงดิน
- ☐ (3)ปล่อยลงแม่น้ำ/คลอง/หนองน้ำโดยตรง ☐ (4)ปล่อยลงบ่อพักน้ำที่ตัวเอง
- ☐ (5)ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด ☐ (6)ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ
- ☐ (7) อื่นๆ (ระบุ).....
- 4.7 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนของท่านเคยประสบปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสียหรือไม่
- ☐ (1) ไม่เคย ☐ (2) เคยประสบปัญหา (ระบุลักษณะปัญหา).....
- 4.8 ครัวเรือนของท่านมีการกำจัดขยะอย่างไร
- ☐ (1)เผา ☐ (2)ขุดหลุมฝัง ☐ (3)นำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง
- ☐ (4)มีรถเก็บขยะของ อบต./เทศบาล..... ☐ (5)นำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง
- ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ).....
- 4.9 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนของท่านเคยประสบปัญหาด้านการกำจัดขยะหรือไม่
- ☐ (1) ไม่เคย ☐ (2) เคยประสบปัญหา (ระบุลักษณะปัญหา).....

ส่วนที่ 5 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

5.1 ปัจจุบันชุมชนของท่านได้รับผลกระทบจากปัญหาสิ่งแวดล้อมหรือไม่

- ☐ (1) ไม่ได้รับผลกระทบ (ให้ข้ามไปยังส่วนที่ 6)
☐ (2) ได้รับผลกระทบ

5.1.1 ปัญหากลิ่น

☐ (1) มี ☐ (2) ไม่มี

1) ประเภทของกลิ่น (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ (1) กลิ่นแฉะ ☐ (2) กลิ่นสารเคมี
☐ (4) กลิ่นน้ำมันจากเครื่องปั้น ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ.....)

- ☐ (3) กลิ่นเหม็นไม่ไหม้

2) ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ

☐ (1) บางฤดูกาล (ระบุ.....)

☐ (2) ตลอดทั้งปี

3) ระดับผลกระทบ

☐ (1) น้อย ☐ (2) ปานกลาง ☐ (3) มาก

5.1.2 ปัญหาเหม็นคาว

☐ (1) มี ☐ (2) ไม่มี

1) ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ

☐ (1) บางฤดูกาล (ระบุ.....)

☐ (2) ตลอดทั้งปี

2) ระดับผลกระทบ

☐ (1) น้อย ☐ (2) ปานกลาง ☐ (3) มาก

3) แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ (1) กิจกรรมในชุมชน ☐ (2) การจราจร
☐ (4) ท่าอากาศยาน ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ.....)

- ☐ (3) สถานประกอบการ

5.1.3 ปัญหาฝุ่นละออง

☐ (1) มี ☐ (2) ไม่มี

1) ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ

☐ (1) บางฤดูกาล (ระบุ.....)

☐ (2) ตลอดทั้งปี

2) ระดับผลกระทบ

☐ (1) น้อย ☐ (2) ปานกลาง ☐ (3) มาก

3) แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ (1) กิจกรรมในชุมชน ☐ (2) การจราจร
☐ (4) ท่าอากาศยาน ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ.....)

- ☐ (3) สถานประกอบการ

5.1.4 ปัญหาด้านเสียงดังรบกวน

☐ (1) มี ☐ (2) ไม่มี

1) ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1.1) กลางวัน ☐ (2) ตลอดเวลา

1.2) กลางคืน ☐ (2) ตลอดเวลา

2) ระดับผลกระทบ

☐ (1) น้อย ☐ (2) ปานกลาง ☐ (3) มาก

3) แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ (1) กิจกรรมในชุมชน ☐ (2) การจราจร
☐ (4) ท่าอากาศยาน ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ.....)

- ☐ (3) สถานประกอบการ

5.1.5 ปัญหาน้ำเสีย

☐ (1) มี ☐ (2) ไม่มี

1) ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ

☐ (1) บางฤดูกาล (ระบุ.....)

☐ (2) ตลอดทั้งปี

2) ระดับผลกระทบ

☐ (1) น้อย ☐ (2) ปานกลาง ☐ (3) มาก

3) แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ (1) กิจกรรมในชุมชน ☐ (2) การจราจร
☐ (4) ท่าอากาศยาน ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ.....)

- ☐ (3) สถานประกอบการ

5.1.6 ปัญหามลพิษ

☐ (1) มี ☐ (2) ไม่มี

1) ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ

☐ (1) บางฤดูกาล (ระบุ.....)

☐ (2) ตลอดทั้งปี

2) ระดับผลกระทบ

☐ (1) น้อย ☐ (2) ปานกลาง ☐ (3) มาก

3) แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ (1) กิจกรรมในชุมชน ☐ (2) การจราจร
☐ (4) ท่าอากาศยาน ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ.....)

- ☐ (3) สถานประกอบการ

5.1.7 ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร

☐ (1) มี ☐ (2) ไม่มี

1) ประเภทของยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ (1) รถยนต์ ☐ (2) รถตู้
☐ (3) รถจักรยานยนต์ ☐ (4) อื่นๆ (ระบุ.....)

- ☐ (2) ตลอดทั้งปี

2) ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ

☐ (1) บางฤดูกาล (ระบุ.....)

☐ (2) ตลอดทั้งปี

3) ระดับผลกระทบ

☐ (1) น้อย ☐ (2) ปานกลาง ☐ (3) มาก

4) แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ (1) กิจกรรมในชุมชน ☐ (2) การจราจร
☐ (4) ท่าอากาศยาน ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ.....)

- ☐ (3) สถานประกอบการ

ส่วนที่ 6 ปัญหาด้านสังคมที่ได้รับในปัจจุบัน

6.1 ในปีที่ผ่านมา คราวเรือนของท่านเคยประสบปัญหาหรือได้ผลกระทบด้านสังคม หรือไม่

☐ (1) ไม่เคย (ข้ามไปยังส่วนที่ 7)

☐ (2) เคยประสบปัญหา

กรณีที่เคยประสบปัญหาด้านสังคม มีสาเหตุมาจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ (1) ปัญหาสุขภาพ ☐ (2) ปัญหาอาชญากรรม
☐ (3) ปัญหาการลักขโมย ☐ (4) ปัญหาการพนัน
☐ (5) ปัญหาการมีสุขอนามัย ☐ (6) ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น
☐ (7) ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
☐ (8) ปัญหาชุมชนแออัด ☐ (9) ปัญหาการจัดแอ่งในชุมชน
☐ (10) อื่นๆ (ระบุ.....)

ส่วนที่ 7 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

7.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนหรือไม่

☐ (1) ไม่มี (ข้ามไปข้อ 7.2)

☐ (2) มี

กรณีตอบว่า “มี” กรุณา(ระบุ) (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ (1) มีรายได้มากขึ้น ☐ (2) เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น

☐ (3) มีแหล่งท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น ☐ (4) มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น

☐ (5) อื่นๆ (ระบุ).....

7.2 ท่านมีความกังวลของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันเป็นอย่างไร

☐ (1) เสียงดังมากขึ้น ☐ (2) เสียงดังน้อยลง

☐ (3) ไม่เปลี่ยนแปลง ☐ (4) อื่นๆ (ระบุ).....

7.3 ท่านมีความกังวลของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านมากน้อยเพียงใด

7.3.1 เครื่องบินพาณิชย์

ระดับการรบกวน	รบกวน			
	ไม่รบกวน	น้อย	ปานกลาง	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น				
ขณะบินผ่าน				
ขณะบินลง				

7.3.2 เครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น

ระดับการรบกวน	รบกวน			
	ไม่รบกวน	น้อย	ปานกลาง	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น				
ขณะบินผ่าน				
ขณะบินลง				

7.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่

☐ (1) ไม่วิตกกังวล

☐ (2) มีความวิตกกังวล (ระบุ).....

7.5 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัยหรือไม่

7.5.1 พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ (1) สร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น ☐ (2) เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น

☐ (3) มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น ☐ (4) ราคาที่ดินสูงขึ้น

☐ (5) เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ ☐ (6) คมนาคมสะดวก

☐ (7) อื่นๆ (ระบุ).....

7.5.2 ไม่พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ (1) ผลผลิตทางเกษตรกรรมลดลง ☐ (2) อาชญากรรมเพิ่มขึ้น

☐ (3) อุบัติเหตุจากเครื่องบินคน (ข้างบก) ☐ (4) เสียงดังรบกวน

☐ (5) การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น ☐ (6) แรงงานต่างชาติเข้ามาในพื้นที่

☐ (7) ชุมชนแออัดมากขึ้น

☐ (8) อื่นๆ (ระบุ).....

7.6 ผลกระทบที่ชุมชน/ตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน.....ในรอบปีที่ผ่านมา

☐ (1) ไม่มีผลกระทบ (ข้ามไปยังส่วนที่ 8)

☐ (2) มีผลกระทบ

ผลกระทบ	ไม่มี		
	ผลกระทบ	น้อย	มาก
1. ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน			
2. ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น			
3. ปัญหานอนไม่หลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง			
4. ปัญหาความสั่นสะเทือน			
5. ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง			
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน			
7. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากกรณีคดีที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน			

ส่วนที่ 8 : การประชุมสัมมนารับฟังข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

8.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยาน.....ทำการประชุมสัมมนารับฟังข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมหรือไม่

☐ (1) ไม่ต้องการ (ข้ามไปข้อ 8.2)

☐ (2) ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

หัวข้อที่ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

☐ (1) การดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบัน/การรับสมัครพนักงาน

☐ (2) การมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน

☐ (3) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

☐ (4) ผลกระทบด้านสังคม

☐ (5) ผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย

☐ (6) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการของท่าอากาศยาน

☐ (7) ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน

☐ (8) อื่นๆ (ระบุ).....

8.2 ช่องทางหรือสื่อประเภทใดที่สามารถประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน.....เพื่อให้ชุมชน/ตัวท่านรับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

☐ (1) จดหมายเอกสาร แจ้งต่อประชาชนโดยตรง

☐ (2) แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

☐ (3) จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน

☐ (4) ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น

☐ (5) โซเชียลมีเดีย

☐ (6) อื่นๆ (ระบุ).....

ส่วนที่ 9 : ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ข้อเสนอแนะ/แนวทางในการแก้ไขปัญหา

1.....

2.....

3.....

ขอพระคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ

ภาคผนวก จ-2

แบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง

กลุ่มผู้นำชุมชน

หมายเลขแบบสอบถาม.....
ผู้สัมภาษณ์.....
วัน/เดือน/ปี.....

แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม สัมภาษณ์ผู้ร่วมชุมชน
รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประจำปีงบประมาณ 2567

ท่าอากาศยาน.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....ตำแหน่ง.....
สถานที่สัมภาษณ์.....หมายเลขโทรศัพท์.....
วันสัมภาษณ์.....เวลา.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ
ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประจำปีงบประมาณ 2567 ท่าอากาศยาน.....มีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

- ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
 - แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
 - ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
- วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบในการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ภายหลังการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยาน รวมถึงเพื่อรวบรวมทัศนคติและความคิดเห็นของผู้ร่วมชุมชนในพื้นที่ที่มีต่อกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน ตลอดจนการรวบรวมข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย และโอกาสการสร้างงาน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เพื่อนำมาประกอบในการเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไข เพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนในพื้นที่ที่ใหม่และสัมผัสจะต้องติดต่อกับสภาพปัจจุบัน
- สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน
เจ้าของข้อมูลมีสิทธิ ดังนี้
 - ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่เคยให้ไว้กับโครงการได้
 - ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้
 - ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องปฏิบัติตามกระบวนการหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บรักษาข้อมูลดังกล่าว

- ติดต่อประสานงานได้ที่
บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
แผนกปฏิบัติการภาคสนาม (Monitor)
เลขที่ 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12
แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160
โทรศัพท์ : 0-2805-660-3 ต่อ 23
โทรสาร : 0-2805-660-3 ต่อ 17
อีเมล : monitor.alc@gmail.com

ที่ปรึกษาทำการสัมภาษณ์/สอบถามข้อมูลผู้ร่วมชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ รายละเอียดดังนี้

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
 - ระบุตำแหน่งของท่าน ตำบล อำเภอ จังหวัด
 - พื้นที่ดูแล หมู่บ้าน
 - ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง.....
 - ระดับการศึกษา :
 - อายุ :
 - ภูมิลำเนาเดิมของท่าน
☐ 1. อยู่ที่นี่มาตั้งแต่เกิด/เป็นคนท้องถิ่น ปี (ถ้าเกิน 6 เดือนให้คิดเป็น 1 ปี)
☐ 2. ย้ายมาจากที่อื่น ย้ายมา.....บ้าน.....ตำบล.....
อำเภอ.....จังหวัด.....
ในการนี้ที่ย้ายมาจากที่อื่นๆ ให้ระบุสาเหตุที่ย้าย
☐ (1) ย้ายตามหน่วยงาน ☐ (2) ย้ายมาทำงานทำ ☐ (3) ย้ายตามครอบครัว
☐ (4) ย้ายตามคู่สมรส ☐ (5) อื่นๆ (ระบุ).....
- ข้อมูลปัจจุบันของชุมชน
 - ประวัติความเป็นมา ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของชุมชน/หมู่บ้าน.....
 - ลักษณะความสัมพันธ์ของคนภายในชุมชน/หมู่บ้าน.....
 - การจัดตั้งกลุ่ม/ชมรม/องค์กร เพื่อพัฒนาอาชีพของคนในชุมชน.....
 - สภาพเศรษฐกิจภายในชุมชน/หมู่บ้าน.....

2.5 สภาพปัญหาด้านความเพียงพอในการให้บริการด้านสาธารณสุขในชุมชนมีความเพียงพอต่อการต้องการของชุมชนหรือไม่

- ☐ (1) เพียงพอต่อการต้องการ
- ☐ (2) ไม่เพียงพอต่อการต้องการ เนื่องจาก.....

2.6 สภาพปัญหาที่พบภายในชุมชน/หมู่บ้าน

- 2.6.1 ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม.....
- 2.6.2 ปัญหาทางสังคม.....
- 2.6.3 ปัญหาด้านเศรษฐกิจ.....

2.6.4 ปัญหาด้านการคมนาคม/การจราจร

- 2.6.5 อื่นๆ (ระบุ).....

2.7 โดยรวมท่านพอใจกับของชุมชนของท่านหรือไม่

- ☐ (1) พอใจ เนื่องจาก.....
- ☐ (2) ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

3) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

3.1 การดำเนินงานของท่านท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจของท่านหรือในชุมชนของท่านหรือไม่

- ☐ (1) ส่งผล เนื่องจาก.....
- ☐ (2) ไม่ส่งผล เนื่องจาก.....

3.2 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันเป็นอย่างไ

- ☐ (1) เสียงดังมากขึ้น ☐ (2) เสียงดังน้อยลง
- ☐ (3) ไม่เปลี่ยนแปลง ☐ (4) อื่นๆ (ระบุ).....

3.3 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน กระทบท่านหรือรอบกวนชุมชนมากน้อยเพียงใด

3.3.1 เครื่องบินพาณิชย์

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
ขณะบินขึ้น				
ขณะบินผ่าน				
ขณะบินลง				

3.3.2 เครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
ขณะบินขึ้น				
ขณะบินผ่าน				
ขณะบินลง				

3.4 ปัจจุบันท่านหรือชุมชนของท่านมีความรู้สึกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่

- ☐ (1) ไม่วิตกกังวล
- ☐ (2) มีความวิตกกังวล (ระบุ).....

3.5 ปัจจุบันท่านหรือชุมชนของท่านมีความพอใจต่อการดำเนินงานของท่านท่าอากาศยานหรือไม่

- ☐ (1) พอใจ เนื่องจาก.....
- ☐ (2) ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

3.6 ผลกระทบที่ชุมชนหรือตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน.....ในรอบปีที่ผ่านมา

- ☐ (1) ไม่มีผลกระทบ
- ☐ (2) มีผลกระทบ

ผลกระทบ	ผลกระทบ	ไม่มีผลกระทบ	
		น้อย	มาก
1. ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน			
2. ปัญหาเสียงทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น			
3. ปัญหาอื่นไม่หลังจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้นลง			
4. ปัญหาความสิ้นเปลือง			
5. ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรทัศน์/วิทยุสื่อสารขณะเครื่องบินขึ้น-ลง			
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน			
7. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องจากรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน			
8. ปัญหาอื่นๆ (ระบุ).....			

4) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับภาวการณ์ดำเนินงานของท่าอากาศยาน

4.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยาน.....ทำการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมให้กับตัวท่านหรือชุมชนของท่านหรือไม่

- ☐ (1) ไม่ต้องการ

- ☐ (2) ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม ระบุ.....

4.2 ช่องทางหรือสื่อประเภทใดที่สามารถประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน.....เพื่อให้ตัวท่านหรือชุมชนของท่าน รับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- ☐ (1) จัดหมายเอกสาร แจ้งต่อประชาชนโดยตรง
- ☐ (2) แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน
- ☐ (3) จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน
- ☐ (4) ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น
- ☐ (5) ใช้เครือข่าย
- ☐ (6) อื่นๆ (ระบุ.....)

5) ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน.....ในภาพรวม

- ☐ (1) พอใจ เนื่องจาก.....

- ☐ (2) ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

6) ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน.....

ขอพระคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ

ภาคผนวก จ-3

แบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

หมายเลขแบบสอบถาม.....
ผู้สัมภาษณ์.....
วัน/เดือน/ปี.....

แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม
รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประจำปีงบประมาณ 2567
ท่าอากาศยาน.....

ชื่อพื้นที่อ่อนไหว.....
ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....
ตำแหน่ง.....
สถานที่สัมภาษณ์.....
วันสัมภาษณ์.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ
ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประจำปีงบประมาณ 2567 ท่าอากาศยาน.....มีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
 - 1.1 แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน/ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
 - 1.2 ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
2. วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบในการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมภายหลังการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยาน รวมถึงเพื่อรวบรวมทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการที่มีต่อปัจจัยรบกวนต่างๆ ของท่าอากาศยาน ตลอดจนการรวบรวมข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เพื่อนำมาประกอบการเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

3. สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน
เจ้าของข้อมูลมีสิทธิ ดังนี้
 - 3.1 ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่เคยให้ไว้กับโครงการได้
 - 3.2 ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้
 - 3.3 ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบการหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บรักษาข้อมูลดังกล่าว
4. ติดต่อประสานงานไม่ได้
บริษัท เอเซีย แล็บ คอมพิวเตอร์ จำกัด
แผนกปฏิบัติการภาคสนาม (Monitor)
เลขที่ 184 ซอยพุทธเมธาสาย 2 ซอย 12
แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160
โทรศัพท์ : 0-2805-6660-3 ต่อ 23
โทรสาร: 0-2805-6660-3 ต่อ 17
อีเมล : monitor.alc@gmail.com

☐ ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล
☐ ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล

ที่ปรึกษาทำการสัมภาษณ์/สอบถามข้อมูลกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการ
รายละเอียดดังนี้

1) ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

1.1 ประเภทของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

- ☐ ศาสนสถาน :
- ☐ สถานพยาบาล :
- ☐ สถานศึกษา :
- 1.2 จำนวนผู้มาใช้บริการ/ลักษณะอาคารของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม
- ☐ ศาสนสถาน :
- จำนวนพระภิกษุและสามเณรที่จำวัดในปัจจุบัน.....
 - จำนวนผู้ที่มาประกอบศาสนกิจที่เห็นคนในท้องถิ่น (ตำบลเดียวกัน)
 - จำนวนผู้มาประกอบศาสนกิจที่เป็นคนภายนอกท้องถิ่น
 - จำนวนผู้มาประกอบศาสนกิจที่เป็นคนภายในท้องถิ่น
- ☐ ลักษณะอาคาร
- มีรั้วกำแพงคอนกรีตรอบรอบด้านที่ติดกับโครงการหรือไม่

- สถานที่จำวัดของพระภิกษุ/สามเณร มีลักษณะอาคารเป็นไม้/ตึก (มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศหรือไม่)

- บริเวณพื้นที่ประกอบศาสนกิจ เป็นอาคารปิดที่บหรือไม้ เป็นอาคารเปิดที่บหรือไม้ (มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศหรือไม่)

☐ สถานพยาบาล :

- จำนวนบุคลากรในสถานพยาบาล.....
- จำนวนผู้มารับบริการเฉลี่ยรายวัน.....
- จำนวนผู้มารับบริการที่เป็นคนในท้องถิ่น (ตำบลเดียวกัน)
- จำนวนผู้มารับบริการที่เป็นคนภายนอกท้องถิ่น
- ลักษณะอาคาร.....
- มีรั้วกำแพงคอนกรีตรอบรอบด้านที่ติดกับโครงการหรือไม่
- จำนวนอาคารรักษาผู้ป่วย.....หลัง (มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศหรือไม่)

- 2.3 ปัจจุบันท่านมีความรู้เกี่ยวกับวงจรเรื่องอุปสรรคจากเครื่องปั้นหรือไม่
- ☐ (1) ไม่รู้จักเลย
- ☐ (2) มีความรู้บ้าง (ระบุ).....
- 2.4 ปัจจุบันท่านมีความพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานหรือไม่
- ☐ (1) พอใจ เนื่องจาก.....
- ☐ (2) ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

- 2.5 ผลกระทบที่สถานประกอบการของท่านหรือตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมา
- ☐ (1) ไม่มีผลกระทบ
- ☐ (2) มีผลกระทบ

ผลกระทบ	ไม่มีผลกระทบ		มีผลกระทบ	
	น้อย	ปานกลาง	มาก	มาก
1. ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน				
2. ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เช่น ควันควันรถ และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น				
3. ปัญหาอื่นที่ไม่ได้กล่าวถึงซึ่งกระทบต่อเศรษฐกิจ				
4. ปัญหาความสิ้นเปลือง				
5. ปัญหาการปล่อยมลพิษทางอากาศ เช่น ควันควันรถ และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น				
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน				
7. ปัญหาการเพิ่มต้นทุนของสินค้าเนื่องจากต้นทุนค่าใช้				
8. ปัญหาอื่น ๆ (ระบุ).....				

- 3) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกรณีการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
- 3.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยาน.....ทำการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมให้กับตัวท่านหรือสถานประกอบการของท่านหรือไม่
- ☐ (1) ไม่ต้องการ
- ☐ (2) ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม ระบุ.....

- 3.2 ช่องทางหรือสื่อที่สามารถใช้ได้สำหรับประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน.....เพื่อให้ตัวท่านหรือสถานประกอบการของท่านรับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)
- ☐ (1) จดหมายเอกสาร แจกจ่ายประชาชนโดยตรง
- ☐ (2) แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน
- ☐ (3) จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน
- ☐ (4) ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น
- ☐ (5) โซเชียลมีเดีย
- ☐ (6) อื่นๆ (ระบุ).....)

- ☐ สถานศึกษา :
- ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. ถึงระดับชั้น.....
 - เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับชั้น.....ถึงระดับชั้น.....คน
 - จำนวนบุคลากรในสถานศึกษา.....คน
 - จำนวนนักเรียนในสถานศึกษา.....คน
 - ลักษณะอาคาร
 - มีรั้วกำแพงคอนกรีตล้อมรอบด้านที่ติดกับโครงการหรือไม่.....
 - จำนวนอาคาร.....หลัง (มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศหรือไม่).....

- 1.3 ระยะเวลาในการประกอบกิจกรรม
- ☐ ศาสนสถาน
- ช่วงเวลาประกอบศาสนกิจในแต่ละวัน ตั้งแต่.....น. ถึง.....น.
- วันที่มีศาสนิกชนเข้ามาประกอบศาสนากิจมากที่สุด.....ถึงวัน.....
- ☐ สถานพยาบาล
- วันที่เปิดบริการรักษาผู้ป่วย ตั้งแต่วัน.....ถึงวัน.....
- ช่วงเวลาให้บริการรักษาผู้ป่วยในแต่ละวัน ตั้งแต่.....น. ถึง.....น.
- ☐ สถานศึกษา
- วันที่เปิดการเรียนการสอนในแต่ละสัปดาห์ ตั้งแต่วัน.....ถึงวัน.....
- ช่วงเวลาเปิดสอนตั้งแต่.....น. ถึง.....น.
- ช่วงเวลาเปิดทำการเรียนการสอนในแต่ละวัน ตั้งแต่.....น. ถึง.....น.

- 2) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
- 2.1 ท่านคิดว่าความถี่ของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันเป็นอย่างไร
- ☐ (1) เสียงดังมาก
- ☐ (2) เสียงดังน้อยลง
- ☐ (3) ไม่เปลี่ยนแปลง
- ☐ (4) อื่นๆ (ระบุ).....
- 2.2 ท่านคิดว่าความถี่ของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านหรือสถานประกอบการของท่านมากน้อยเพียงใด
- 2.2.1 เครื่องบินพาณิชย์

ระดับการรบกวน	รบกวน		
	ไม่รบกวน	ปานกลาง	มาก
ขณะบินขึ้น			
ขณะบินผ่าน			
ขณะบินลง			

ระดับการรบกวน	รบกวน		
	ไม่รบกวน	ปานกลาง	มาก
ขณะบินขึ้น			
ขณะบินผ่าน			
ขณะบินลง			

4) ความพอใจในการดำเนินงานของท่านต่ออาสาสมัคร.....ในภาพรวม

☐ (1) พอใจ เนื่องจาก.....

.....

.....

.....

☐ (2) ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

.....

.....

.....

5) ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่านอาสาสมัคร.....

.....

.....

.....

.....

ขอพระคุณอย่างสูงที่ได้เข้าร่วมเมื่อ

ภาคผนวก จ-4

สรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
และทัศนคติด้านเสียง

<p>ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์</p>		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์		
1.1 เพศ		
1. ชาย	133	47.0
2. หญิง	147	51.9
3. ไม่ระบุ	3	1.1
1.2 อายุ		
1. 20 -29 ปี	0	0.0
2. 30 -39 ปี	11	3.9
3. 40- 49 ปี	79	27.9
4. 50 -59 ปี	113	39.9
5. 60 ปีขึ้นไป	76	26.9
6. ไม่ระบุ	4	1.4
1.3 การนับถือศาสนา		
1. พุทธ	280	98.9
2. อิสลาม	0	0.0
3. คริสต์	0	0.0
4. ไม่ระบุ	0	0.0
1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด		
1. ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	0	0.0
2. ประถมศึกษา	198	70.0
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	51	18.0
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	23	8.1
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	3	1.1
6. ปริญญาตรี	6	2.1
7. สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.0
8. อื่นๆ	0	0.0
9. ไม่ระบุ	2	0.7
1.5 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	8	2.8
2. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	8	2.8
3. พนักงานในโรงงาน	0	0.0
4. รับจ้างทั่วไป	3	1.1
5. เกษตรกรรม	229	80.9
6. ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์	3	1.1
7. ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	0	0.0
8. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	28	9.9
9. อื่นๆ ... ไม่ได้ประกอบอาชีพ / เกษียณ	0	0.0
10. ไม่ระบุ	4	1.4
1.6 ภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. อยู่มาตั้งแต่เกิด	263	92.9
2. ย้ายมาจากที่อื่น	20	7.1
จำนวนปีที่ย้ายมาเฉลี่ย (ปี)	17.0	

<p style="text-align: center;">ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</p>		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
1.6.1 สาเหตุของการย้ายที่อยู่อาศัย		
1. ย้ายตามหน่วยงาน	0	0.0
2. ย้ายมาหางานทำ	0	0.0
3. ย้ายตามครอบครัว	20	100.0
4. ย้ายตามคู่สมรส	0	0.0
5. อื่นๆ ... เพื่อจะมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง	0	0.0
ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน		
2.1 ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือน		
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย (คน)	3.4	
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือน		
1. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	8	2.8
2. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	8	2.8
3. พนักงานในโรงงาน	0	0.0
4. รับจ้างทั่วไป	3	1.1
5. เกษตรกรรม	226	79.9
6. ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์	3	1.1
7. ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	0	0.0
8. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	25	8.8
9. อื่นๆ ... ไม่ได้ประกอบอาชีพ/เกษียณ	0	0.0
10. ไม่ระบุ	10	3.5
2.3 อาชีพเสริมของครัวเรือน		
1. ไม่มีอาชีพเสริม	269	95.1
2. มีอาชีพเสริม	6	2.1
3. ไม่ระบุ	8	2.8
2.3.1 อาชีพเสริมของครัวเรือน		
1. ทำการเกษตร	0	0.0
2. ค้าขาย	3	50.0
3. รับจ้าง	0	0.0
4. อื่นๆ ... ปศุสัตว์	3	50.0
2.4 รายได้รวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	19	6.7
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	243	85.9
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	11	3.9
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	0	0.0
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	0	0.0
6. มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	0	0.0
7. ไม่ระบุ	10	3.5

ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
2.5 รายจ่ายรวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	19	6.7
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	243	85.9
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	11	3.9
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	0	0.0
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	0	0.0
6. มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	0	0.0
7. ไม่ระบุ	10	3.5
2.6 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน		
1. เป็นรายได้ที่แน่นอน	17	6.0
2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	258	91.2
3. ไม่ระบุ	8	2.8
2.7 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อการครองชีพหรือไม่		
1. เพียงพอ	272	96.1
2. ไม่เพียงพอ	3	1.1
3. ไม่ระบุ	8	2.8
ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย		
3.1 ในรอบปีที่ผ่านมา สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยหรือไม่		
1. ไม่เจ็บป่วย	255	90.1
2. เจ็บป่วย	28	9.9
3.1.1 กรณีที่เจ็บป่วย สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยเป็นโรคใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ภูมิแพ้ทางเดินหายใจ อาการจาม น้ำมูกไหล จามติดๆ กัน คัดจมูก แน่นจมูก	0	0.0
2. ภูมิแพ้ทางผิวหนัง อาการผื่นคัน ลมพิษ ผื่นแดงอักเสบเป็นตุ่มคัน เป็นรอยผิวหนังอักเสบที่ไม่รู้สาเหตุ	0	0.0
3. โรคผิวหนัง เชื้อรา กลากเกลื้อน	0	0.0
4. โรคทางเดินหายใจ เจ็บคอ ทอนซิลอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ ภาวะภูมิแพ้ ปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค	0	0.0
5. ตา หู เยื่อเมือกตาอักเสบ คันระคายเคืองตา ตาู้แสงสว่างไม่ได้ (อาการแพ้ระคายเคือง) การได้ยิน เสียงลดลง มีเสียงดังในหู	0	0.0
6. ทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ (คลื่นไส้ อาเจียน ปวดท้องบิด ถ่ายเป็นน้ำ) ท้องเสีย (ถ่ายเป็นน้ำ เป็นมูก เป็นเลือด ปวดท้องคลื่นไส้ อาเจียน) ติบอักเสบจากเชื้อไวรัสเฮปาทายาจากสารเคมี	0	0.0
7. หัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	28	100.0
8. ระบบสืบพันธุ์ คลอดก่อนกำหนด แท้งที่ไม่ได้เกิดจากการทำแท้ง	0	0.0
9. ทางเดินปัสสาวะ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ ไตอักเสบ นิ่วทางเดินปัสสาวะ	0	0.0
10. กล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อที่ไม่ทราบสาเหตุ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เกาท์ รูมาตอยด์)	0	0.0
11. สมองและระบบประสาท ปวดหัว เครียด ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ นอนไม่หลับ ซึมเศร้า	0	0.0
12. อื่นๆ	0	0.0

<p style="text-align: center;">ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</p>		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
3.2 เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย จะไปรักษาพยาบาลที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. โรงพยาบาลของรัฐ	28	100.0
2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.)	0	0.0
3. คลินิก / โรงพยาบาลเอกชน	0	0.0
4. ปลอมยให้หายเอง	0	0.0
5. ซื้อยากินเอง	0	0.0
6. อื่นๆ	0	0.0
3.3 จำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่		
1. เพียงพอ	22	78.6
2. ไม่เพียงพอ	6	21.4
3.4 สถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบัน มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์เพียงพอหรือไม่		
1. เพียงพอ	28	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0
ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน		
4.1 แหล่งน้ำอุปโภคของครัวเรือน (น้ำใช้)		
1. น้ำประปา	241	85.2
2. น้ำบาดาล	31	11.0
3. น้ำฝน	0	0.0
4. อื่นๆ	0	0.0
5. ไม่ระบุ	11	3.9
4.2 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	204	72.1
2. เคย	68	24.0
3. ไม่ระบุ	11	3.9
4.3 แหล่งน้ำบริโภคของครัวเรือน (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)		
1. น้ำประปาผ่านการต้ม	0	0.0
2. น้ำประปาจากเครื่องกรอง	0	0.0
3. ช้อนน้ำจากตู้น้ำ/บรรจขวด/ถัง	272	96.1
4. น้ำฝน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
6. ไม่ระบุ	11	3.9
4.4 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	272	96.1
2. เคย	0	0.0
3. ไม่ระบุ	11	3.9
4.5 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่		
1. ไม่เคย	212	74.9
2. เคย	59	20.8
3. ไม่ระบุ	12	4.2

ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
4.6 ครัวเรือนของท่าน มีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสีย		
1. ปล่องลงท่อระบายน้ำโดยตรง	0	0.0
2. ปล่องลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	272	96.1
3. ปล่องลงแม่น้ำ / คลอง / หนองน้ำโดยตรง	0	0.0
4. ปล่องลงบ่อบำบัดน้ำที่ทำขึ้นเอง	0	0.0
5. ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
6. ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
7. อื่นๆ	0	0.0
8. ไม่ระบุ	11	3.9
4.7 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสียหรือไม่		
1. ไม่เคย	272	96.1
2. เคย	0	0.0
3. ไม่ระบุ	11	3.9
4.8 ครัวเรือนของท่านมีวิธีการกำจัดขยะ		
1. เผา	99	35.0
2. ขุดหลุมฝัง	82	29.0
3. นำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง	3	1.1
4. มีรถขยะของ อบต./เทศบาลมาเก็บ	173	61.1
5. อื่นๆ	0	0.0
4.9 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการกำจัดขยะหรือไม่		
1. ไม่เคย	272	96.1
2. เคย	0	0.0
3. ไม่ระบุ	11	3.9
ส่วนที่ 5 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน		
5.1 ปัจจุบันชุมชนของท่านได้รับผลกระทบจากปัญหาล้างแวล้อมหรือไม่		
1. ไม่ได้รับผลกระทบ	283	100.0
2. ได้รับผลกระทบ	0	0.0
5.1.1 ปัญหากลิ่น		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ประเภทของกลิ่น		
1. กลิ่นแก๊ส	0	0.0
2. กลิ่นสารเคมี	0	0.0
3. กลิ่นเหม็นไหม้	0	0.0
4. กลิ่นน้ำมันจากเครื่องบิน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0

ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
5.1.2 ปัญหาเขม่าควัน		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.3 ปัญหาฝุ่นละออง		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.4 ปัญหาด้านเสียงรบกวน		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
กลางวัน		
1. บางเวลา	0	0.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0
กลางคืน		
1. บางเวลา	0	0.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0

ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
5.1.4 ปัญหาด้านเสียงรบกวน (ต่อ)		
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.5 ปัญหาน้ำเสีย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.6 ปัญหาขยะมูลฝอย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0

<p style="text-align: center;">ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสี่ยง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</p>		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
5.1.7 ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	0	0.0
ประเภทของยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. รถยนต์	0	0.0
2. รถตู้	0	0.0
3. รถจักรยานยนต์	0	0.0
4. อื่นๆ	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
ส่วนที่ 6 ข้อมูลปัญหาด้านสังคม		
6.1 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคมหรือไม่		
1. ไม่เคย	272	96.1
2. เคย	11	3.9
6.1.1 ปัญหาด้านสังคมที่พบ มีสาเหตุมาจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ปัญหายาเสพติด	0	0.0
2. ปัญหาอาชญากรรม	0	0.0
3. ปัญหาการลักขโมย	11	100.0
4. ปัญหาการพนัน	0	0.0
5. ปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น	0	0.0
6. ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น	0	0.0
7. ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0.0
8. ปัญหาชุมชนแออัด	0	0.0
9. ปัญหาการขัดแย้งในชุมชน	0	0.0
10. อื่นๆ	0	0.0

<p>ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</p>		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนที่ 7 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน		
7.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน		
1. ไม่มีผล	14	4.9
2. มีผล	269	95.1
3. ไม่ระบุ	6	2.1
7.1.1 กรณี “มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน” มีผลอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. มีรายได้มากขึ้น	8	3.0
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	266	98.9
3. มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	0	0.0
4. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	269	100.0
5. อื่นๆ	0	0.0
7.2 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน		
1. เสียงดังมากขึ้น	3	1.1
2. เสียงดังน้อยลง	3	1.1
3. ไม่เปลี่ยนแปลง	277	97.9
4. อื่นๆ	14	4.9
7.3 ท่านคิดว่าเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านหรือไม่		
7.3.1 เครื่องบินพาณิชย์		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0

<p>ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</p>		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
7.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น (ต่อ)		
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	283	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกท่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
1. ไม่วิตกกังวล	266	94.0
2. มีความวิตกกังวล	17	6.0
7.5 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่		
7.5.1 พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	11	3.9
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	269	95.1
3. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	269	95.1
4. ราคาที่ดินสูงขึ้น	275	97.2
5. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	0	0.0
6. คมนาคมสะดวก	275	97.2
7. อื่นๆ	0	0.0
7.5.2 ไม่พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ผลผลิตทางเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2. อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	0	0.0
4. เสียงดังรบกวน	0	0.0
5. การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
6. แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0
7. อื่นๆ	0	0.0
7.6 ผลกระทบที่ตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในรอบปีที่ผ่านมา		
1. ไม่มีผลกระทบ	272	96.1
2. มีผลกระทบ	11	3.9

<p style="text-align: center;">ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</p>		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
7.6.1 ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.2 ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.3 ปัญหานอนไม่หลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.4 ปัญหาความสั่นสะเทือน		
1. ไม่รบกวน	3	27.3
2. น้อย	8	72.7
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.5 ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์/มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	3	27.3
2. น้อย	8	72.7
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.6 ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.7 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการ ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	11	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0

ตารางสรุปผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติด้านเสียง กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนที่ 8 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน		
8.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่		
1. ไม่ต้องการ	48	17.0
2. ต้องการ	235	83.0
8.1.1 หัวข้อที่ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. การดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบัน/การรับสมัครพนักงาน	229	97.4
2. การมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน	229	97.4
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	207	88.1
4. ผลกระทบด้านสังคม	28	11.9
5. ผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย	221	94.0
6. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการของท่าอากาศยาน	11	4.7
7. ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน	59	25.1
8. อื่นๆ	0	0.0
8.2 ช่องทางสำหรับประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน เพื่อให้ชุมชน/ตัวท่าน รับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. จดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง	0	0.0
2. แจกข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน	280	98.9
3. จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน	0	0.0
4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น	275	97.2
5. โซเชียลมีเดีย	0	0.0
6. อื่นๆ	0	0.0
ส่วนที่ 9 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ		
9.1 ข้อเสนอแนะ/แนวทางในการแก้ไขปัญหา		
- ให้ท่าอากาศยานร่วมสนับสนุนการแก้ปัญหาน้ำประปา		
- ให้ท่าอากาศยานมีส่วนร่วมในการปรับปรุงการจัดการขยะในพื้นที่รอบสนามบิน		