



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

งานจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี
นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
(FINAL REPORT I)
ทำอากาศยานบุรีรัมย์



เสนอโดย

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568

หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์

วันที่ 21 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568

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

- (✓) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 _____
() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. _____
() อื่น ๆ (ระบุ) _____

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ/ ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวลัดดาวรรณ สีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรน้ำ
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิรดี		ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ








(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ

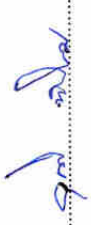







บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานบุรีรัมย์
โครงการทำอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สศ.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รศ.ดร.วิชญพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชาอนามัยสิ่งแวดล้อมและพิษวิทยา)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสัมพันธ์ และแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประด. (วนศาสตร์) สาขาเนเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	

บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานปรีรัมย์
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
6	ผศ.ดร.วุฒิ ทักษิณธรรม - วท.บ. (ชีววิทยา) - วท.ม. (สัตววิทยา) - พร.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
7	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยา ทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
8	นายณัฐสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - นิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
9	นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
10	นายธรรณพ แปนไผ่ - วท.บ. (เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม และทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
11	นายไตรภพ มุ่งหมาย - วท.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
12	นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์ - วท.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการภัย พิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และ สั่นสะเทือน	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
13	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภินันท์ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขาอนามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี
นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
(FINAL REPORT I)
ทำอากาศยานบุรีรัมย์



เสนอโดย

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568

**การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี
นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)
ประจำปีงบประมาณ 2568**

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

สารบัญ

		หน้า
	สารบัญ	I
	สารบัญผนวก	V
	สารบัญตาราง	V
	สารบัญรูป	XI
	สารบัญภาพ	XVI
บทที่ 1	บทนำ	
	1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำ รายงาน	1-1
	1.2 วัตถุประสงค์	1-2
	1.3 ขอบเขตการดำเนินการ	1-3
บทที่ 2	รายละเอียดโครงการ	2-1
	2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-1
	2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-1
	2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-3
	2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
	2.3.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน	2-6
	2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-9
	2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-10
	2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน	2-13
	2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่	2-13
	2.6.2 สารบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2-13
	2.6.3 สถิติเที่ยวบิน	2-13
บทที่ 3	การทบทวนรายงานการศึกษาที่ผ่านมา	3-1
	3.1 ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	3-1
	3.1.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
	3.1.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-16

	สารบัญ	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง	4-2
4.1.2	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ	4-32
4.1.3	ผลการปฏิบัติตามคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ	4-36
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.1	แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	5-8
5.2.1	คุณภาพอากาศ	5-8
5.2.2	ระดับเสียง	5-24
5.2.3	ความสั่นสะเทือน	5-38
5.2.4	คุณภาพน้ำผิวดิน	5-48
5.2.5	การจัดการน้ำใช้	5-59
5.2.6	การจัดการน้ำเสีย	5-70
5.2.7	ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานบก	5-89
5.2.8	ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-94
5.2.9	สภาพเศรษฐกิจและสังคม	5-125
	สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัยคุณภาพน้ำใต้ดิน	5-103

สารบัญภาคผนวก

ภาคผนวก	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ภาคผนวก ก	หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข	เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
ภาคผนวก ค	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ภาคผนวก ง	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก จ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
ภาคผนวก ฉ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน
ภาคผนวก ช	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้
ภาคผนวก ซ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย
ภาคผนวก ฌ	ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการบินท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ.2568
ตารางที่ 2.6.3-2	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568
ตารางที่ 3.1.1-1	ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 4.1.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.1.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ที่มีปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.1.1-3	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 4.1.2-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.1.2-2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 4.1.3-1	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.1-1	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) จากสถานีอุตุนิยมวิทยา อำเภอเมืองอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี
ตารางที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.1-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.2-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.2-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวัดความถี่และความสั่นสะเทือนสูงสุด ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความถี่และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.4-2	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.5-1	ผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ตารางที่ 5.2.5-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.2.6-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของอาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-78
ตารางที่ 5.2.6-2	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-59
ตารางที่ 5.2.8-1	รายชื่อนกที่สำรวจพบ ระหว่างวันที่ 16-17 เมษายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-100
ตารางที่ 5.2.8-2	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ระหว่างวันที่ 16-17 เมษายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-103
ตารางที่ 5.2.8-3	จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2568) 5-105
ตารางที่ 5.2.8-4	จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 5-106
ตารางที่ 5.2.8-5	ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-107
ตารางที่ 5.2.8-6	สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-109
ตารางที่ 5.2.8-7	โอกาสที่ท่าอากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด 5-111
ตารางที่ 5.2.8-8	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของท่าอากาศยานหากเกิดการชน 5-111
ตารางที่ 5.2.8-9	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-112
ตารางที่ 5.2.8-10	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-113
ตารางที่ 5.2.8-11	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-115
ตารางที่ 5.2.8-12	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-116
ตารางที่ 5.2.8-13	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-118
ตารางที่ 5.2.8-14	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-122
ตารางที่ 5.2.8-15	เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-123
ตารางที่ 5.2.9-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-126

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2-2
รูปที่ 2.3-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2-5
รูปที่ 2.3-2	ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน 2-7
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ 2-11
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2-12
รูปที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ. 2565-ปัจจุบัน 2-16
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-9
รูปที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-18
รูปที่ 5.2.1-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-22
รูปที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-31
รูปที่ 5.2.2-2	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานบุรีรัมย์- ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 5-33
รูปที่ 5.2.2-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-37
รูปที่ 5.2.3-1	การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-47
รูปที่ 5.2.4-1	ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-49
รูปที่ 5.2.4-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-57
รูปที่ 5.2.5-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-60
รูปที่ 5.2.5-2	เปรียบเทียบผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-68
รูปที่ 5.2.6-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-71
รูปที่ 5.2.6-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-79
รูปที่ 5.2.6-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย อาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-88
รูปที่ 5.2.8-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-114
รูปที่ 5.2.9-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 5-127

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน (เดือนเมษายน พ.ศ.2568)	2-8
ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-10
ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-25
ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-39
ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-50
ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-61
ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-73
ภาพที่ 5.2.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-104

บทที่ 1 บทนำ

1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินงาน ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดให้ โครงการระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ที่มีความยาวของทางวิ่ง ตั้งแต่ 1,100 เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง 3,000 เมตร จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ในชั้นขออนุมัติ หรือขออนุญาตโครงการ และจากตามมาตราที่ 51/5 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบและพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนด”

กรมท่าอากาศยาน จึงได้จัดให้มีโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันแก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และ/หรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานภาคเหนือ ดังนี้

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

5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น เพื่อให้การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จึงต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) ดังนั้น กรมท่าอากาศยาน จึงมีความประสงค์จะจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่ชำนาญการทางด้านนี้ มาดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและเป็นไปตามเงื่อนไขในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ กรมท่าอากาศยาน จึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ จท.30/2568 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 400 วัน

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของแต่ละท่าอากาศยาน

3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง

4) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์

5) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน

6) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

7) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการอย่างละเอียด และเสนองบประมาณดำเนินการ

8) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป

9) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้ปรับปรุงแนวทางในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป

1.3 ขอบเขตการดำเนินการ

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

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานที่ตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
2. ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max})	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
2.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน* - NEF	ปีละ 2 ครั้ง	- บริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.3 ทิศนคติด้านเสียง* - ทิศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคติต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
3. ความสั่นสะเทือน - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่*	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
4. คุณภาพน้ำผิวดิน - อุณหภูมิ - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO)* - บีโอดี (BOD)* - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)*	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และ ฤดูฝน	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ 2) บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
5. คุณภาพน้ำใช้ - อุณหภูมิ - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - เหล็ก (Iron)** - แมงกานีส (Manganese)** - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)* - อีโคไล (<i>E. coli</i>)*	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร* 2) น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่* 4) น้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่*
6. การจัดการน้ำเสีย - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) (เฉพาะ คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - คลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 9 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1* 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 3) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2* 4) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2* 5) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3* 6) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3* 7) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4* 8) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4* 9) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ*
7. ทรัพยากรป่าไม้ - ชนิดและปริมาณของพืชพรรณ โดยเฉพาะ พืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหารของนก	ปีละ 1 ครั้ง	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์
8. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายใน การทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิด ของนก	ปีละ 2 ครั้ง*	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณใกล้เคียง

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ปัญหาจราจร เสียง และอุบัติเหตุ - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวม 5 ชุมชน ได้แก่ <u>ตำบลสตึก</u> 1) บ้านหนองไผ่ <u>ตำบลนิคม</u> 2) บ้านสระกอ 3) บ้านไทรงาม <u>ตำบลร่อนทอง</u> 4) โคกสุพรรณ 5) บ้านโลกคลอง กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 13 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 11 ราย 2) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จำนวน 2 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* : รวม 2 แห่ง

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
 ** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย ใน
 การทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพ
 ปัจจุบัน

4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน
 เงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุง แก้ไข
 ให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน

5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ
 สิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ
 สิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบ
 สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นของแต่ละท่าอากาศยานอย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ

7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยจัดทำคู่มือ
 ของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง สามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการ
 ด้านสิ่งแวดล้อมได้

8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ตามที่
 หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ที่ขึ้น
 ทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจาก
 องค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอนะของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษา
 เสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์

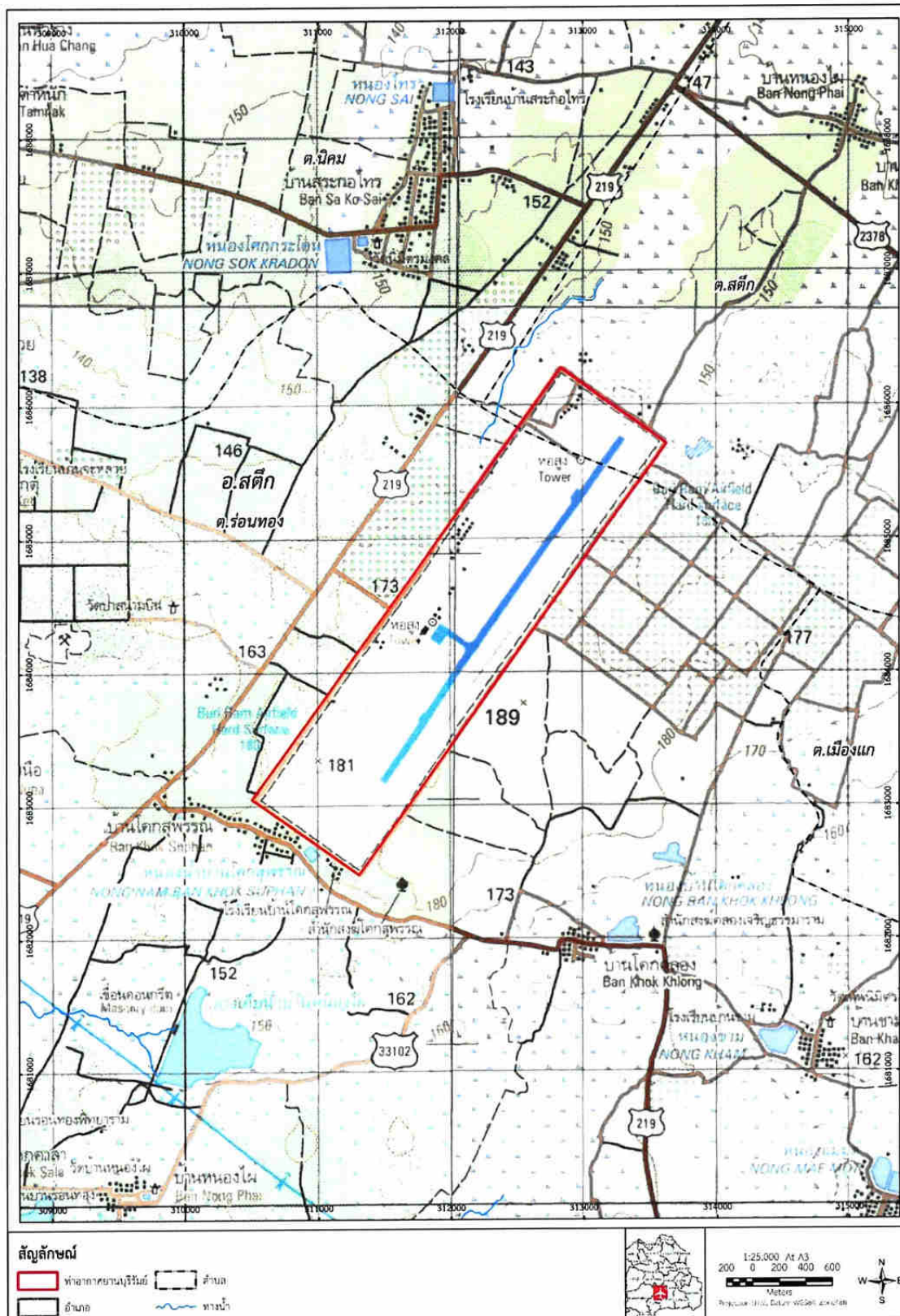
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ หรือสนามบินบุรีรัมย์ (BFV) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 15 องศา 13 ลิปดา 36 ฟลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 103 องศา 15 ลิปดา 04 ฟลิปดาตะวันออก ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ห่างจากอำเภอเมืองสตึกประมาณ 10 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ 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 หรือทางขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่มีความยาวทางวิ่ง ตั้งแต่ 1,100 เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง 3,000 เมตร ดังนั้น กรมท่าอากาศยานจึงได้จัดทำ**รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุม ครั้งที่ 14/2564 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2564 และได้รับความเห็นชอบจากมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ครั้งที่ 6/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายละเอียดตั้งหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (ก.ว.ล.)
1008/ว 2010 ลงวันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)

2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้ง 3 ฉบับ ซึ่งประกอบด้วย

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)

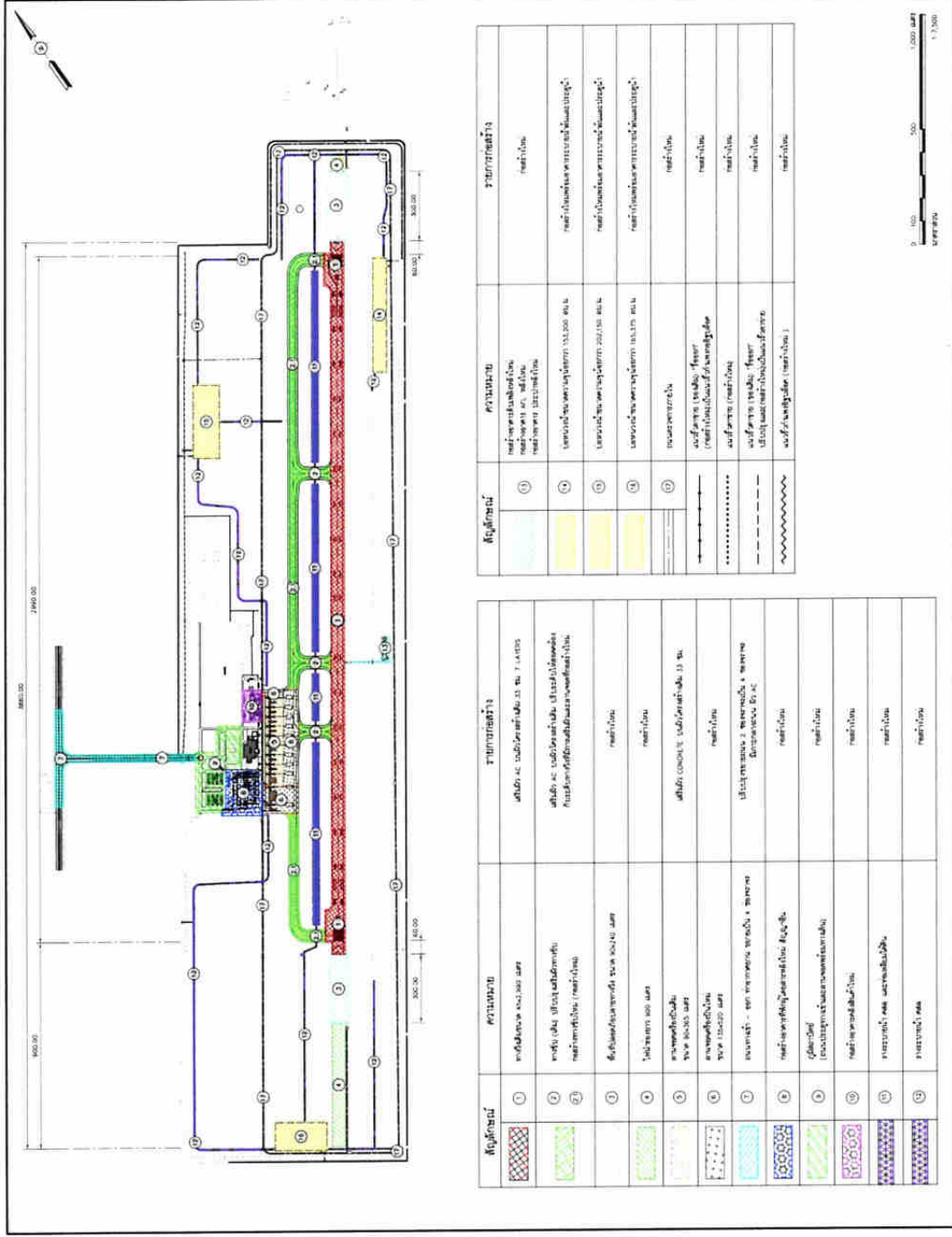
- 1) ทางวิ่ง (Runway)³ พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,990 เมตร พร้อมไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.50 เมตร พร้อมขยายพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (RESA) ด้านปลายทางวิ่ง 22 ให้มีความยาว 300 เมตร กว้าง 90 เมตร และด้านปลายทางวิ่ง 04 ให้มีความยาว 300 เมตร กว้าง 90 เมตร รวมทั้งติดตั้งไฟนำร่องหัวทางวิ่ง 04 ความยาว 900 เมตร และกว้าง 60 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway)³ ความกว้าง 23 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต จำนวน 3 เส้น ได้แก่
 - 2.1) ทางขับ ยาว 240 เมตร พร้อมไหล่ทางขับ ข้างละ 10.5 เมตร จำนวน 2 เส้น
 - 2.2) 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
- 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) ระบบบำบัดน้ำเสียที่อาคารที่פקผู้โดยสารหลังใหม่² 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 แฟลตขนาดสำหรับ 2 ครอบครัว จำนวน 4 หลัง และห้องแถวที่มีขนาดสำหรับ 4 ครอบครัว จำนวน 4 หลัง
- 14) ที่פקขยะ² ประกอบด้วย อาคารพักขยะเดิม จำนวน 1 แห่ง ขนาด 32 ตารางเมตร สามารถรองรับขยะได้ 24 ลูกบาศก์เมตร และก่อสร้างห้องพักขยะที่อาคารที่פקผู้โดยสารหลังใหม่ จำนวน 2 ห้อง รวมพื้นที่เท่ากับ 36 ตารางเมตร สามารถรองรับขยะได้ 54 ลูกบาศก์เมตร ดังนั้น สามารถรองรับขยะได้ทั้งสิ้น 78 ลูกบาศก์เมตร
- 15) ลานจอดรถยนต์² ประกอบด้วย ที่จอดรถยนต์ด้านหน้าอาคารที่פקผู้โดยสาร ขนาดพื้นที่ 7,052.49 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้ 192 คัน และก่อสร้างลานจอดรถเพิ่มขึ้นอีก 3 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 7,233.816 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้ 338 คัน ดังนั้น มีพื้นที่ลานจอดรถรวม 14,292.306 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้ทั้งสิ้น 530 คัน
- 16) ถนนทางเข้าท่าอากาศยาน³ จะปรับปรุงขยายถนนขนาด 2 ช่องจราจรเป็นขนาด 4 ช่องจราจร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต แบบมีเกาะกลาง
- 17) ถนนตรวจการภายใน³ พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาดกว้าง 5 เมตร (2 ช่องจราจร) มีความยาว 10,795 เมตร
- 18) บ่อหน่วงน้ำ³ จำนวน 3 บ่อ ดังนี้
 - บ่อที่ 1 มีขนาดความจุ 153,200 ลูกบาศก์เมตร อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 22
 - บ่อที่ 2 มีขนาดความจุ 202,150 ลูกบาศก์เมตร อยู่บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
 - บ่อที่ 3 มีขนาดความจุ 165,375 ลูกบาศก์เมตร อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 04
- 19) รั้ว³ ล้อมรั้วตาข่ายใหม่ เพื่อล้อมเขตการบิน ความยาว 2,650 เมตร และล้อมรั้วอิฐบล็อกใหม่ เพื่อระบุนาเขตของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ความยาว 8,865 เมตร

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

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

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



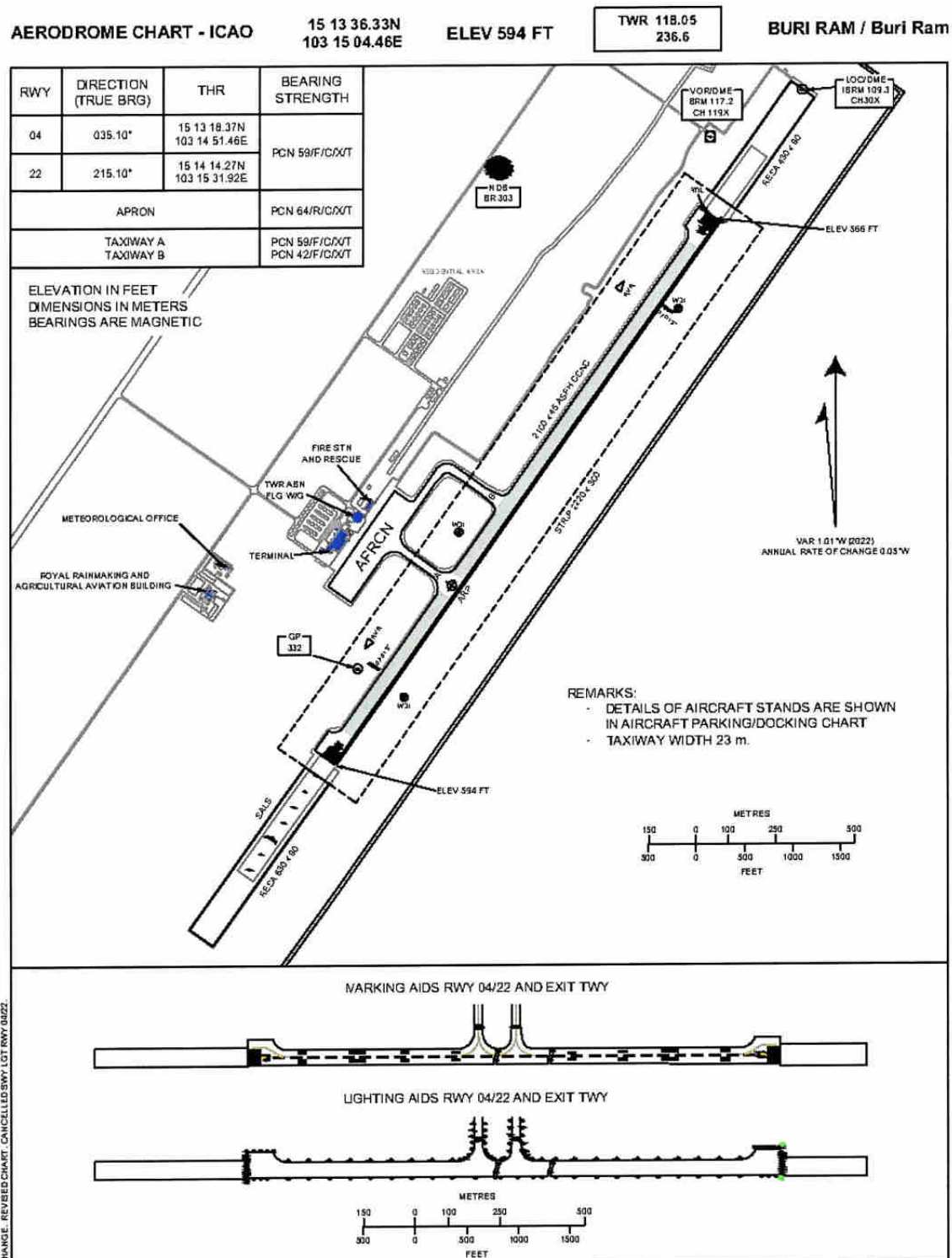
ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2566)

รูปที่ 2.3-1 พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.3.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน

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

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



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, พฤษภาคม พ.ศ.2568

รูปที่ 2.3-2 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



ทางขับ (Taxiway)



ลานจอดอากาศยาน



อาคารที่พักผู้โดยสาร



หอบังคับการบิน



อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



ลานจอดรถยนต์



โรงพักขยะ

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ.2568)

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ จากการตรวจสอบสถานะของกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุง ดังนี้

1) กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามเลขที่สัญญา 100/2564 ลงวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2564 ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท ศรีสะเกษวิมลก่อสร้าง จำกัด โดยเริ่มต้นสัญญาวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2564 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 และได้มีการขอลดค่าปรับอัตราร้อยละ 0 จากวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ.2566 จนถึงวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2567 รวมทั้งได้มีการขอสงวนสิทธิ์ขยายสัญญาก่อสร้าง จำนวน 49 วัน ถึงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 (ซึ่งอยู่ระหว่างการขออนุมัติจากกรมท่าอากาศยาน)

2) กิจกรรมก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ และลานจอดเครื่องบินขนส่งสินค้าและอาคารคลังสินค้า พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามเลขที่สัญญา 122/2564 ลงวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2564 ซึ่งดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น-เชียงใหม่สหมิตร โดยเริ่มต้นสัญญาวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2564 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2567 และได้มีการขอลดค่าปรับอัตราร้อยละ 0 จากวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ.2567 จนถึงวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ.2567 รวมทั้งได้มีการขอสงวนสิทธิ์ขยายสัญญาก่อสร้าง จำนวน 122 วัน ถึงวันที่ 5 เมษายน พ.ศ.2568 (ซึ่งอยู่ระหว่างการขออนุมัติจากกรมท่าอากาศยาน)

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) โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ 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)

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	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

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

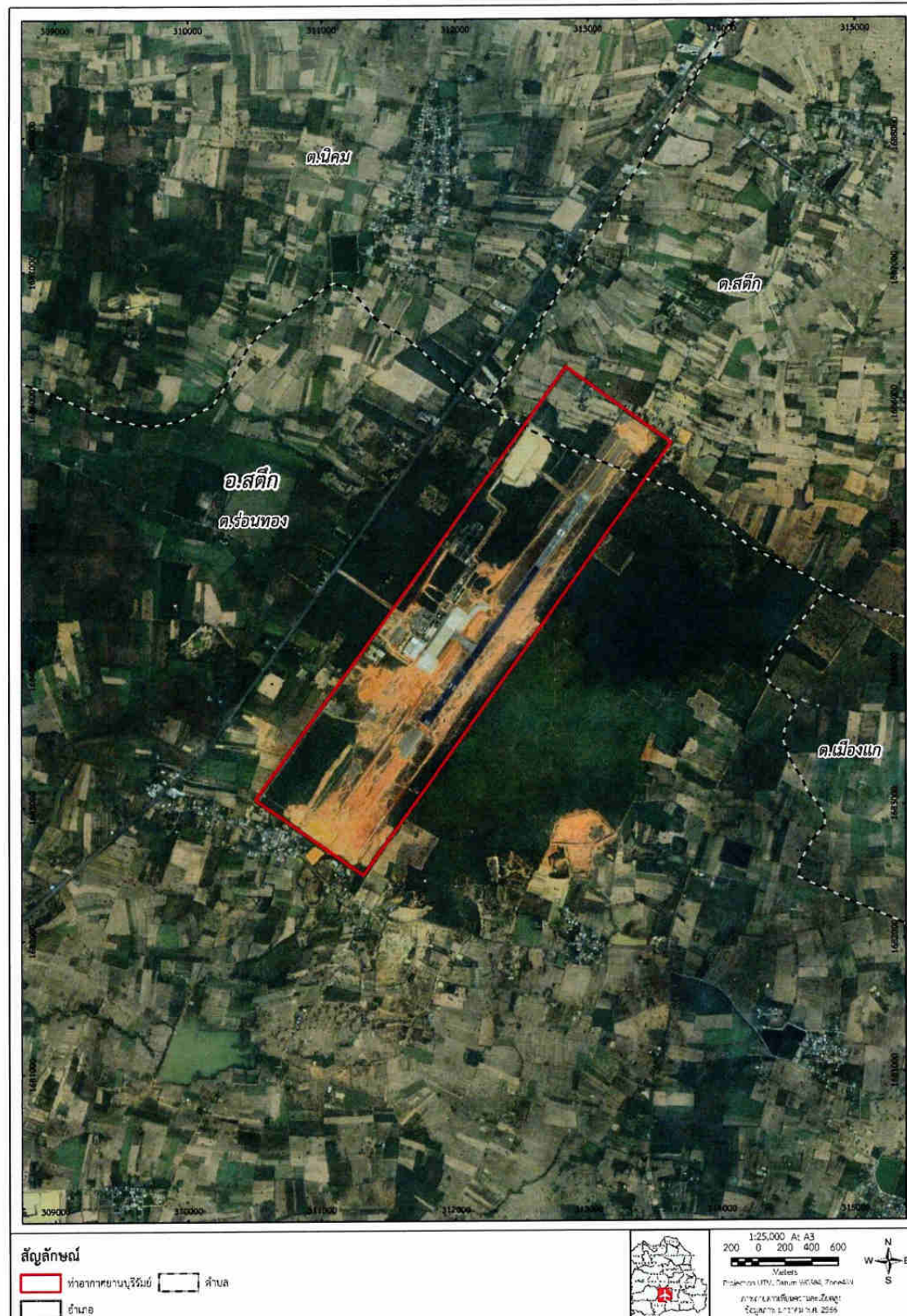
ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับพื้นที่นาข้าว ไม้ยืนต้น

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่เล็กน้อย ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไป เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น นาข้าว พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น





รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2568) มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวมทั้งสิ้น 86 คน (ไม่นับรวมเจ้าหน้าที่ของสายการบิน)

2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (มิถุนายน พ.ศ.2568) พบว่า มีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่

- 1) สายการบินนกแอร์ ให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-ดอนเมือง วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
- 2) สายการบินแอร์เอเชีย ให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-ดอนเมือง วันละ 4 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

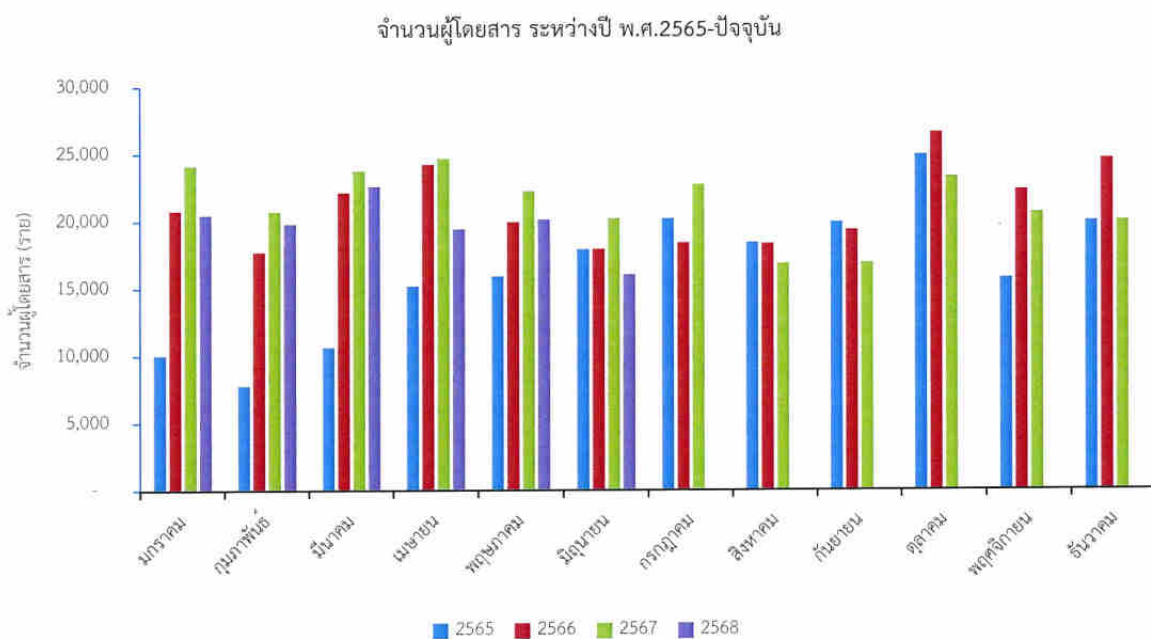
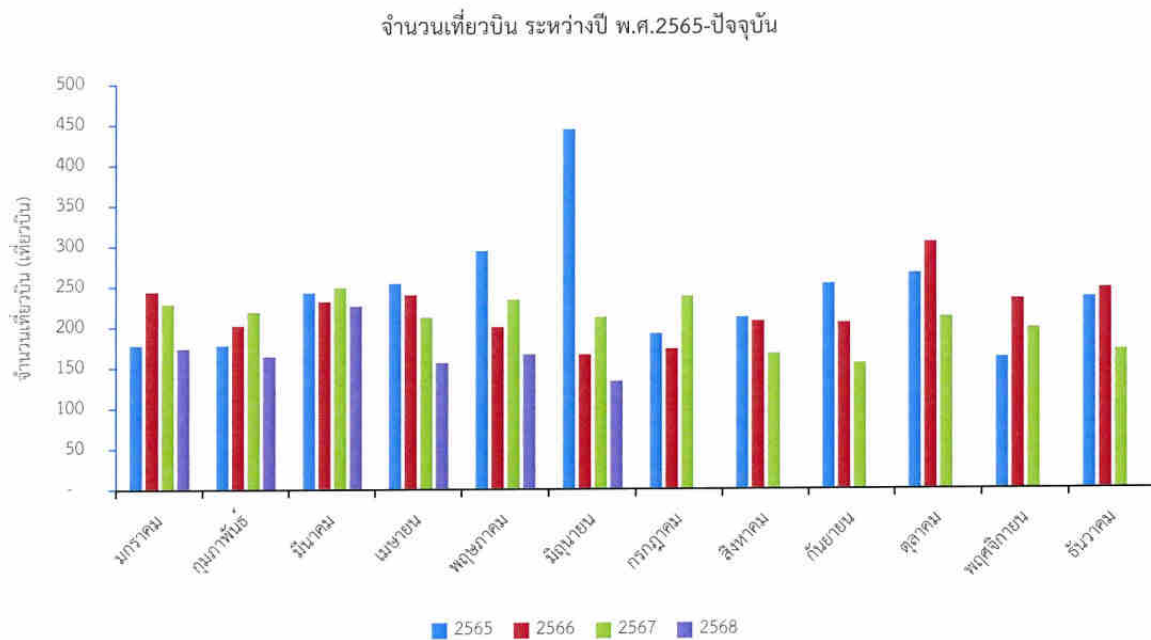
จากการรวบรวมสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย สายการบินพาณิชย์ในประเทศ สายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานทหาร/ฝึกบิน และท่าอากาศยานส่วนตัว มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 133-226 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง ระหว่าง 16,020-22,601 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.3-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2565-2567) ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 155-444 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง 7,795-26,553 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.3-2 และรูปที่ 2.6.3-1)

ตารางที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ.2568												
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)					จำนวนผู้โดยสาร (ราย)						
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม
มกราคม	-	136	-	8	30	174	-	20,419	-	-	57	20,476
กุมภาพันธ์	4	138	-	-	22	164	280	19,461	-	-	61	19,802
มีนาคม	3	163	-	22	38	226	78	22,443	-	-	80	22,601
เมษายน	-	124	-	12	20	156	-	19,368	-	-	49	19,417
พฤษภาคม	-	134	-	8	24	166	-	20,051	-	-	68	20,119
มิถุนายน	-	110	-	8	23	133	-	15,981	-	-	39	16,020
รวม	7	805	-	50	157	1,019	358	117,723	-	-	354	118,435

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

ตารางที่ 2.6.3-2 เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568									
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				
	2565	2566	2567	2568	2565	2566	2567	2568	
มกราคม	178	244	229	174	10,047	20,796	24,143	20,476	
กุมภาพันธ์	178	202	219	164	7,795	17,707	20,734	19,802	
มีนาคม	243	232	249	226	10,643	22,150	23,773	22,601	
เมษายน	254	240	212	156	15,188	24,229	24,670	19,417	
พฤษภาคม	294	200	234	166	15,926	19,933	22,225	20,119	
มิถุนายน	444	166	212	133	17,906	17,924	20,204	16,020	
กรกฎาคม	192	173	238		20,201	18,387	22,732		
สิงหาคม	212	207	167		18,411	18,327	16,828		
กันยายน	253	205	155		19,916	19,339	16,887		
ตุลาคม	266	304	212		24,902	26,553	23,287		
พฤศจิกายน	162	234	198		15,737	22,307	20,613		
ธันวาคม	236	247	171		19,975	24,594	20,008		
รวม	2,912	2,654	2,496	1,019	196,647	252,246	256,104	118,435	

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568



รูปที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1 ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้น ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และผลการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) การศึกษาทบทวนผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบฯ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ จะมีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความ

ชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษา จะมีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3) ผลการศึกษา

กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์* เพื่อนำเสนอต่อจังหวัดบุรีรัมย์ แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2533 ต่อมาในปี พ.ศ.2536 จังหวัดบุรีรัมย์ ได้นำรายละเอียดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์จังหวัดบุรีรัมย์* เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจาก สผ. แล้ว ดังหนังสือที่ วว 0804/6981 ลงวันที่ 3 กันยายน พ.ศ.2536

ต่อมา กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)* เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ 32/2563 เมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2563 และได้รับความเห็นชอบจากมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2563 เมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ.2563

นอกจากนี้ กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์* เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวทางกีฬา เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 14/2564 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2564 และได้รับความเห็นชอบจากมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565 โดยให้กรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กก.วล.) 1008/ว 2010 ลงวันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2566 อย่างเคร่งครัด

ดังนั้น ในการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่นำเสนอไว้ในรายงานฉบับนี้ จะเป็นการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นหลัก ซึ่งจากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังข้อ 8.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ สำหรับผลการทบทวนวิธีการศึกษา รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1.1-1

ตารางที่ 3.1.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. สภาพภูมิประเทศ	- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิประเทศ มาตรฐาน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	- ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ
2. อุตุ นิยมวิทยา และคุณภาพอากาศ	- รวบรวมข้อมูลด้านสภาพภูมิอากาศและอุตุนิยมวิทยา จากสถานีตรวจวัดอากาศจังหวัดบุรีรัมย์ - ตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ทำอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนกุมภาพันธ์ และมีถุนายน พ.ศ. 2562 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP NO ₂ และ CO - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม การกำหนดช่วงเวลาในการตรวจวัด ควรพิจารณาให้สอดคล้องกับช่วงฤดูมรสุม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD View Version 9.9.0 และ EPA Version 19191 - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลการประเมินผลกระทบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป สามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ● ติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยาน ให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถระยะจอด ● ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่ง ในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้อิเสียดที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ● จัดระเบียบการจราจรภายในพื้นที่ท่าอากาศยานให้มีสภาพคล่อง เพื่อลดปริมาณการสะสมของสารมลพิษ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย NO ₂ , CO, PM ₁₀ และทิศทางและความเร็วลม มีความถี่ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 ฤดู (ฤดูแล้ง และฤดูฝน) - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ซึ่งสามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมโครงการได้อย่างไรก็ตาม การกำหนดช่วงเวลาในการตรวจวัด ควรพิจารณาให้สอดคล้องกับช่วงฤดูมรสุม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	อย่างไรก็ตาม การกำหนดช่วงเวลาในการตรวจวัด ควรพิจารณาให้สอดคล้องกับช่วงฤดูมรสุม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3. ระดับเสียง	<p>- ตรวจสอบระดับเสียง บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ จำนวน 2 ครั้ง ใน เดือนกุมภาพันธ์ และมีนาคม พ.ศ.2562 โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย $L_{eq} 24$ hr, L_{max}, L_5, L_{10}, L_{50} และ SEL</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลจริงที่ได้จากการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม รวมทั้งมีดัชนีตรวจวัดที่เพียงพอสำหรับนำไปประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d)</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการประเมินผลกระทบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป สามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากกิจกรรมของท่าอากาศยาน ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน ● หลีกเลี่ยงการบินในเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น การปฏิบัติงาน การทหาร และการบรรเทาสาธารณภัย อย่างไรก็ตาม กรณีที่โครงการไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่จำเป็นถึงท่าอากาศยานของเครื่องบินเข้าเหล่านี้อาจทำได้ หรือมีเหตุฉุกเฉิน ขอให้โครงการมีการบินที่ถี่เวลา จำนวนเที่ยวบิน ประเภทเครื่องบิน และเหตุผลการบินลงทุกครั้งที่มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<p>- ตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไม้ เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย $L_{eq} 24$ hr, L_{max}, L_{10}, SEL (เฉพาะบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไม้) และการประเมินเสียงเสียง NEF และ Ldn ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ มีความถี่ปีละ 2 ครั้ง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ซึ่งสามารถใช้ได้ว่าจะวังผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมโครงการได้</p>	-

D:\data\airports\2568\ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ\Report\Final\Report\Final-Jun25\vp03.docx

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
6. ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลรายละเอียดของชนิด/ลักษณะชั้นดิน คุณสมบัติทางกายภาพของดิน จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับกรมเจ้าท่าและกรมที่ดิน - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณสมบัติของดินและทรัพยากรดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณสมบัติของดินและทรัพยากรดิน 	-
7. อุทกธรณีวิทยา และคุณภาพน้ำใต้ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลลุ่มน้ำบาดาล จากแผนที่น้ำบาดาลจังหวัดบุรีรัมย์ มาตราส่วน 1:100,000 ของกรมทรัพยากรธรณี ปี พ.ศ. 2532 และข้อมูลลุ่มน้ำบาดาลของ กรมทรัพยากรน้ำบาดาล - ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากบ่อบาดาลภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยตรวจวิเคราะห์ pH ความขุ่น TDS ความกระด้าง ซัลเฟต คลอไรด์ และไนเตรท จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนกุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562 - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ควรเพิ่มเติมการตรวจวัด Total Coliform Bacteria เพื่อประกอบการพิจารณาปรับปรุงคุณภาพน้ำก่อนนำไปใช้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณาจากการจัดการน้ำเสีย ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุทกธรณีวิทยา และคุณภาพน้ำใต้ดิน 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
8.ทรัพยากรป่าไม้	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลบริเวณศึกษาไปไม้บริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง จากภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่สภาพภูมิประเทศ มาตรฐาน 1 : 50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ภาพถ่ายดาวเทียมของ Google Map และแผนที่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ร่วมกับกรมสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ป่าไม้ในการตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ● ปรับปรุงพื้นที่โครงการ เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งดึงดูดของนกเข้ามาหากิน เช่น กำจัดพืชที่เป็นอาหารของนก และกำจัดต้นไม้ที่มีผลในพื้นพื้นที่โครงการ ● ตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ใกล้เคียง คูระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่ง ของอากาศยาน ภายในท่าอากาศยาน เพื่อป้องกัน การเป็นอาศัยของนก - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - สำรวจชนิดและปริมาณของพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหารของนก บริเวณภายในพื้นที่ทำอากาศยานบุรีรัมย์ มีความถี่ ปีละ 1 ครั้ง - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ซึ่งสามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมโครงการได้ 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
9. พริภัยการสัต์รป่า	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลผลการสำรวจสัต์รป่า จากรายงานการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พ.ศ.2562-2563 ร่วมกับกรมการสำรวจในภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณาอันตรายจากและสัต์รป่า ที่อาจเกิดขึ้นต่อการบิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ต้องไม่มีกองขยะกลางแจ้ง เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก ● ให้เจ้าหน้าที่ตรวจหารังอาศัย หรือวางไข่ รวมทั้งแหล่งเกาะนอน และแหล่งอาหารของนก บริเวณอาคารต่างๆ และบริเวณพื้นที่นอกอาคารของท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ หากพบให้นำส่งหน่วยงานที่ดูแลสัต์รป่าในจังหวัด ● ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจดูสภาพของทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อไล่นกให้ออกจากทางวิ่ง ● รณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน / หมู่บ้าน และประชาชนในพื้นที่ไม่บุกรุกพื้นที่ป่า - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - สำรวจชนิดและความชุกชุมสัต์รป่าและนก โดยเฉพาะนกที่มีขนาดใหญ่ ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน และพฤติกรรมการสร้างรังของสัต์รป่า ปีละ 1 ครั้ง - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากการเฝ้าระวังนกและสัต์รป่าที่อาจเป็นอันตรายต่อการการบิน ซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินการรวมทั้งพื้นที่ที่ครอบคลุมทั้งภายในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ข้างเคียง โดยมีความถี่ 1 ครั้ง/ปี แต่ยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดู 	<ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบชนิดและปริมาณนกเป็นปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้ครอบคลุมทั้งนกประจำถิ่น และนกอพยพ

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
10. นิเวศวิทยา ทางน้ำ	- สำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ และหนองน้ำบ้านโคกสุพรรณ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนกรกฎาคม และตุลาคม พ.ศ.2562 พร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ เพราะจำเป็นจำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม	-
11. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- รวบรวมข้อมูลด้านการใช้ที่ดิน จากภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ● ท่าอากาศยานต้องประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานจังหวัดบุรีรัมย์ การวางแผนและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณใกล้สนามบิน ด้วยการแบ่งเขต หรือการออกใบอนุญาตก่อสร้าง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ เพราะจำเป็นจำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
12. การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลโครงการจราจร และ ปริมาณการจราจรบนถนนสายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ จากรายงานปริมาณจราจรบนทางหลวง ปี 2562 ของกรมทางหลวง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม - ตรวจสอบปริมาณจราจรบริเวณทางแยกเข้าท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในวันทำการ และวันหยุด ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2564 - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ปริมาณการจราจรที่ เพิ่มขึ้น และความสามารถในการรองรับของถนนโดยพิจารณาจาก ค่า V/C Ratio - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์จราจร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับข้อมูลที่ชัดเจน ● ห้ามจอดรถยนต์ทั้งไว้บริเวณที่รับ-ส่ง ด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร และไหล่ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์ ● จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบจราจรก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง อย่างน้อย 1 ชม. ดำเนินการจัดระบบจราจรให้สอดคล้องกับลานจอดรถยนต์ เพื่อจัดการจราจรให้เป็นระเบียบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม

ตารางที่ 3.1.1-1

ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
13. สาธารณูปโภค	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลรายละเอียดระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปโภค ได้แก่ น้ำ ไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร และโทรคมนาคม และบริการต่างๆ ของชุมชนโดยรอบโครงการ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ตรวจสอบติดตามระบบผลิตน้ำใช้ให้ผลิตน้ำใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคุณภาพน้ำใช้ได้ตามมาตรฐาน ● จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่รองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้ง ห้องอาบ น้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวอย่างเพียงพอ พร้อมบ่อบำบัดน้ำทิ้งที่สามารถเก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายออกสู่ภายนอกท่อ ● ดำเนินการสูบน้ำกักตุนก่อนภายในระบบบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ● เมื่อผลตรวจวัดน้ำทิ้ง มีค่าเกินมาตรฐานกำหนด ให้ทำอากาศยานดำเนินการแก้ไขต่อไป ● จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอย กระจายตามจุดต่างๆ ในบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และบริเวณพื้นที่ทำอากาศยานอย่างเพียงพอ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย pH, ความขุ่น, TDS, ความกระด้างทั้งหมด, ซัลเฟต, คลอไรด์ ไนเตรท มีความถี่ปีละ 2 ครั้ง ครบรอบ 2 จุด (จุดเลี้ยง และฤดูฝน) - ตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม และ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, SS, TDS, ตะกอนหนัก, TKN, Sulfide และ Oil & Grease มีความถี่ปีละ 2 ครั้ง - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ซึ่งสามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมโครงการได้อย่างไรก็ตาม ควรเพิ่มการติดตามตรวจสอบ Total Coliform Bacteria และ E.Coli ในคุณภาพน้ำใช้ เพื่อเฝ้าระวังการแพร่กระจายของโรคที่มีอาหารและน้ำเป็นสื่อ รวมทั้งเพิ่มเติม การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารทั้ง 2 หลัง เพื่อประกอบการพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย 	<ul style="list-style-type: none"> - เฝ้า มีการติดตามตรวจวัด จ ส บ Total Coliform Bacteria และ E.Coli ในคุณภาพน้ำใช้ เพื่อเฝ้าระวังการแพร่กระจายของโรคที่มีอาหารและน้ำเป็นสื่อ รวมทั้งเพิ่มเติม การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารทั้ง 2 หลัง เพื่อประกอบการพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
14. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านการจัดการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ รวมทั้ง บันทึกอุบัติภัยและความเสียหาย จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีที่ขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ปริมาณน้ำที่ระบายออกจากท่าอากาศยาน โดยการวิเคราะห์ความน่าจะเป็น โดยใช้ Rational Method ในการคำนวณหาปริมาณน้ำระบาย เทียบกับความสามารถในการระบายน้ำของร่องน้ำโดยรอบพื้นที่ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจนจากอากาศยานเลย 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำภายในและรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ● ขุดลอกรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยานให้อยู่ในสภาพที่สามารถระบายน้ำได้ดีปราศจากตะกอน วัชพืช และสิ่งกีดขวาง โดยเฉพาะช่วงก่อนเข้าฤดูฝน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
15. เศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม จำนวนประชากร การประกอบอาชีพ วิถีชีวิต และความเชื่อของประชาชนในพื้นที่ จากหน่วยงานระดับท้องถิ่น ในพื้นที่ศึกษา 5 กิโลเมตร - สอบถามความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่ในรัศมี 5 กิโลเมตรจากขอบเขตพื้นที่โครงการ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากรในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - สถานที่ประกอบกิจการในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และผู้ใช้บริการในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ● กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง ประกอบด้วย ครีวี่เรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (บ้านคอกหมู) และครีวี่เรือนนอกพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (เจ้าของที่ดิน) ● กลุ่มที่ได้ รับผลกระทบโดยอ้อม ประกอบด้วย ผู้ชุมนุมในพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม หน่วยงาน และครีวี่เรือน ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษารัศมี 5 กิโลเมตร จากขอบเขตโครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● จัดให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและรับเรื่องราวร้องเรียน และมีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียน ที่เด่นชัด สามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย ● กรณีมีเรื่องร้องเรียนจากประชาชน หรือผู้ที่อาศัยในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการ ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบดังกล่าวอย่างเร่งด่วน ● กรณีต้องการปรับปรุงงานเข้าทำงานเพิ่มเติมให้พิจารณาปรับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นก่อนเป็นอันดับแรก - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - สำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบ สิ่งแวดล้อม จากการค้าในโครงการ โดยเฉพาะด้านเสียงรบกวน ในบริเวณชุมชนต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้แก่ ชุมชนหนองไผ่ ชุมชนบ้านสระกอ ชุมชนบ้านไทรงาม ชุมชนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านโกลกลอง โดยมีความถี่ในการดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีชี้วัดที่ดีที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ซึ่งสามารถชี้แจงได้ ผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมโครงการได้ 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
16. สาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลประชากรและสถิติสุขภาพจำนวนสถานบริการทางสาธารณสุขและการแพทย์ และข้อมูลการเจ็บป่วยของประชาชน จากหน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● จัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาล และหน่วยรองรับเหตุฉุกเฉินตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน ● ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ต้องประสานขอความร่วมมือกับหน่วยงานด้านความปลอดภัย เช่น อ.ก.น.อ. น.ก. เช่น โรงพยาบาลสตึก เทศบาลตำบลสตึก สถานีตำรวจภูธรสตึก เป็นต้น - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ เฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-
17. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุ ความเสียหาย และระดับความรุนแรง ของโรค หรือการเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
18. การจัดหาดิน และ การขุดเซย หัรพีสิน	- รวบรวมข้อมูลที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และ พืชผลทางการเกษตร ที่จำเป็นต่อร้อยละ หลักเกณฑ์การขุดเซยหัรพีสิน และการประมาณการขุดเซยหัรพีสิน จากหน่วยงาน ต่างๆ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้าน การจัดหาที่ดินและการขุดเซยหัรพีสิน เป็น ผลกระทบที่เกิดขึ้น เฉพาะในระยะก่อสร้าง เท่านั้น	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบ การจัดการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อแหล่งสุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ และการ ท้องเที่ยว	-
19. สุนทรียภาพ / ทัศนียภาพและ การท่องเที่ยว	- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพของพื้นที่ จากเว็บไซต์ของการ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และเว็บไซต์ และเว็บไซต์ แนะนำสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ร่วมกับการ สำรวจข้อมูลภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบ การจัดการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อแหล่งสุนทรียภาพ / ทัศนียภาพ และการ ท้องเที่ยว	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบ การจัดการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อแหล่งสุนทรียภาพและประวัติศาสตร์	-
20. โบราณสถาน และประวัติศาสตร์	- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับแหล่ง ประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณคดี และแหล่ง โบราณสถาน ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาที่มี 5 กิโลเมตร จากกรมศิลปากร ร่วมกับการ สำรวจข้อมูลภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบ การจัดการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อแหล่งโบราณสถานและประวัติศาสตร์	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบ การจัดการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อแหล่งโบราณสถานและประวัติศาสตร์	-

ที่มา : บริษัท เอเซีย แอนด์ คอมพิวเตอร์ จำกัด, พ.ศ.2568

3.1.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ในระยะที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบโครงการในปัจจุบัน
- 1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
- 1.3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ จากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการ ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

(2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษา (เน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูล) วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความถูกต้อง เหมาะสมหรือไม่ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการนำข้อมูลพื้นฐานมาใช้จะต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี

2.2.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้อง ดังนี้

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

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

3) ผลการศึกษา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีรายละเอียดดังนี้

3.1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2563 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์), โครงการผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563, กรกฎาคม พ.ศ.2563) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์กำลังดำเนินการขยายทางอากาศยาน และอยู่ในช่วงดำเนินการย้ายบ้านเรือนบริเวณบ้านคอกหมูให้สอดคล้องกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

(3) การเพาะชำกล้าไม้เศรษฐกิจเพื่อแจกจ่ายหรือจำหน่ายให้กับราษฎรเป็นภารกิจของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด ที่ขึ้นกับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น การปรับเปลี่ยนบทบาทหรือหน้าที่ในการดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด กรมการบินพลเรือน จึงไม่สามารถดำเนินการได้ จึงควรมีการขอยกเลิกมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(4) ควรปรับปรุงพื้นที่ทางด้านทิศใต้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำโดยการจัดทำท่อลอดตัดผ่านถนนเพื่อให้น้ำไหลลงสู่บ่อน้ำสาธารณะได้ดียิ่งขึ้น

(5) นำผลการศึกษาไปใช้ในการกำหนดจำนวนเที่ยวบิน และควรมีการทบทวน หรือทำการประเมินเสียงใหม่อย่างน้อยทุก 2 ปี

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

(7) พบปัญหาการกัดเซาะพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำด้านข้างทางขับและรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยาน เนื่องจากเป็นรางดินที่มีความลาดชันจึงมีการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างค่อนข้างสูง บางบริเวณมีสภาพตื้นเขิน แต่อย่างไรก็ตาม ยังสามารถระบายน้ำออกจากพื้นที่ได้ โดยไม่มีปัญหาการท่วมขังของน้ำในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน เสนอให้มีการขุดลอกรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยานและแก้ไขปัญหาเรื่องการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำ เช่น การปลูกหญ้าแฝก เป็นต้น

(8) ควรจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์และคู่มือให้ประชาชน และหน่วยงานต่าง ๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ตัวอย่างแผ่นพับประชาสัมพันธ์

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง และเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งพิจารณาจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน ได้แก่ ชุมชนบ้านหนองไผ่ (กลุ่มบ้านคอกหมู) และชุมชนบ้านโคกสุพรรณ พบว่า เสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามเสียงของเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการมีเสียงดังแต่ไม่รบกวนชุมชน รบกวนเมื่อบินผ่านในระดับปานกลาง ในภาพรวมของการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ นั้น มีความพอใจ เนื่องจากสร้างความเจริญ ทำให้เศรษฐกิจของชุมชนดีขึ้น มีแหล่งทำงานเพิ่มขึ้นและทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น

การศึกษานิเวศพืชพรรณ นกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบว่าเขตพื้นที่ปฏิบัติการและพื้นที่การบิน โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ของโครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบสังคมพืชโดยทั่วไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยในบริเวณที่ลุ่มใช้ประโยชน์ในการทำนาข้าว ในบริเวณที่ดอนถัดจากที่ลุ่มขึ้นมาใช้ประโยชน์ในการทำไร่ อ้อย และไร่มันสำปะหลัง นอกจากนี้ ยังพบว่ามีการทำสวนป่าไม้ยูคาลิปตัส สวนยางพารา และสวนไม้สัก บางพื้นที่ยังคงมีลักษณะเป็นหย่อมป่ากระจายอยู่ห่างๆกัน ในบริเวณพื้นที่รอบโครงการด้วย และจากการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 140 โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 11 ชนิด ประกอบด้วย เหยี่ยวแดง นกยางโทนน้อย

นกยางควาย นกเป็ดแดง นกยางไฟธรรมดา นกยางกรอกพันธุ์จีน อีกา นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกบั้งรอกใหญ่ และ นกปากห่าง

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานอุดรธานี), โครงการผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง สันตะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางบก คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ส่วนผลจากการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด และอีกา รวมทั้งยังพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังจำนวน 6 ชนิด เช่น นกพิราบ นกเขาใหญ่ นกเขาไฟ นกเอี้ยงสาริกา เป็นต้น

3.3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์), ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางบก คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

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

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

3.4) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2565) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ซึ่งเปิดให้บริการแล้ว มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- (1) ควรตัดเจียร์วส์ก่อนสร้างต้องทำในห้องปิดทึบ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
- (2) ออกแบบบ่อน้ำให้มีคุณภาพเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง
- (3) หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในฤดูฝน บริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness), ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (TDS) และซัลเฟต (Sulfate) ไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐานไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียจากอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าความสกปรกในรูป BOD, ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS), ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (TDS), ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable solids) และทีเคเอ็น (TKN) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ข ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 82 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลางจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และอีกรวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำแต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง

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

3.5) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, มกราคม พ.ศ.2566) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ซึ่งเปิดให้บริการแล้ว มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- (1) ผู้รับเหมาก่อสร้างปลูกหญ้าแฝกคลุมดินในบริเวณที่ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ
- (2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรออกแบบบ่อน้ำฝน ที่มีคุณภาพเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง
- (3) หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในฤดูฝน บริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย ทรัพยากรสัตว์ป่า และทรัพยากรป่าไม้ พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 สำหรับผลการติดตามคุณภาพน้ำใช้ในบ่อเก็บน้ำบาดาลของอาคารที่พักผู้โดยสารและน้ำใช้ที่อาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มี

ค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย พบว่า มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 56 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ อีเกา

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

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

3.6) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์), โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, กรกฎาคม พ.ศ.2566) พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ซึ่งเปิดให้บริการแล้ว มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- (1) ตรวจสอบตะกอนในรางระบายน้ำ หากพบว่าตะกอนมีปริมาณมากให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว
- (2) รณรงค์ให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีพื้นที่ 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรค
- (3) ติดตั้งผ้าใบก่อสร้างชนิดที่สามารถป้องกันไฟ โดยรอบอาคารที่กำลังก่อสร้าง
- (4) ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกองดินชั่วคราวไว้บริเวณพื้นที่ปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยยังไม่มี การปลูกหญ้าแฝก เนื่องจากยังอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความ สั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ปริมาณฝุ่นละอองรวมและปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่า ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากในชุมชนบ้านหนองไผ่มีการนำดินมาถมสำหรับพื้นที่เหลือจากการทำไร่มาเผาเป็นฟืน โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลัง ใหม่และกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด สำหรับความสั่นสะเทือนอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าระดับความสั่นสะเทือน อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท

ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท

สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าความเป็นกรด-ด่าง ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซิลิเกต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 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

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

3.7) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ซึ่งเปิดให้บริการแล้ว มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- (1) ตรวจสอบตะกอนในรางระบายน้ำ หากพบว่าตะกอนมีปริมาณมากให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว
- (2) ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกองดินชั่วคราวไว้บริเวณพื้นที่ปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยยังไม่มี การปลูกหญ้าแฝก เนื่องจากยังอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจสังคม พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน ส่วนบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม

สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณและบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 สำหรับคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด ซิลิเกต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปา และคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าความขุ่น ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซิลิเกต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และคุณภาพน้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1, ชุดที่ 3 และ ชุดที่ 4 มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 มีค่า BOD, TKN และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยคุณภาพน้ำก่อนระบาย

ออกสู่สาธารณะมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับผลการสำรวจป่าไม้พบไม้ต้น 17 ชนิด ไม้จำนวน 13 ชนิด และกล้าไม้ จำนวน 8 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้ และกล้าไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 11,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 57 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ อีกา เหยี่ยวปีกแดง และนกพิราบป่า

ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง โดยได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด(ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน รวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ได้แก่ (1) ปรับปรุงภูมิทัศน์สนามบินให้สวยงาม (2) ปรับปรุงปัญหาน้ำที่ไหลมาจากสนามบินทำให้น้ำใช้ชุ่มแฉะ และ (3) ให้นำผลิตภัณฑ์ในชุมชนไปเผยแพร่ในสนามบิน

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

3.8) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2567) พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ซึ่งเปิดให้บริการแล้ว ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการ โดยหากพบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และกิจกรรมการก่อสร้างขยายทางวิ่ง พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่ หากมีนารถบรรทุกออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดล้อรถบรรทุกทุกครั้ง

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศทั้ง 3 สถานีตรวจวัด มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น บริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด อาจเป็นผลมาจากการเปิดพื้นที่ของการก่อสร้าง บริเวณหัวทางวิ่ง 22 ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับความสั่นสะเทือนทั้ง 3 สถานี มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณและบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 สำหรับคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด และซีลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) และคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซีลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำที่ไหลผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำที่ไหลผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยไม่มีการระบายน้ำออกสู่สาธารณะ

ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และนกปากห่าง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 5 ชนิด คือนกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น $NEF < 30$ พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.9) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ซึ่งเปิดให้บริการแล้ว ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการ โดยหากพบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจสังคม พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนความสั่นสะเทือนทั้ง 3 สถานี มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท

สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 สำหรับคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซีลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ส่วนคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยไม่มีการระบายน้ำออกสู่สาธารณะ

ส่วนผลการสำรวจป่าไม้พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด ไม้จำนวน 13 ชนิด และกล้าไม้ จำนวน 6 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้ และกล้าไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 17,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นมาก คือ มะค่าแต้ แดง มะกอก และเต็ง ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 65 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ อีกา เหยี่ยวปีกแดง และนกพิราบป่า

ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในกลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในระหว่างเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ดังนี้

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 283 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 1.1 ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์มากขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 5 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 5 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนอีก 1 ราย (หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง สำหรับเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนอีก 1 ราย (หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย ส่วนด้านความพึงพอใจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 3 ราย มีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานฯ ส่วน ส่วนอีก 2 ราย ให้ความเห็นว่ายังไม่มีความพึงพอใจ เนื่องจาก (1) มีน้ำที่ไหลมาจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตน้ำประปาหมู่บ้าน มีลักษณะแดงและขุ่น และ (2) ชุมชนได้รับผลกระทบจากน้ำไหลจากพื้นที่ท่าอากาศยานเข้ามาในพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้น้ำท่วมพื้นที่ชุมชนหนองไผ่

- **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 2 ราย พบว่า ผู้แทนสำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนผู้แทนโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ระบุว่ามีความดังมากขึ้น ส่วนความคิดเห็นด้านเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้แทนสำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนผู้แทนโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ส่วนด้านความพึงพอใจ พบว่า ผู้แทนสำนักสงฆ์บ้านโคกสุพรรณ ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับทางวัด ส่วนผู้แทนโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ให้ความเห็นว่ายังไม่มีความพึงพอใจ เนื่องจากมีน้ำไหลจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบทำน้ำประปาหมู่บ้านขุ่นแดง

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF<30 พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ฉบับ ดังนี้

1) รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์* ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) แล้ว ดังหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/6981 ลงวันที่ 3 กันยายน พ.ศ.2536 ซึ่งครอบคลุมการดำเนินการบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารซึ่งเปิดใช้งานอยู่ในปัจจุบัน

2) *รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)* ซึ่งเป็นการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พร้อมปรับปรุงขยายลานจอดรถยนต์ ถนนภายในท่าอากาศยาน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สอดคล้องกับการใช้งานของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ซึ่งได้รับความเห็นชอบตามมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2563 เมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ.2563

3) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์* ซึ่งเป็นการก่อสร้างขยายทางวิ่งให้มีความยาว 2,990 เมตร ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 14/2564 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2564 และได้รับความเห็นชอบจากมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติครั้งที่ 6/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายละเอียดตั้งหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กก.วล.) 1008/ว 2010 ลงวันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2566

ดังนั้น การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา จึงประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง ตามที่เสนอไว้ใน *รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)* และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์*

ส่วนการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ในระยะที่ผ่านมา จะเป็นการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์*

สำหรับการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา สามารถสรุปได้ดังนี้

4.1.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า
อยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง ปรับปรุง 2 กิจกรรมหลัก ดังนี้

1) การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งดำเนินการโดย บริษัท ศรีสะเกษทวีผลก่อสร้าง จำกัด

2) การปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย การต่อเติมทางวิ่ง การขยายทางขับและลานจอด
อากาศยาน การก่อสร้างอาคารคลังสินค้า อาคารดับเพลิงและอาคารประกอบ การปรับปรุงถนน ภูมิทัศน์และระบบระบาย
น้ำ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท กิจการร่วมค้า เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น-เชียงใหม่สมมิตร




ซึ่งส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน โดยมีมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติ
ตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1.1-1 และตารางที่ 4.1.1-2

ตารางที่ 4.1.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
เสียง/สั่นสะเทือน	การตัดเสียงรบกวนก่อสร้างต้องทำใน ห้องปิดทึบ เพื่อลดผลกระทบด้าน เสียงจากการตัดเสียง	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการ ตัดเสียงรบกวนก่อสร้างในพื้นที่เปิด โล่งภายในพื้นที่ก่อสร้าง	เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่ เฉพาะในพื้นที่ ท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน ระยะ 1 กิโลเมตร จึงไม่มีผลกระทบ ต่อชุมชน โดยจากผลการตรวจวัด ระดับเสียงในวันที่ 14-20 สิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่าทั้ง 3 สถานี มีค่า เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 4.1.1-2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
คุณภาพอากาศ	กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาดก่อนออกจากพื้นที่โครงการดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	หากมีนำรถบรรทุกออกจากพื้นที่โดยยังไม่มีรถนำรถออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบและทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน ดังนั้นหากมีนำรถบรรทุกออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดล้อรถบรรทุกทุกครั้ง
ทรัพยากรดิน	งานขุดดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินจะขุดดินโดยให้ความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน และการขุดดินโดยให้ความลาดชันที่ 2:1 แต่ไม่มีการปลูกหญ้าแฝกคลุมดิน มีเพียงการปลูกหญ้าบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่	-

ส่วนผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1.1-3 ซึ่งปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการรื้อถอนบ้านพักคนงานก่อสร้าง ส่วนกิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า อาคารดับเพลิงและอาคารประกอบ การปรับปรุงถนน ภูมิทัศน์และระบบระบายน้ำ ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ ดังนั้นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างในครั้งนี้ จึงเป็นการติดตามตรวจสอบบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

ปฏิบัติครบถ้วน	74	มาตรการ
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	11	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	21	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	17	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	0	มาตรการ
รวม	123	มาตรการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. สภาพภูมิประเทศ	1) การปรับปรุงพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก	●	ปัจจุบันผู้รับเหมามีการปรับปรุงพื้นที่ในส่วนของการถมการก่อสร้างขอบบ่อหนองน้ำ โดยผู้รับเหมาเปิดพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็นเท่านั้น	ไม่มี	 การก่อสร้างขอบบ่อหนองน้ำ
	2) ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อตัดตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ และป้องกันน้ำท่วม	●	มีการใช้บ่อหนองน้ำที่กำลังก่อสร้างเป็นบ่อตัดตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ชั่วคราว เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม และการตรวจสอบไม่มีตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ	ไม่มี	 บ่อหนองน้ำ
	3) ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ.2543 และกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบของที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ.2548 ตลอดจนกฎหมาย/ข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	●	ผู้รับเหมามีเจ้าหน้าที่ควบคุมงานก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	ไม่มี	-
	4) การเก็บกักดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกักเป็นพื้นที่รับ ทำการเก็บกักแบบขั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดมีความลาดชัน 2:1 ทำการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่ว สลับกับการปลูกหญ้าแฝกควบคู่ไปกับการปลูกหญ้าแฝกบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำการเก็บกักดินที่เหลือจากการก่อสร้างและขยายไปปรับพื้นที่ภายในท่าอากาศยาน โดยทำการเก็บกักแบบขั้นบันไดที่มีพื้นที่หน้าตัดมีความลาดชัน 2:1 และมีการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นหญ้าแฝก แต่ไม่มีการปลูกพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝก	-	 การปลูกหญ้าบริเวณพื้นที่เก็บกัก

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพอากาศ	1) ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง ได้แก่ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ให้ทำการรดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง	○	ปัจจุบันมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินที่จะเกิดฝุ่นละออง ได้แก่ ภูมิทัศน์และระบบระบายน้ำ ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีการรดน้ำในพื้นที่ดังกล่าว	ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง ให้ทำการรดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง	-
	2) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการร่วงหล่น จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด	●	การขนส่งวัสดุก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างมีการใช้ผ้าใบคลุม กระบะบรรทุกวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการร่วงหล่น จากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการร่วงหล่นจากการบรรทุกวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-
	3) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับรถ ตามความเร็วที่ กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	●	มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำกับพนักงานขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ไม่มี	-
	4) กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ ดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ	-
	5) กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ ดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●


● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปใช้ในงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	6) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ตรวจสอบและดูแลรักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดมลพิษทางอากาศ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบและดูแลรักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ โดยการตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ตามคู่มือการใช้งานของอุปกรณ์เครื่องมือแต่ละชนิด	ไม่มี	-
	7) กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ ดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ	-
	8) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ตรวจสอบและดูแลรักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดมลพิษทางอากาศ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบและดูแลรักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ โดยการตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ตามคู่มือการใช้งานของอุปกรณ์เครื่องมือแต่ละชนิด	ไม่มี	-
	9) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะหรือหญ้าแห้ง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเด็ดขาด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างคัดแยกขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง และขยะที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง โดยขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง จะถูกรวบรวมไว้บริเวณพื้นที่หน้าห้องพักขยะ และขยะที่เกิดจากคนงานก่อสร้างจะรวบรวมและนำไปเก็บทิ้งในหีบพักขยะของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยไม่มีการเผาเศษวัสดุ/ขยะหรือหญ้าแห้ง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 <p>จุดรวมขยะ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p>

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ



ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะพบในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	10) หากมีกิจกรรมการบินที่เครื่องบินขึ้น-ร่อนลง ในขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างของหัวทางวิ่งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทางเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานจะทำการแจ้งล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรให้หอบังคับการบิน และผู้รับเหมาที่รับผิดชอบให้หอบังคับการบิน เพื่อวางแผนการทำงานและหยุดกิจกรรมก่อสร้าง โดยจะทำการแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน และมีการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกจากแนวเส้นทางการบินขึ้น-ร่อนลงของเครื่องบินเพื่อความปลอดภัย	●	เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการแจ้งแผนการบินให้หอบังคับการบิน และผู้รับเหมาก่อสร้างทราบก่อนล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร รวมทั้งเจ้าหน้าที่หอบังคับการบินจะแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทราบก่อนที่จะมีเครื่องบินขึ้น-ลง 15-20 นาที เพื่อเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกจากแนวเส้นทางการบิน	ไม่มี	-
3. เสียง/สั่นสะเทือน	1) กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่ กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ 2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด 3) ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น 4) จัดวางเครื่องจักร / อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่การก่อสร้าง	● ● ● ●	มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำกับพนักงานขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตามพิกัดที่กฎหมายกำหนด ผู้รับเหมาก่อสร้างได้อบรมให้คนขับรถไม่ใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น เครื่องจักร / อุปกรณ์ที่มีเสียง ในกิจกรรมก่อสร้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ อยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน โดยจากผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ทั้ง 3 สถานี พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ไม่มี ไม่มี ไม่มี ไม่มี	- - - ภาคผนวก ข-4

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. เสียง/สั่นสะเทือน (ต่อ)	5) ในการก่อสร้างกำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน หากในการนี้ที่จำเป็นจะต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมียางรองรับเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่มีการนำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน	ไม่มี	-
	6) บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี ตลอดช่วงเวลาก่อสร้างโครงการ	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการตรวจสอบถนนภายในท่าอากาศยาน และถนนชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง หากพบว่าชำรุดจะดำเนินการซ่อมแซมทันที โดยจากการตรวจสอบ พบว่า ถนนอยู่ในสภาพดี ไม่มีชำรุด	ไม่มี	 ถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน
	7) การติดตั้งรั้วสุดก่อสร้างต้องทำในห้อยจับติดเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการติดตั้ง	○	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการติดตั้งรั้วสุดก่อสร้างภายในพื้นที่อาคารคลังสินค้า	เมื่อมีการดำเนินการติดตั้งรั้วสุดก่อสร้างผู้รับเหมาต้องทำในห้อยจับติด	 พื้นที่ติดตั้ง
	8) การตอก/กระแทกจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่ที่กำหนดให้ดำเนินการในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใด ๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง	⊗	ปัจจุบันไม่มีกิจกรรมการตอก/กระแทกภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างในช่วง 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊕ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ




ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะพบได้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. เสียง / สั่นสะเทือน (ต่อ)	9) หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อตรวจสอบและแก้ไขปัญหาร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป	⊗	กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่มีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ	ไม่มี	-
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	1) ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อหลีกเลี่ยงการปนเปื้อนของน้ำในรางระบายน้ำ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่กวาดและทำความสะอาดถนน เพื่อไม่ให้มีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน จากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	2) จัดให้มีห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้าง จำนวน 3 ห้องต่อคนงาน 50 คน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้างรวม 5 ห้อง โดยอยู่บริเวณข้างอาคารคลังสินค้าจำนวน 2 ห้อง อาคารสำนักงานชั่วคราว จำนวน 2 ห้อง และอาคารดับเพลิงและอาคารประกอบ จำนวน 1 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้าง 40 คนในปัจจุบัน	ไม่มี	 ห้องส้วม บริเวณข้างอาคารคลังสินค้า
	3) จัดให้มีรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ	●	มีรางระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และมีการตรวจสอบและดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ จากการตรวจสอบพบว่า ไม่พบปัญหาในการระบายน้ำ	ไม่มี	 รางระบายน้ำ

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	4) ก่อสร้างรางระบายน้ำและบ่อน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับและระบายน้ำ จำนวน 3 บ่อ	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการก่อสร้างรางระบายน้ำและบ่อน้ำ จำนวน 2 บ่อ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาการระบายน้ำ	ไม่มี	 บ่อน้ำ 22  บ่อน้ำ 04
5. ทรัพยากรดิน	1) จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยมีการก่อสร้างและใช้รางระบาย เช่น บ่อพัก ตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน 2) หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่พร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินในพื้นที่โครงการ	●	ในบริเวณก่อสร้างมีรางระบายน้ำเพื่อรวบรวมน้ำให้ระบายลงบ่อน้ำที่อยู่ระหว่างอาคารก่อสร้าง โดยจากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาการชะล้างหน้าดิน	ไม่มี	-
		●	กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเปิดพื้นที่ในปัจจุบันคือ การปรับพื้นที่ในส่วนของการก่อสร้างของบ่อน้ำและรางระบายน้ำ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างเปิดพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น	ไม่มี	 พื้นที่ก่อสร้างบ่อน้ำและรางระบายน้ำ

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	3) งานขุดดิน ต้องให้มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จต้องทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดินเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานขุดดิน คือ การปรับพื้นที่ในส่วนของการก่อสร้างบ่อน้ำและรางระบายน้ำ ซึ่งมีการขุดดินโดยให้ความลาดชันที่ 2:1 แต่ยังไม่มีการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดินเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ	ไม่มี	-
6. นิเวศวิทยาบก 6.1 ทรัพยากรป่าไม้	1) ก่อนทำการตัดไม้ที่จะทำการก่อสร้างจะต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการตรวจและตัดต้นไม้ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง 2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ป่าไม้ในการตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน (มาตรการ ปี 2536) 3) ในกรณีที่ต้องการตัดต้นไม้เพื่อก่อสร้างควรจะมีบัตรแจ้งให้มีการตัดไม้นอกพื้นที่	⊗	การตัดต้นไม้ดำเนินการตั้งแต่เริ่มกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนั้นปัจจุบันไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องตัดต้นไม้	ไม่มี	-
	4) มีมาตรการป้องกันรวมทั้งมีบทลงโทษพนักงานและคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ เช่น ลักลอบตัดไม้เป็นต้น	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ป่าไม้ และสนับสนุนการตรวจสอบการบุกรุก บริเวณพื้นที่ทำอากาศยาน	ไม่มี	-
	5) ต้องมีมาตรการการและกฎระเบียบบังคับไม่ให้พนักงาน หรือคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาดและมีบทลงโทษที่เข้มงวด	●	กิจกรรมการก่อสร้างได้ตัดพื้นดินไม่ออกแล้วเสร็จตั้งแต่ขั้นตอนการเตรียมพื้นที่ โดยไม่มีการตัดต้นไม้ในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
		●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษพนักงานหรือคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่มีคนงานก่อสร้างลักลอบตัดไม้	ไม่มี	-
		●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษพนักงานหรือคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่มีคนงานก่อสร้างล่าสัตว์ป่า	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติตาม



ไม่ปฏิบัติตาม



ปฏิบัติตาม



ไม่ปฏิบัติตาม

ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปใช้ในงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ
6.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)	6) รมณรังค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟป่า อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบถึงแนวทางการป้องกันไฟป่า การแก้ไขปัญหาไฟป่า รมณรังค์จะแจ้งอันตรายจากไฟป่า และผลกระทบจากไฟป่า โดยเฉพาะผลกระทบที่มีต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน	○	ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่มีการรณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟป่าให้แก่ประชาชน	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องมีการรณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟป่าอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบถึงแนวทางการป้องกันไฟป่าการแก้ไขปัญหาไฟป่า การระดมทรัพยากรจากไฟป่า โดยเฉพาะผลกระทบที่มีต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน
	7) รมณรังค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่ จังหวัดอุดรธานีและบริเวณแนวเขตป่า	○	ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่มีการรณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่ จังหวัดอุดรธานีและบริเวณแนวเขตป่า	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องรณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่ จังหวัดอุดรธานีและบริเวณแนวเขตป่า
	8) เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตามแผนระดมพลดับไฟป่าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ	○	ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่มีการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตามแผนระดมพลดับไฟป่าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องมีการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตามแผนระดมพลดับไฟป่าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ
	9) เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับปฏิบัติงานดับไฟป่าของจังหวัด เครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา	○	ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับปฏิบัติงานดับไฟป่าของจังหวัด เครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับปฏิบัติงานดับไฟป่าของจังหวัด เครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :





ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)	10) ประสานหน่วยงานดับไฟป่า ร่วมการปฏิบัติงานดับไฟป่าของหน่วยงานทุกพื้นที่ที่ได้รับผิดชอบโดยเน้นการเข้าพื้นที่อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์ในลักษณะบูรณาการร่วมกัน	○	ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์ยังไม่มีการประสานหน่วยงานดับไฟป่า ร่วมการปฏิบัติงานดับไฟป่าของหน่วยงานทุกพื้นที่ที่ได้รับผิดชอบ	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ยังมีการประสานหน่วยงานดับไฟป่าร่วมการปฏิบัติงานดับไฟป่าของหน่วยงานทุกหน่วยงานที่มีพื้นที่รับผิดชอบโดยการเข้าพื้นที่อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์ในลักษณะบูรณาการร่วมกัน	
6.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า	มาตรการป้องกันกรลักลอบตัดไม้และการขายสัตว์ของชุมชนที่บุกรุกพื้นที่ป่า 1) รมรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชนในพื้นที่ไม่บุกรุกพื้นที่ป่า	○	ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์ยังไม่มีการรณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชนในพื้นที่ไม่บุกรุกพื้นที่ป่า แต่ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน ในกรณีที่มีเหตุการณ์ที่มีประชาชนในพื้นที่บุกรุกพื้นที่ป่า	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ยังมีการรณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชนในพื้นที่ไม่บุกรุกพื้นที่ป่า	-
	2) จัดให้มีชุดลาดตระเวนเดินสำรวจในพื้นที่ป่าของสนามบินอย่างสม่ำเสมอ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์	○	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ยังไม่มีชุดลาดตระเวนเดินสำรวจในพื้นที่ป่าของสนามบินโดยเฉพาะ มีเพียงเจ้าหน้าที่ที่ตรวจสอบความปลอดภัยซึ่งทำงานลาดตระเวนในพื้นที่ภายในและนอกเขตพื้นที่การบิน เพื่อตรวจสอบความปลอดภัย โดยลาดตระเวนเป็นประจำทุกวัน	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ยังไม่มีชุดลาดตระเวนเดินสำรวจในพื้นที่ป่าของสนามบิน 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์	-
	3) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ป่าไม้ในการตรวจสอบการบุกรุกพื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน หากพบเห็นการกระทำผิดและผู้กระทำความผิดให้แจ้งไปยังผู้นำชุมชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	●	ท่าอากาศยานมีการลาดตระเวนโดยทีมตรวจสอบความปลอดภัยซึ่งหากมีการพบเห็นว่ามีกรบุกรุกพื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน จะจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งเหตุดังกล่าว	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	4) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติตามแผนป้องกันลักลอบเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมเขตอากาศยานบุรีรัมย์ มาตรการป้องกันสัตว์ป่า 1) กรณีเกิดเหตุไฟป่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินภัยพิบัติทางธรรมชาติของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการประสานกรมป่าไม้ให้มาลาดกักไม่ให้ไฟลุกลามจากไร่ต่าง ๆ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์เป็นประจําทุกปี ในช่วงก่อนฤดูแล้งเพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัย 3) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการจัดเตรียมรถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน	● ⊗ ● ●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการปฏิบัติตามแผนป้องกันลักลอบเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมเขตอากาศยานบุรีรัมย์ VTUO-SEC-PLAN01 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีแผนฉุกเฉินภัยพิบัติทางธรรมชาติที่ส่งจากการตรวจสอบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่เคยมีเหตุไฟป่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้แจ้งเจ้าผู้รับเหมา ห้างหุ้นส่วนจำกัด ชัยเพิ่มพูนพาณิชย์ ตัดหญ้า วัชพืช และตัดต้นไม้ทั้งในพื้นที่ Air Side, Land Site และพื้นที่ส่วนหย่อม อย่างสม่ำเสมอ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการจัดเตรียมรถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน	ไม่มี ไม่มี ไม่มี ไม่มี	 รถดับเพลิง  ถังดับเพลิง


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลงปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	4) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการตัดหญ้าในบริเวณพื้นที่ติดรอบอาคารอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเชื้อเพลิงในการเกิดอัคคีภัย	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้แจ้งผู้รับเหมา ห้างหุ้นส่วนจำกัด ชัยพัฒน์พูนพิทยชัย ตัดหญ้า วัชพืช และตัดต้นไม้ทั้งในพื้นที่ Air Side, Land Site และพื้นที่สวนหย่อม อย่างสม่ำเสมอ โดยพื้นที่ Land Side ตัดจำนวน 8 งวด และพื้นที่สวนหย่อมตัดทุกวันจันทร์-ศุกร์	ไม่มี	 หน้าบริเวณพื้นที่รอบอาคาร
7.การคมนาคมขนส่ง	5) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการประสานหน่วยงานนอกที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทาสาธารณภัยและป้องกันอัคคีภัยตามแผนผังการแจ้งเหตุฉุกเฉินท่าอากาศยานบุรีรัมย์	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการประสานหน่วยงานนอกที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทาสาธารณภัยและป้องกันอัคคีภัยตามแผนผังการแจ้งเหตุฉุกเฉินท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	-
	1) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนแหล่งน้ำจำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด	●	ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะบรรทุกวัสดุก่อสร้างอย่างมิดชิด	ไม่มี	-
	2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	●	ผู้รับเหมามีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกวัสดุก่อสร้างตามที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	3) หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างบริเวณทางเข้า-ออกสนามบิน จะกำหนดให้ใช้เส้นทางอื่นในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	●	มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยใช้เส้นทางเข้า-ออกสนามบิน แต่จะหลีกเลี่ยงในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	ไม่มี	-
	4) ติดป้ายเตือน "เขตก่อสร้าง" บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	○	ปัจจุบันไม่มีการติดป้ายเตือน "เขตก่อสร้าง" บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดป้ายเตือน "เขตก่อสร้าง" บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●


ปฏิบัติตามครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้


⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. การควบคุมขนาดชุมชน (ต่อ)	5) ควบคุมความเร็วยานพาหนะของโครงการ เมื่อผ่านชุมชนให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำกับผู้ขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อขับผ่านชุมชน	ไม่มี	-
	6) กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการหลีกเลี่ยงทำการขนส่งวัสดุก่อสร้างช่วงที่มีเครื่องบินโดยสารขึ้น-ลงเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร	●	มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยใช้เส้นทางเข้า-ออกสนามบิน โดยหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	ไม่มี	-
8. การระบายน้ำ และการป้องกันน้ำท่วม	1) จัดให้มีระบบระบายน้ำรอบพื้นที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีระบบระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน	ไม่มี	 ร่างระบายน้ำ
	2) ตรวจสอบการรั่วไหลของเขื่อนดินหรือวัสดุที่จะลงสู่รางระบายน้ำด้านข้างของพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน เพื่อป้องกันการอุดตันของรางระบายน้ำ	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการตรวจสอบและดูแลรักษารางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ การอุดตันของรางระบายน้ำ จากการตรวจสอบพบว่าการรั่วไหลของเขื่อนดินหรือวัสดุลงสู่รางระบาย	ไม่มี	-
	3) จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงรับถมพื้นที่ และควบคุมไม่ให้ลงภายในบ่อหน้าของโครงการ	⊗	ปัจจุบันกิจกรรมการปรับถมพื้นที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงไม่มีรางระบายน้ำชั่วคราว	ไม่มี	-



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การระบายน้ำ และการป้องกัน น้ำท่วม (ต่อ)	4) ออกแบบบ่อรับน้ำให้มีความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่ตก 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง	●	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างบ่อรับน้ำ จำนวน 2 บ่อ ซึ่งมีความจุรวม 399,725 ลบ.ม. ซึ่งมีความเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่ตก 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง	ไม่มี	-
	5) ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการตรวจสอบและดูแลรักษาทางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ โดยว่าจ้างผู้รับเหมาในการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำ 2 เดือน/ครั้ง	ไม่มี	-
	6) ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ฝาดะแกรงเหล็กปัดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปัดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทาการกัดเซาะรางรับน้ำ	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้ทำการปรับปรุงรางระบายน้ำ ด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม โดยใส่ตะแกรงเหล็กปัดรางรับน้ำ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 รางรับน้ำ
	7) หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินหรือปรับถมดินในช่วงฤดูฝน เพื่อป้องกันการชะล้างดินลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ	●	กิจกรรมการก่อสร้าง หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินหรือปรับถมดินในช่วงฤดูฝน และเปิดหน้าดินเฉพาะพื้นที่บริเวณที่จำเป็นต่อการก่อสร้าง	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. การจัดการน้ำเสีย	1) จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ และห่างไกลจากแหล่งน้ำสาธารณะ 300 เมตร	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีห้องส้วมทั้งหมด 5 ห้อง โดยอยู่บริเวณข้างอาคารคลังสินค้า จำนวน 2 ห้อง อาคารสำนักงานชั่วคราว จำนวน 2 ห้อง และบริเวณอาคารดับเพลิงและอาคารประกอบ จำนวน 1 ห้อง สำหรับคนงานก่อสร้างจำนวน 40 คนในปัจจุบัน ได้อย่างเพียงพอในอัตรา 8 คน/ห้อง โดยมีระยะห่างจากบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงประมาณ 1,700 เมตร		 ห้องส้วมบริเวณข้างอาคารคลังสินค้า
10. การจัดการขยะ	1) ขยะที่สามารถถนํากลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมด เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ	⊗	ในพื้นที่ก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีบ่อขยะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วมคนงานก่อสร้าง ส่วนบ้านพักคนงานเป็นซึ่งเป็นบ้านเช่าจัดให้มีถังรับน้ำเสียสำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งห้องอาบน้ำ และการซักล้าง	ไม่มี	 ขยะที่สามารถถนํากลับมาใช้ประโยชน์ได้



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. การจัดการขยะ (ต่อ)	2) จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย ซึ่งขยะที่เกิดขึ้นจะรวบรวมขยะไปไว้ที่ห้องพักขยะของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และเทศบาลตำบลสตึกจะเข้ามาจัดเก็บและนำไปกำจัด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะ แต่ไม่มีการแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย ซึ่งขยะที่เกิดขึ้นจะรวบรวมขยะไปไว้ที่ห้องพักขยะของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และเทศบาลตำบลสตึกจะเข้ามาจัดเก็บและนำไปกำจัด	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย	 ภาชนะรองรับขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
	3) จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถึงขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง ทั้งนี้ ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	○	ถังขยะในพื้นที่ ก่อสร้างไม่มีการแยกประเภทถังขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป มีเพียงถังขยะที่แยกสำหรับภาชนะใส่ขี้ดำนํ้าที่ใช้แล้ว	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดใหม่ถึงขยะถึงขยะแยกประเภทขยะและไม่มีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	 ภาชนะรองรับขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
	4) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการรวบรวมขยะจากพื้นที่ก่อสร้างผู้ทิ้งที่ห้องพักขยะของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อรอให้เทศบาลตำบลสตึกเข้ามาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไปโดยไม่มีเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	-
	5) กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะลงในภาชนะรองรับขยะและห้ามทิ้งหรือกองไว้ภายนอกภาชนะรองรับเด็ดขาด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะและควบคุมให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะลงในภาชนะรองรับขยะ จากการจัดตรวจสอบไม่พบการกองขยะไว้ภายนอกภาชนะ	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. การจัดการขยะ (ต่อ)	6) ตรวจสอบ ดูแล และรักษาภาชนะให้มีสภาพดี ไม่แตกชำรุดหรือรั่วซึม และต้องมีฝาปิดมิดชิด เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งอาศัยสัตว์ชนิดต่างๆ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ภาชนะรองรับขยะมีทั้งที่มีฝาปิดมิดชิด และไม่มีฝาปิด และบางอันมีการขาดชำรุด	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	-
11. คุณภาพน้ำใช้	1) จัดให้มีน้ำใช้ของคนงานอย่างเพียงพอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ต่อท่อ น้ำประปาชั่วคราวจากท่อน้ำประปาของอาคารที่พักผู้โดยสารมาใช้ในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งมีการสำรองน้ำใช้ ซึ่งมีปริมาณเพียงพอต่อความต้องการการใช้งาน	ไม่มี	-
12. เศรษฐกิจ-สังคม	1) ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลโครงการ และผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	○	ปัจจุบันไม่มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลและข้อมูลผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง ตั้งไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์พื้นที่แสดงข้อมูลโครงการและข้อมูลผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-
	2) จัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ให้นำหน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการและชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และระบุชื่อผู้รับผิดชอบ	○	ปัจจุบันไม่มีการจัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ให้นำหน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการ และชุมชนใกล้เคียง	การรับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ในปัจจุบันทางอากาศยานบุรีรัมย์ใช้ช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านจุดประชาสัมพันธ์ และแบบสำรวจความพึงพอใจผู้รับบริการท่าอากาศยาน	-
	3) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำทะเบียนและตรวจโรค/สารเสพติด คนงานที่มาจากต่างถิ่น เพื่อให้สามารถควบคุมดูแล และตรวจสอบคนงานต่างถิ่นอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้สร้างความเดือดร้อนและก่อความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดทำทะเบียนและตรวจโรคและสารเสพติดกับคนงานต่างถิ่นก่อนรับเข้าทำงาน	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



⊖ ไม่เกี่ยวข้อง

ไม่เกี่ยวข้อง

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
12. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	7) จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนในการแก้ไขปัญหาเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาลงมือผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง การรับเรื่องราวร้องเรียน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีช่องทางในการรับข้อร้องเรียนของประชาชน ดังนี้ 1. กล่องรับข้อร้องเรียนที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2. โทรศัพท์รับข้อร้องเรียนที่กลุ่มพิทักษ์การบินและอำนวยความสะดวก 3. จดหมายรับข้อร้องเรียนที่ส่งมายังท่าอากาศยานบุรีรัมย์	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้ 1) ผ่านจุดประชาสัมพันธ์ 2) แบบสำรวจความพึงพอใจผู้รับบริการ ณ ท่าอากาศยาน 3) กล่องรับข้อร้องเรียนที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 4) โทรศัพท์รับข้อร้องเรียนที่กลุ่มพิทักษ์การบินและอำนวยความสะดวก 5) จดหมายรับข้อร้องเรียนที่ส่งมายังท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	-
13. สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1) จัดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล สำหรับคนงานโดยพิจารณาตามลักษณะงาน ได้แก่ หมวกนิรภัย งานผสมคอนกรีตจะต้องสวมถุงมือยางและรองเท้าหุ้มแช่ การเชื่อมเหล็กจะต้องสวมแว่นตากันแสง เป็นต้น	○	ในบริเวณพื้นที่การก่อสร้างอาคารคลังสินค้าพบว่าคนงานก่อสร้างที่ติดตั้งเหล็กและเชื่อมเหล็ก ไม่สวมอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลใน ส่วนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างรางระบายน้ำที่มีการทำงานผสมคอนกรีตคนงานมีการสวมใส่อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล คือ รองเท้าหุ้มแช่	คนงานก่อสร้างจะต้องสวมหมวกนิรภัย งานผสมคอนกรีตจะต้องสวมถุงมือยาง และรองเท้าหุ้มแช่ และการเชื่อมเหล็ก จะต้องสวมแว่นตากันแสง	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13.สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย(ต่อ)	2) จัดทำรั้ว และติดป้ายแสดง "เขตก่อสร้าง" ในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง จะจัดป้ายงบประมาณ 2568	●	ปัจจุบันพื้นที่ก่อสร้างมีการติดตั้งรั้วพื้นที่ก่อสร้าง แต่ไม่มีการติดป้ายแสดง "เขตก่อสร้าง" ในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง	ไม่มี	 รั้วเขตก่อสร้าง
	3) การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงานให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	●	บ้านพักคนงานเป็นบ้านเช่าที่อยู่ในพื้นที่อำเภอสตึก ซึ่งมีการจัดสภาพแวดล้อมที่พนักงานตามมาตรฐานและปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
	4) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย	○	ปัจจุบันไม่มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพ (จป.) ดูแลความปลอดภัยในกิจกรรมก่อสร้างต่าง ๆ	ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย	-
	5) จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือเครื่องมือนับตั้งแต่เริ่มต้น	●	มีการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือตั้งแต่เริ่มต้นในช่วง Morning Talk	ไม่มี	-
	6) จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็นไว้ที่อาคารสำนักงานชั่วคราว	ไม่มี	 อุปกรณ์ปฐมพยาบาล
	7) ให้ผู้รับเหมาจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลสำหรับภายในโครงการเพื่อดูแลรักษาอาการเจ็บป่วยเบื้องต้นก่อนส่งต่อไปยังสถานพยาบาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลภายในพื้นที่โครงการ เพื่อดูแลรักษาอาการเจ็บป่วยเบื้องต้นส่งต่อไปยังโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลร่อนทอง	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13.สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	8) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐมพยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริมตำบลรอบทอง ในการรักษาพยาบาลเบื้องต้นแก่คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุจากกรอก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลและประสานงานกับโรงพยาบาลส่งเสริมตำบลรอบทองในการรักษาพยาบาลเบื้องต้นแก่คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุจากกรอก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	9) กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นและรักษาผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ชัดเจน เพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นและรักษาผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	ไม่มี	-
	10) ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค	●	ได้มีการให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค	ไม่มี	-
	11) ในกรณีการรับคนงานต่างเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติคนงาน ตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกันการกระจายโรคโดยมีคณเป็นพาหะนำโรค	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการลงบันทึกประวัติคนงาน และตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน	ไม่มี	-
	12) ทำการตรวจประวัติการเจ็บป่วยของคนงานบริเวณพื้นที่โครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจประวัติการเจ็บป่วยของคนงานบริเวณพื้นที่โครงการก่อนเข้าทำงาน	ไม่มี	-
	13) ติดต่อประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีวิธีควบคุมโรคติดต่อคนงานให้ตามข้อกำหนด	○	ปัจจุบันกระทรวงสาธารณสุขได้มีการประกาศยกเลิกโรคโควิด-19 ออกจากโรคติดต่ออันตราย จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	14) ห้ามคนงานที่ไม่ได้ฉีดวัคซีนโควิดเข้าทำงาน	○	ปัจจุบันกระทรวงสาธารณสุขได้มีการประกาศยกเลิกโรคโควิด-19 ออกจากโรคติดต่ออันตราย จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●


ปฏิบัติตามครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13.สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	15) ตรวจวัดอุณหภูมิคนงานก่อนเข้าทำงาน	○	ปัจจุบันกระทรวงสาธารณสุขได้มีการประกาศยกเลิกโรคโควิด-19 ออกจากโรคติดต่ออันตราย จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	16) ทำการฆ่าเชื้อโควิดสำนักงานและที่พักคนงานทุก 1 เดือน	○	ปัจจุบันกระทรวงสาธารณสุขได้มีการประกาศยกเลิกโรคโควิด-19 ออกจากโรคติดต่ออันตราย จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	17) ให้ท่าอากาศยานจัดทำแผนหรือจัดทำนโยบายในการรับมือในกรณีที่มีโรคติดต่อหรือโรคระบาด	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้จัดทำแผนในการรับมือในกรณีที่มีโรคติดต่อหรือโรคระบาด ซึ่งเป็นแผนควบคุมโรค	ไม่มี	-
	18) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดทำน้ำดื่มที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างโดยเป็นน้ำดื่มแบบถัง และให้เพียงพอสําหรับคนงาน	ไม่มี	
	19) จัดให้มีตู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการไว้หน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการและโครงการ และในชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และระบุชื่อผู้รับผิดชอบ	○	ปัจจุบันไม่มีการจัดให้มีตู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ไว้หน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการและชุมชนใกล้เคียง	การรับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ในปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์ใช้ช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านจุดประชาสัมพันธ์ และแบบสำรวจความพึงพอใจผู้รับบริการ	น้ำดื่มแบบถัง

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

ปฏิบัติตามครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13.สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	5) กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นจำเป็นต้องมีการลงชื่อพร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. ซึ่งหากคนงานมีความจำเป็นต้องเข้าออกหลัง 22.00 น. จะต้องมีการลงชื่อพร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน	ไม่มี	-
	6) ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและ พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการกำหนดกฎระเบียบห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพัก และพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	7) ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล	●	มีการกำหนดกฎระเบียบห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล	ไม่มี	-
	8) ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดกฎระเบียบห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง รวมทั้งกำหนดโทษที่ชัดเจน ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ยังไม่เกิดทะเลาะวิวาทเกิดขึ้น	ไม่มี	-
	9) จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายใน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราว	ไม่มี	-
	10) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี ขนาด 15 ปอนด์ ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลัง จำนวน 9 จุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมีแห่ง ขนาด 15 ปอนด์ จำนวน 4 ถึง กระจายบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งครอบคลุมบ้านพักคนงานในปัจจุบัน	ไม่มี	-
	มาตรการรื้อย้ายที่พักคนงาน เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน ดังนี้ 1) จัดให้มีพื้นที่เก็บกองวัสดุจากการรื้อถอนและต้องปกคลุมด้วยผ้าคลุมมีมิติชิดเพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชน ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้ เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถ รื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13.สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย(ต่อ)	2) วัสดุจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แบบ และเหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้	ไม่มี	-
	3) ติดต่อประสานงานกับเทศบาลตำบลสีคิ้วให้เข้ามาเก็บเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการรื้อย้ายที่พักคนงาน เพื่อนำไปฝังกลบยังพื้นที่ฝังกลบของเทศบาลตำบลสีคิ้ว	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้	ไม่มี	-
	4) ไม่นำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปทิ้งในพื้นที่สาธารณะหรือสถานที่ที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชน โดยรอบท่าอากาศยาน	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้	ไม่มี	-
	5) กำหนดช่วงเวลาการขนส่งมูลฝอยจากการรื้อถอน โดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการขึ้นลงของอากาศยานซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีจำนวนผู้ให้บริการท่าอากาศยาน เพื่อลดผลกระทบด้านการบิน และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้	ไม่มี	-
	6) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมและอำนวยความสะดวกบริเวณเข้า-ออกท่าอากาศยาน ในขณะขนส่งวัสดุจากการรื้อถอน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านการจราจรและอุบัติเหตุทางรถยนต์ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน	⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13.สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	7) จัดทำแผนป้องกันพื้นที่รื้อถอนหรือบริเวณที่ทำให้เกิดฝุ่นอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (เช้าและเย็น) ในกรณีที่มีกิจกรรมที่ทำให้เกิดฝุ่นละอองจำนวนมาก ให้เพิ่มความถี่การฉีดพรมน้ำตามความเหมาะสม 8) จัดให้มีไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่รื้อถอนให้เพียงพอ ไม่ให้มีจุดอับหรือมุมมืด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 9) ในการรื้อถอนห้องน้ำ/ห้องส้วม ซึ่งใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบบดติดตั้งอยู่กับที่ ผู้รับเหมาจะทำการรื้อถอนถังบำบัดน้ำเสียดังกล่าว โดยให้เทศบาลตำบลสีกันนำไปกำจัดต่อไป รวมทั้งผู้รับเหมาจะทำการฆ่าเชื้อโรคในบริเวณดังกล่าว โดยใช้น้ำยาโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรคซ์หรือไฮเตอร์) 10) เมื่อทำการรื้อย้ายแล้วเสร็จ พื้นที่ดังกล่าวจะได้รับปรับปรุงระดับให้มีความราบเรียบและปลูกหญ้าปกคลุม เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน	⊗ ⊗ ⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้	ไม่มี ไม่มี ไม่มี	- - -
		⊗	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าบ้านพักในชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นบ้านพักคนงานก่อสร้าง จึงไม่สามารถรื้อถอนบ้านพักดังกล่าวได้	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●


ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้


⊕

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
14. ทัศนียภาพ	1) ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม	○	ปัจจุบันมีการติดตั้งรั้ว Metal Sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตรโดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้นกิจกรรมการปรับปรุงขยท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วชั่วคราว ทัศนียภาพสูงไม่น้อยกว่า 6 เมตรเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด	ความสูงของรั้วชั่วคราวดังกล่าว สามารถปิดบังทัศนียภาพที่ไม่สวยงามของกิจกรรมการก่อสร้างได้ โดยไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด	 รั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง
	2) ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลามครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร	○	ปัจจุบันมีการติดตั้งรั้ว Metal Sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตรโดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด	ความสูงของรั้วชั่วคราวดังกล่าว สามารถปิดบังทัศนียภาพที่ไม่สวยงามของกิจกรรมการก่อสร้างได้ โดยไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด	-
	3) ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรบกวนกลิ่นบนถนน ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่ามอง	●	รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุใช้ผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด จากการตรวจสอบไม่พบวัสดุก่อสร้างร่วงหล่น	ไม่มี	-
	4) จัดให้มีการวางแผนกองวัสดุในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยการโดยกองวัสดุเท่าที่จำเป็น	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดวางกองวัสดุบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
14. ทัศนียภาพ (ต่อ)	5) จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดคอยกวาดเศษดิน ทราบยที่ตกบริเวณพื้นที่ข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยในกรณีที่มีเศษดินเปื้อนกวาดหลังต้องทำความสะอาดโดยใช้น้ำฉีด และกวาดพื้นที่ก่อสร้างมีมานานไว้ทันที และทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างมีมานานไว้เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม 6) กำหนดให้ทำรั้วล้อมรอบโครงการเป็นสีเขียว หรือสีโทนอ่อน เพื่อให้เกิดความสวยงามและสบายตาแก่ผู้ชมองจากภายนอกโครงการ	●	กิจกรรมการก่อสร้าง มีพนักงานทำความสะอาด กวาดเศษดิน ทราบย ถูบริเวณพื้นที่ข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดตั้งรั้ว Metal Sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
		●	ผู้รับเหมาได้จัดให้มีรั้ว Metal sheet สีเงินล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ


4.1.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ในระยะดำเนินการของอาคารที่พักผู้โดยสาร ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ครบถ้วน โดยมีมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1.2-1 และตารางที่ 4.1.2-2

ตารางที่ 4.1.2-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
สภาพนิเวศวิทยาบน บก	สร้างสถานีสูบน้ำทางใต้ของพื้นที่ โครงการ	ไม่มีสถานีสูบน้ำทางทิศใต้ของพื้นที่ ท่าอากาศยาน ซึ่งจากการ ตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการ ระบายน้ำแต่อย่างใด โดยหากพบ ปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือเกิด ปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ ท่า อากาศยานบุรีรัมย์ ให้ท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียง เข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่า อากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งปัจจุบันอยู่ ระหว่างการสร้างบ่อหนองและ ประตูระบายน้ำเพื่อควบคุมการ ระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ ตามที่ กำหนดในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ประสานหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียง เข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ส่วนผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 สามารถสรุปได้
ดังตารางที่ 4.1.2-2 ซึ่ง ดังนั้นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ
ดำเนินการในครั้งนี้ จึงเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ปฏิบัติครบถ้วน	9	มาตรการ
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	0	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	1	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	1	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	0	มาตรการ
รวม	11	มาตรการ

ตารางที่ 4.1.2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. อุทกวิทยา น้ำผิวดินและใต้ดิน	1) จัดสรรงบประมาณ 3-5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีรถบรรทุกน้ำขนาด 12 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน ประจำอยู่ที่อาคารที่ทำการดับเพลิง และหน่วยกู้ภัย	ไม่มี	-
2. สภาพนิเวศวิทยา บนบก	1) ส่งเสริม/สนับสนุนโครงการด้านเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัด	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้สนับสนุนโครงการด้านการเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อขยายพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปเนื่องจากก่อสร้างท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	2) การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	⊗	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่มีการใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตร	ไม่มี	-
	3) ปรับเปลี่ยนบทบาทของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด จากการเพาะกล้าไม้เพื่อปลูกสร้างสวนป่า มาเป็นเพาะกล้าไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร	●	ปัจจุบันศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจดเป็นหน่วยงานในรับผิดชอบของกรมป่าไม้ ซึ่งมีภารกิจในการเพาะกล้าไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร	ไม่มี	 สวนป่าโคกโจด

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน


⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. การใช้ที่ดิน	1) กรรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับกรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่ป่าสงวน	●	กรมท่าอากาศยาน (เดิม กรมการบินพาณิชย์) ได้ประสานงานกับกรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ป่าสงวนเพื่อเป็นพื้นที่ดำเนินการท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	หนังสืออนุญาตให้เข้าทำประโยชน์หรืออยู่อาศัยภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เล่มที่ 089 ฉบับที่ 2 และเล่มที่ 099 ฉบับที่ 3
	2) กรรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับสำนักผังเมืองสำนักงานที่ดินจังหวัด เพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน	●	ปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดบุรีรัมย์ พ.ศ. 2560 เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ โดยบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ส่วนใหญ่ถูกกำหนดเป็นพื้นที่ประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และมีบางส่วนถูกกำหนดเป็นพื้นที่ดินประเภทชุมชน รวมทั้งพื้นที่โดยรอบยังถูกกำหนดเป็นพื้นที่ปลอดภัยเดินอากาศที่มีการควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างและการใช้ที่ดิน จึงทำให้ไม่สามารถสร้างสิ่งปลูกสร้างที่จะกระทบกับการเดินอากาศ	ไม่มี	-
4. การระบายน้ำ	1) ทำคลองระบายน้ำ รอบบริเวณพื้นที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการสร้างรางระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน เพื่อรวบรวมน้ำให้ระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่ระหว่างกองก่อสร้าง โดยจากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาการระบายน้ำ	ไม่มี	ร่างระบายน้ำ

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปใช้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. การระบายน้ำ (ต่อ)	2) สร้างสถานีสูบน้ำ ทางใต้ของพื้นที่โครงการ	○	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่มีสถานีสูบน้ำทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการสร้างบ่อหนอง และประตูระบายน้ำเพื่อควบคุมการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ ตามที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจากการตรวจสอบไม่พบว่ามีปัญหาการระบายน้ำ	ไม่มี	-
5. การสาธารณสุข	1) ควรจะมีการเตรียมจัดทำแผนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นพร้อมทั้ง รายละเอียดของการสั่งงานในแต่ละหน่วยงานเพื่อให้เกิดการทำงานที่ดี	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการจัดทำแผนอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติและการสั่งงานในแต่ละหน่วยงาน และมีการฝึกซ้อม โดย แผนฉุกเฉิน ฝึกซ้อม 2 ปี/ครั้ง แผนเผชิญเหตุ 3 ปี/ครั้ง และแผนฉุกเฉิน (Table Top Exercise) ฝึกซ้อมทุก 6 เดือน โดยล่าสุดได้ดำเนินการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินและเผชิญเหตุเต็มรูปแบบ ประจำปี พ.ศ.2566 (BEMEX2023) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2567 และดำเนินการซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปี พ.ศ.2567 (Table Top Exercise) ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567	ไม่มี	 การซ้อมแผนฉุกเฉินและเผชิญเหตุเต็มรูปแบบ
6. สังคม-เศรษฐกิจ	2) เมื่อจัดทำแล้วควรมีการปรับอย่างน้อย 2 ปี ต่อ 1 ครั้ง 1) ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรในบริเวณใกล้เคียงรอบสนามบิน (ระยะเวลาดำเนินการ เริ่ม/แล้วเสร็จ 5 ปี)	●	ในช่วง 5 ปีแรกของโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามดูแลความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน ซึ่งในปัจจุบันท่าอากาศยานมีระบบการรับเรื่องร้องเรียน เพื่อรับฟังปัญหาของประชาชนโดยรอบ และนำไปแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

4.1.3 ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ ครบถ้วน โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.1.3-1

ตารางที่ 4.1.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1) มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติ 1.1) กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	●	กรมท่าอากาศยานมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน รายละเอียดของผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 4.1.1-3	กรมท่าอากาศยานต้องควบคุมให้ได้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ควบคุม	
1.2) กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	●	กรมท่าอากาศยานได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน รายละเอียดของผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 4.1.1-3	กรมท่าอากาศยานต้องควบคุมให้ได้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ควบคุม	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1.3) กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	●	กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในโครงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปีงบประมาณ พ.ศ.2568 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) ตามสัญญาเลขที่ ท30/2568 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 400 วัน	ไม่มี	 <p>สัญญาว่าจ้าง</p>

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1.4) กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทรงทุก 6 เดือน ทั้งในระหว่างก่อสร้างและระยะดำเนินการ	●	กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นประจำทุก 6 เดือน โดยครั้งล่าสุด ได้นำเสนอรายงานฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ต่อ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2568 ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรวจติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปัจจุบันประมาณ พ.ศ.2567 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ 30/2568 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 400 วัน	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.3-1

การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2) ในกรณีที่เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาระบบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้ 2.1) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับการจัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขมาตรการต่างๆ ที่รับผิดชอบแล้ว ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ 2.2) หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทั่งต่อสาระสำคัญของโครงการที่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการดังนี้	⊗	ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานและท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

⊗ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
กรณีโครงการหรือกิจกรรมหรือการดำเนินการของหน่วยงานรัฐที่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความต่อรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจกรรมหรือดำเนินการของหน่วยงาน รัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้ คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตาม ระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้หน่วยงานเห็นชอบของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อ โครงการหรือกิจกรรมมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

○

ปฏิบัติตามครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.3-1

การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และ การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจกรรมการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาระเบียบของทาง ราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงาน เจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียด โครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบการเปลี่ยนแปลงหรือ ปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตาม	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีจุดรับเรื่องเรียนที่ ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยานฯ และมีหมายเลขติดต่อดังกล่าว ผู้รับผิดชอบการก่อสร้างไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะได้ โดยจากการ ติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ยังไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านผลกระทบ สิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

●

ปฏิบัติตามครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับการ

การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิจัยระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ทำอาภาศกานบรรมย์ (ต่อ)

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
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	ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วง ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (รายละเอียด ดังข้อ 5.2.1)	-	-
2. ระดับเสียง - ระดับเสียงใน สิ่งแวดล้อม	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max})	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงใน สิ่งแวดล้อมแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 (รายละเอียดดังข้อ 5.2.2)	-	-
- ผลการประเมิน ระดับเสียงโดยใช้ แบบจำลองทาง คณิตศาสตร์	- Noise contour (NEF)	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ มีรายละเอียดดัง ข้อ 5.2.2	-	-
- ทิศนาคิดด้านระดับ เสียง	- ทิศนาคิดด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนาคิดต่อมลพิษทางเสียง	- กลุ่มเป้าหมายหมิ่นกับการ สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านระดับเสียง ในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน พ.ศ.2568 ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก-สจ.สงขลา	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ		
3. ความสั่นสะเทือน	- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 (รายละเอียดตั้งข้อ 5.2.3)	-
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	- อนุหภูมิ - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO)* - บีโอดี (BOD)* - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ 2) บ่อน้ำบ้านหนองไผ่	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และ ฤดูฝน	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (รายละเอียดตั้งข้อ 5.2.4)	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด			
5. การจัดกิจกรรมน้ำใช้	<ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - เหล็ก (Iron)** - แมงกานีส (Manganese)** - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)* - อีโคไล (<i>E. coli</i>)* 	<p>จำนวน 4 สถานี ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) บ่อพักน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร* 2) น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่* 4) น้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่* 	ปีละ 2 ครั้ง	<p>●</p> <p>ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้วจำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2568 (รายละเอียดดังข้อ 5.2.5)</p>	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด			
6. การจัดการน้ำเสีย	- ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - คลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 9 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัสดุโดยสาร ชุดที่ 1* 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัสดุโดยสาร ชุดที่ 1 3) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัสดุโดยสาร ชุดที่ 2* 4) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัสดุโดยสาร ชุดที่ 2* 5) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัสดุโดยสาร ชุดที่ 3* 6) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัสดุโดยสาร ชุดที่ 3* 7) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัสดุโดยสาร ชุดที่ 4* 8) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัสดุโดยสาร ชุดที่ 4* 9) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ*	●	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทั้งจำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2568 (รายละเอียดตั้งข้อ 5.2.6)	-
7. ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยาบก	ชนิด และปริมาณของพืชพรรณต่างๆ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	⊗	จะดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ในช่วงเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2568	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด			
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* :</p> <p>รวม 13 ราย ประกอบด้วย</p> <p>1) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 11 ราย</p> <p>2) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จำนวน 2 ราย</p> <p>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* :</p> <p>รวม 2 แห่ง</p>			

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 คุณภาพอากาศ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

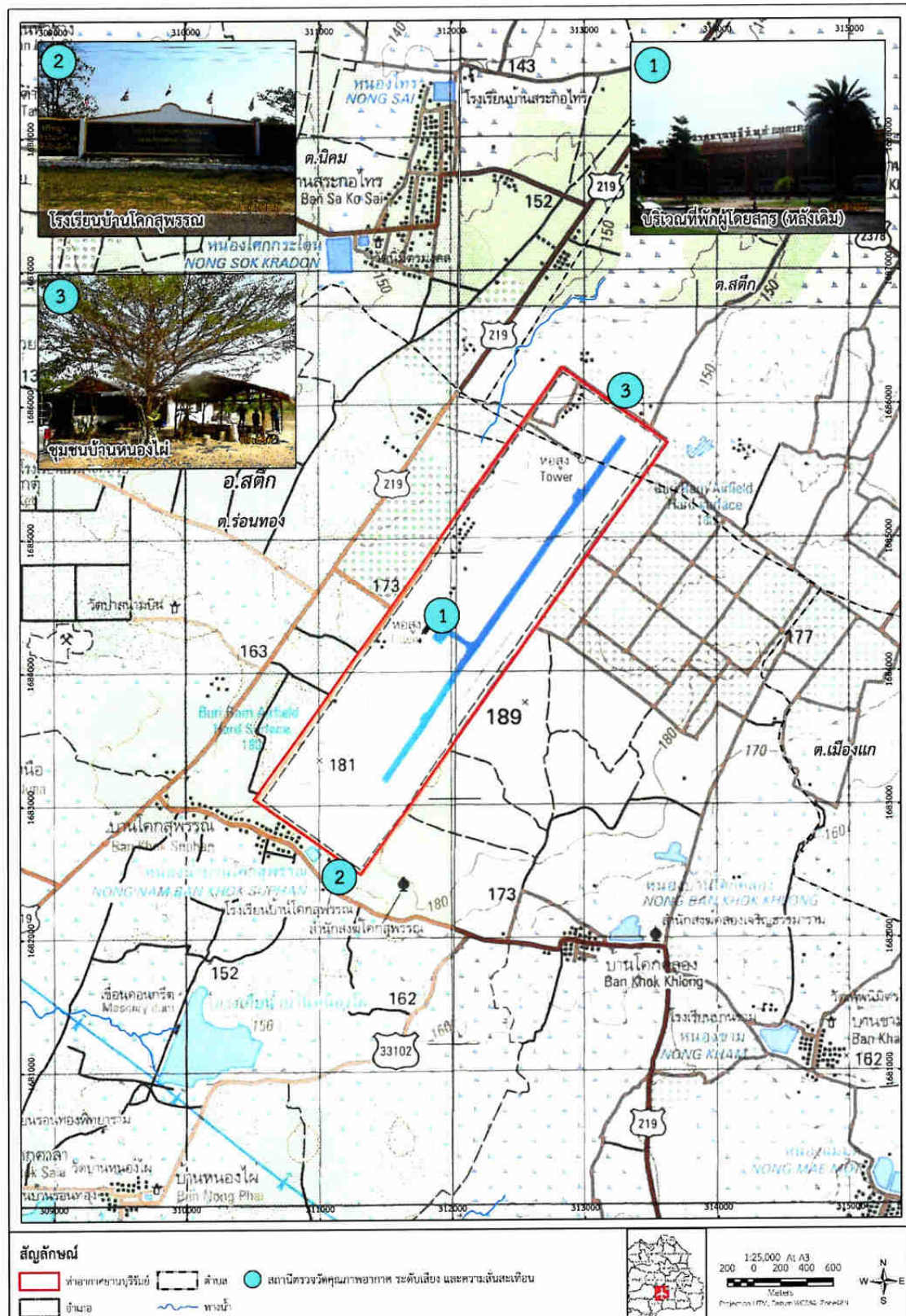
2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ (รูปที่ 5.2.1-1)

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 (Wind Direction and Wind Speed)	Davis Anemometer	Anemometer	ISA



รูปที่ 5.2.1-1 สถานที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ทำอากาศยานบุรีรัมย์

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2567) และเพิ่มเติมจนถึงปีปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์ รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)

2.4) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือกับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาพที่ 5.2.1-1)



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

2.5.1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

2.5.2) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

2.5.3) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ไม่มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) พบว่า ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณวัดหนองบัวเจ้าป่า และบริเวณโรงเรียนบ้านร้อนทอง เมื่อวันที่ 24-27 มิถุนายน พ.ศ.2533 โดยตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) พบว่า ทั้ง 2 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดดังนี้

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

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

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Industrial Source Complex Short-Term (ISCST) ของ US.EPA คาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (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 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เท่ากับ 0.213 และ 1.063 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นขณะ Take off

ผลการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 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 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 ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD ของ US.EPA โดยมีการคาดการณ์ในปี 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	0.064	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 ซึ่งผลการคาดการณ์มีค่าคุณภาพอากาศเป็นตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) 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 ซึ่งเป็นการตรวจวัดในช่วงเดียวกับการจัดทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ทั้ง 2 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD ของ US.EPA โดยมีการคาดการณ์ในปี 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 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 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 ซึ่งผลการคาดการณ์มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณปี 2565 ของบริษัท เอเชีย 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 ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากในชุมชนบ้านหนองไผ่ มีการนำดินมาใส่หลังที่เหลื่อจากการทำไร่มาเผาเป็นฟืน โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ และผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณปี 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทั้ง 3 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด อาจเป็นผลมาจากการเปิดพื้นที่ของการก่อสร้าง บริเวณหัวทางวิ่ง 22

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการทบทวนข้อมูลสถิติภูมิอากาศ

ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 20 ปี (ปี พ.ศ.2546-2566) ของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์ พบว่า มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปี เท่ากับ 1,354.9 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 18.0 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 2.6 น็อต โดยช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 2.0-2.8 น็อต ส่วนในเดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 2.3-2.9 น็อต รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.1-1

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ มีรายละเอียดผลการตรวจวัด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2 และรูปที่ 5.2.1-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ข-3)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.166-0.251 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.204 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.046-0.124 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.076 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0090-0.0109 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0109 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.70-0.76 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.76 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.03 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 8.33

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.081-0.163 มก./ลบ.ม.คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.116 มก./ลบ.ม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.041-0.111 มก./ลบ.ม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.071 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0086-0.0096 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0096 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.65-0.72 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.72 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่า เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.33 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 1.79

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

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 rain gauge	0.90 Meters

Elevation of station above MSL
Height of barometer above MSL
Height of Thermometer above ground
Height of wind vane above ground
Height of rain gauge

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.074-0.416 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.272 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.032-0.120 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.079 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0088-0.0100 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0094 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.63-0.74 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.74 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และมีการเผาไม้บริเวณใกล้เคียงจุดตรวจวัด ส่วนปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

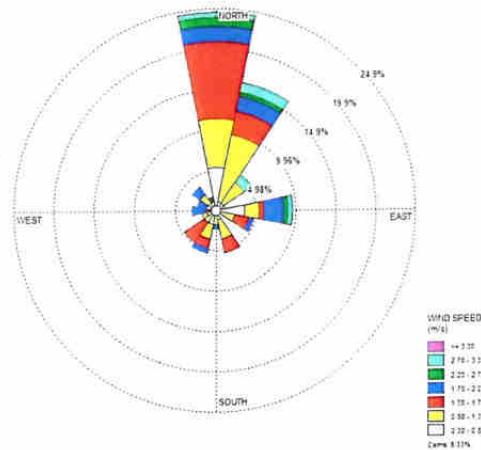
สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.93 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 18.45

ตารางที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)		ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	
		TSP	PM ₁₀	NO ₂	CO
1. อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	25-26 มี.ค. 68	0.251	0.124	0.0093	0.76
	26-27 มี.ค. 68	0.208	0.086	0.0098	0.70
	27-28 มี.ค. 68	0.206	0.079	0.0098	0.71
	28-29 มี.ค. 68	0.201	0.079	0.0109	0.72
	29-30 มี.ค. 68	0.212	0.069	0.0096	0.71
	30-31 มี.ค. 68	0.184	0.046	0.0100	0.72
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	0.166	0.048	0.0090	0.70
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.204	0.076	0.0109	0.76
2. โรงเรียนบ้าน โคกสุพรรณ	25-26 มี.ค. 68	0.163	0.111	0.0096	0.69
	26-27 มี.ค. 68	0.128	0.088	0.0087	0.67
	27-28 มี.ค. 68	0.122	0.080	0.0086	0.65
	28-29 มี.ค. 68	0.118	0.079	0.0087	0.67
	29-30 มี.ค. 68	0.097	0.057	0.0090	0.72
	30-31 มี.ค. 68	0.100	0.041	0.0086	0.72
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	0.081	0.042	0.0091	0.70
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.116	0.071	0.0096	0.72
3. ชุมชนบ้าน หนองไผ่	25-26 มี.ค. 68	0.399	0.120	0.0097	0.71
	26-27 มี.ค. 68	0.351	0.107	0.0100	0.70
	27-28 มี.ค. 68	0.416	0.099	0.0089	0.74
	28-29 มี.ค. 68	0.338	0.079	0.0090	0.72
	29-30 มี.ค. 68	0.231	0.075	0.0095	0.63
	30-31 มี.ค. 68	0.074	0.032	0.0088	0.72
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	0.097	0.038	0.0096	0.70
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.272	0.079	0.0094	0.70
มาตรฐาน		0.33 ^{1/}	0.12 ^{1/}	0.17 ^{2/}	30 ^{3/}

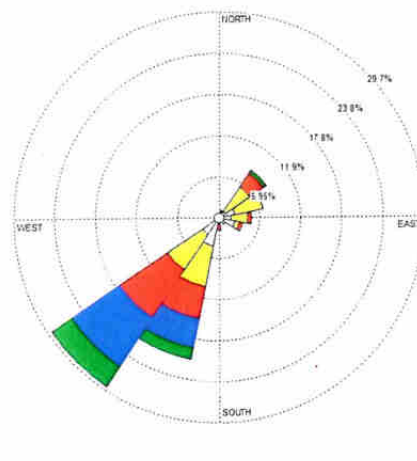
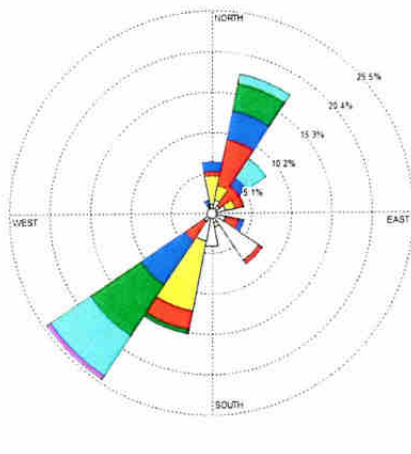
หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

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

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



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีเลวร้าย (เครื่องบิน B737) พบว่า ผลการตรวจวัดความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน (ตารางที่ 5.2.1-3 และรูปที่ 5.2.1-3)

ตารางที่ 5.2.1-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)		ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)	
	ผลการคาดการณ์ กรณีเลวร้าย ในรายงาน EIA ^{3/}	ผลการตรวจวัด ในปัจจุบัน*	ผลการคาดการณ์ กรณีเลวร้าย ในรายงาน EIA ^{3/}	ผลการตรวจวัด ในปัจจุบัน*
		มี.ค.68		มี.ค.68
อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	1.0625	0.0109	4.3860	0.76
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	1.0625	0.0096	4.3860	0.72
ชุมชนบ้านหนองไม้	1.0625	0.0100	4.3860	0.74
มาตรฐาน	0.17 ^{1/}		30.0 ^{2/}	

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

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

* ค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง

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

4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดแยกตามช่วงฤดูมรสุมดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-4 และรูปที่ 5.2.1-3)

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในแต่ละสถานียังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) สูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2567) แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ส่วนค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ไม่สามารถเปรียบเทียบกับการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบ

ในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2567) แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566) แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2567 และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) สูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2567) แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ส่วนค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2567) แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566) แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2567 และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : เนื่องจากขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณ ชุมชนบ้านหนองไผ่ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดดังนี้

ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2567) แต่ต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ส่วนความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567)

ตารางที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์												
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)	โรงเรียนบ้าน โคกสุพรรณ	ชุมชนบ้าน หนองไผ่	อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	โรงเรียนบ้าน โคกสุพรรณ	ชุมชนบ้าน หนองไผ่	อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	โรงเรียนบ้าน โคกสุพรรณ	ชุมชนบ้าน หนองไผ่	อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	โรงเรียนบ้าน โคกสุพรรณ	ชุมชนบ้าน หนองไผ่
กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ^{1/}	0.091	0.062	**	**	**	**	0.57	0.53	**	0.0141	0.0141	**
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 ^{2/}	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 ^{2/}	0.036	0.024	0.060	0.018	0.016	0.023	0.45	0.46	0.45	0.0088	0.0089	0.0089
มีนาคม พ.ศ.2568	0.204	0.116	0.272	0.076	0.071	0.079	0.76	0.72	0.74	0.0109	0.0096	0.0100
ผลการคาดการณ์กรณีเลวร้ายใน	-			-			4.3860			1.0625		
รายงาน EIA ^o												
มาตรฐาน	0.33 ^A			0.12 ^A			30.00 ^B			0.17 ^A		

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

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น

อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา(ภาคเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

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

^B มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

^C มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

^o ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2553) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ กรณีเครื่อง 737

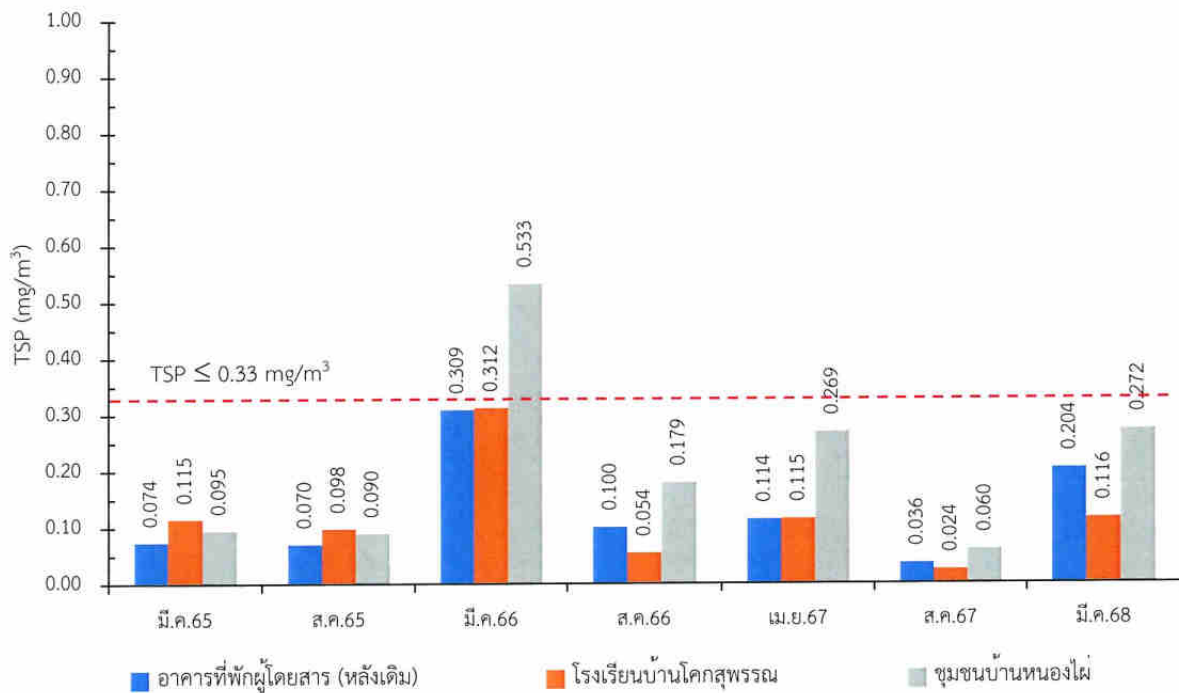
(ซึ่งที่คาดการณ์สูงสุด)

- ไม่ได้กำหนดไว้

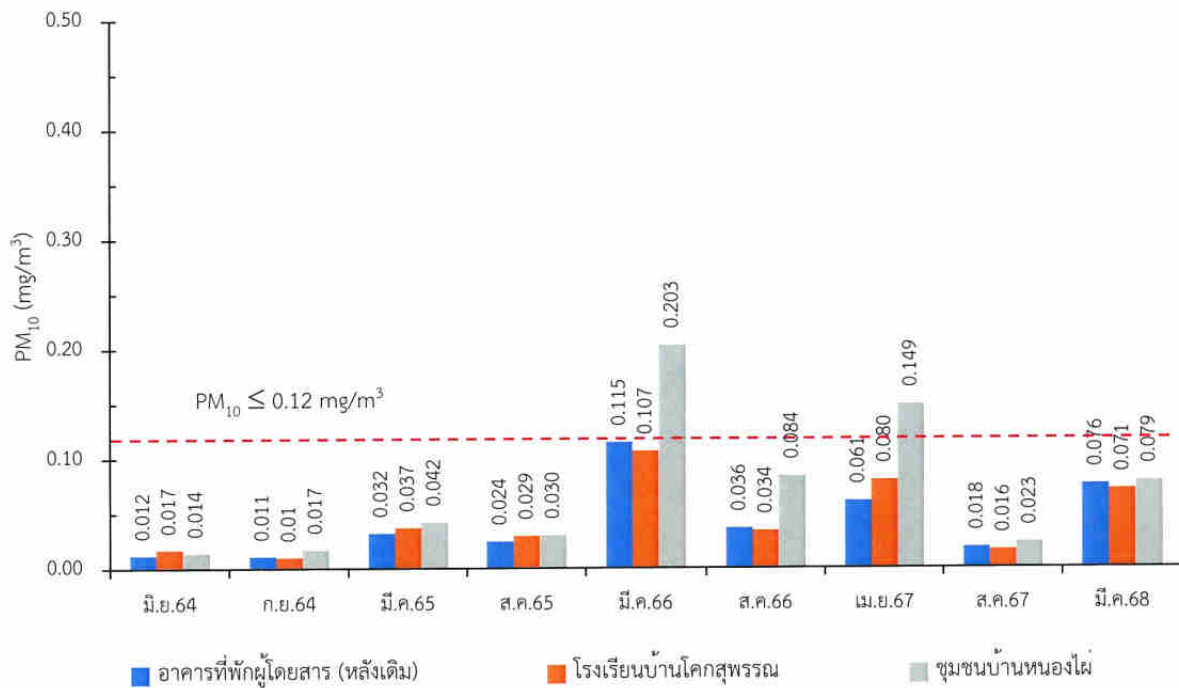
** ไม่ได้ตรวจวัด

N/A ตรวจไม่พบ

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP)

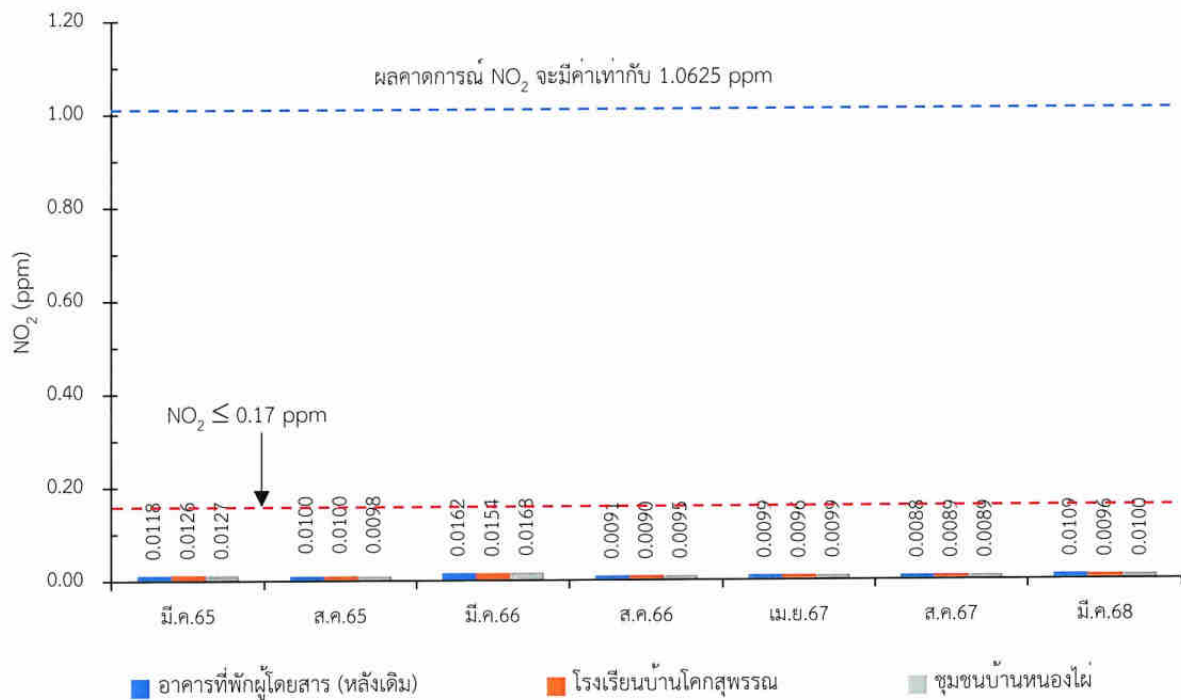


ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀)

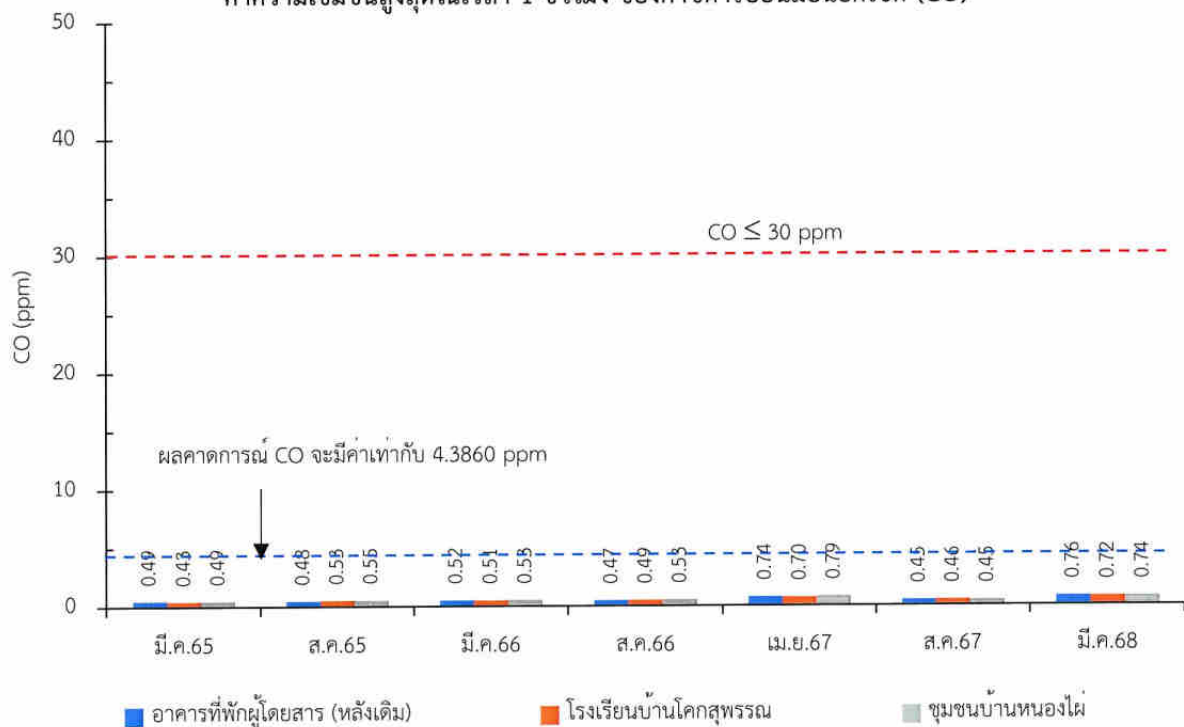


รูปที่ 5.2.1-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)



ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



รูปที่ 5.2.1-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทั้ง 3 สถานีตรวจวัด ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด ยกเว้น ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) บริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ซึ่งอาจเป็นผลมาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และมีการเผาไม้บริเวณใกล้เคียงจุดตรวจวัด

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการพบว่า ทั้ง 3 สถานี มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์กรณีเลวร้าย และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาพบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา

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

5.2.2 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

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

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกันกับสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-1)

2.1.1) **ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม :** จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hrs.}}$) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

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 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม) โดยดำเนินการร่วมกับการสำรวจ

สภาพเศรษฐกิจ-สังคม เป็นประจำปีละ 1 ครั้ง สำหรับการสอบถามทัศนคติและความคิดเห็นด้านเสียง จะแบ่งสเกลตามระดับความรู้สึกการรบกวน เป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และไม่มีการรบกวน

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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) 2. ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 3. ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยดำเนินการตรวจวัดช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 (ภาพที่ 5.2.2-1)



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

ค่า NEF	ผลกระทบ
≥ 40	ระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันเสียงรบกวน
30-40	ระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้าง ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่นี้

ที่มา : (Limlomwongse Suksmith and Nitivattananon 2015) 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 และขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 5 กิโลเมตร หรือ แปรผันตามขนาดของท่าอากาศยาน
- (2) กำหนดตำแหน่งหัวทางวิ่งหลังจากดำเนินการปรับปรุงขยายแล้วเสร็จ พร้อมกำหนด Track สำหรับ สำหรับทางวิ่งใหม่
- (3) ป้อนข้อมูลเข้าแบบจำลอง ประกอบด้วย ชนิดเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนการใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องแต่ละชนิด (Take off-Landing) กำหนดช่วงเวลาในการบิน ช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) และจัดชุดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีศึกษา หลังจากป้อนข้อมูล (Input data) ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงสั่งให้แบบจำลองทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- (4) สร้าง Contour เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและหลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) : โดยการศึกษากำหนดกรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปีปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนที่ยอมให้มีได้ในพื้นที่ต่างๆ 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) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

ท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) : ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) 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 hrs.) 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 hrs.) 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 ($L_{eq}24$ hrs.) 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 พบว่าแนวเส้น 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 พบว่าแนวเส้น NEF 30 มีพื้นที่อยู่ในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่งเท่านั้น

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ข-4)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 45.2-49.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 47.5-52.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 72.7-85.0 dB(A)

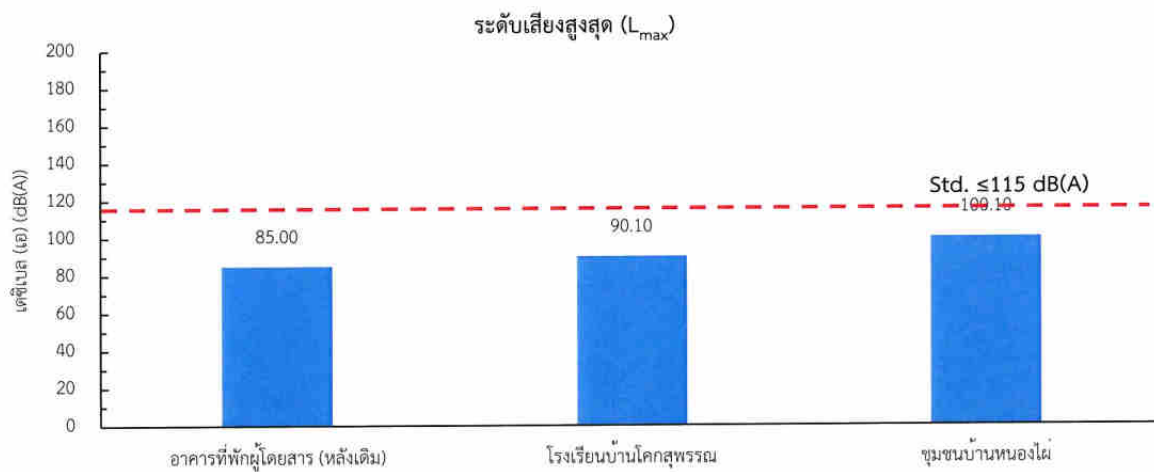
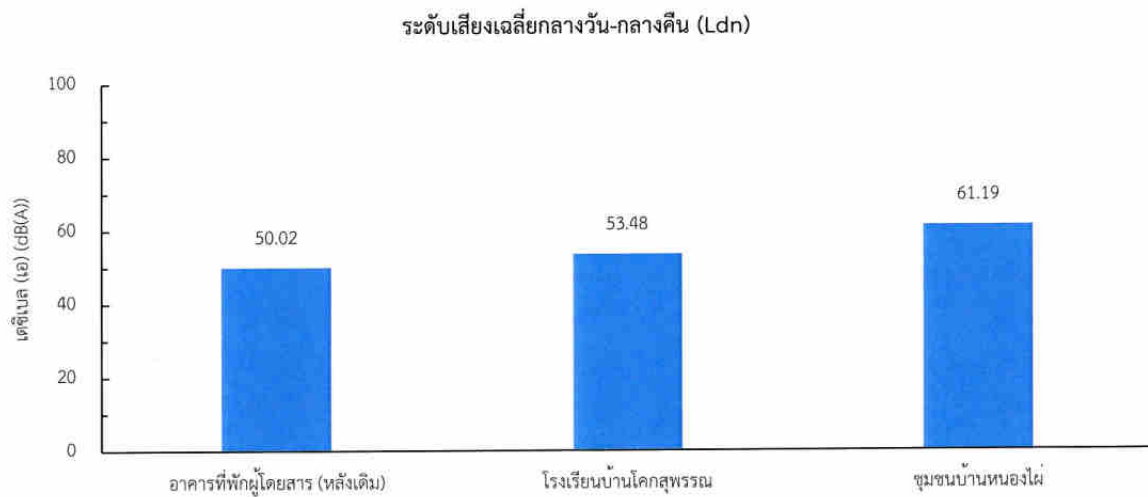
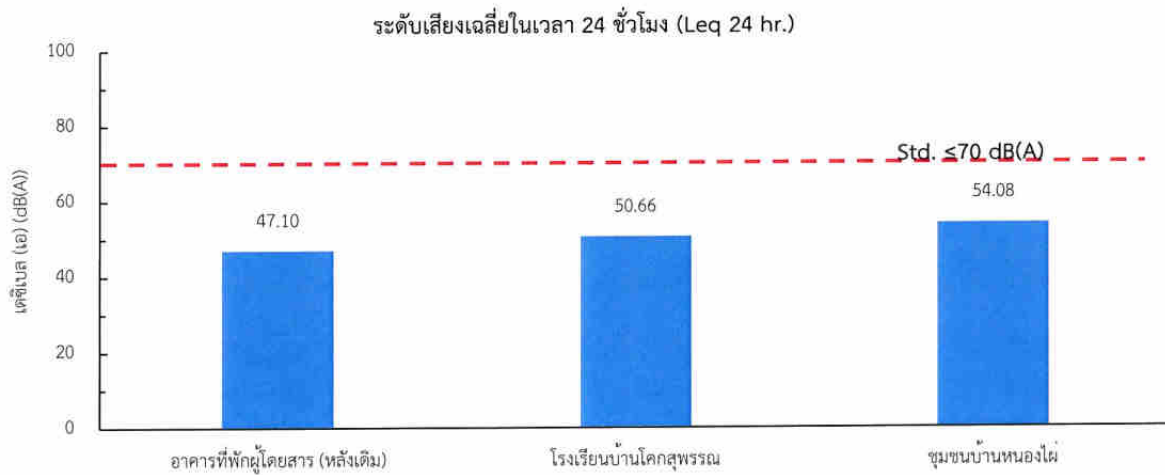
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 49.6-53.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 52.2-56.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 86.3-90.1 dB(A)

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 52.5-55.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.3-64.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 81.7-100.1 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง dB(A)		
		L_{eq} 24 hr	L_{dn}	L_{max}^*
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	25-26 มี.ค. 68	49.1	50.7	74.9
	26-27 มี.ค. 68	46.9	52.7	83.3
	27-28 มี.ค. 68	46.5	49.1	80.1
	28-29 มี.ค. 68	46.7	49.0	75.3
	29-30 มี.ค. 68	45.6	48.1	73.8
	30-31 มี.ค. 68	48.3	50.7	85.0
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	45.2	47.5	72.7
	ค่าสูงสุด	49.1	52.7	85.0
2.โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	25-26 มี.ค. 68	50.4	52.8	86.8
	26-27 มี.ค. 68	50.4	52.8	87.1
	27-28 มี.ค. 68	49.6	52.2	87.5
	28-29 มี.ค. 68	49.7	52.7	86.3
	29-30 มี.ค. 68	50.1	53.2	90.1
	30-31 มี.ค. 68	53.1	56.3	88.7
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	50.2	52.8	87.3
	ค่าสูงสุด	53.1	56.3	90.1
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	25-26 มี.ค. 68	53.4	60.3	83.9
	26-27 มี.ค. 68	52.5	59.7	81.7
	27-28 มี.ค. 68	54.2	62.0	97.1
	28-29 มี.ค. 68	55.9	64.7	100.1
	29-30 มี.ค. 68	52.9	58.5	88.2
	30-31 มี.ค. 68	53.9	58.3	90.4
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	54.8	61.1	89.2
	ค่าสูงสุด	55.9	64.7	100.1
มาตรฐาน**		70	-	115

หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด - ไม่ได้กำหนด

** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540



รูปที่ 5.2.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568) ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแสดงดัง

ตารางที่ 5.2.2-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ขนาดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/2} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/2/} (เที่ยว/วัน)
Airbus 320-200	16	6
ATR 72-600	4	-
Boeing 737-800	4	-
Embeare 550	2	-
HONDA HA-420 Honda Jet	3	-
HAWKER-850XP	2	-
รวม	31	6

หมายเหตุ 1/ เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม 2567 - เดือนเมษายน 2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 18 มิถุนายน 2567

2/ ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

3/ Estimated Maximum A-Weighted Sound Levels (Ac 36-3H Update; April 5, 2012)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (2568)

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 04 ในการบินขึ้นและร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 77 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 22 ในการบินขึ้น และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 78 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

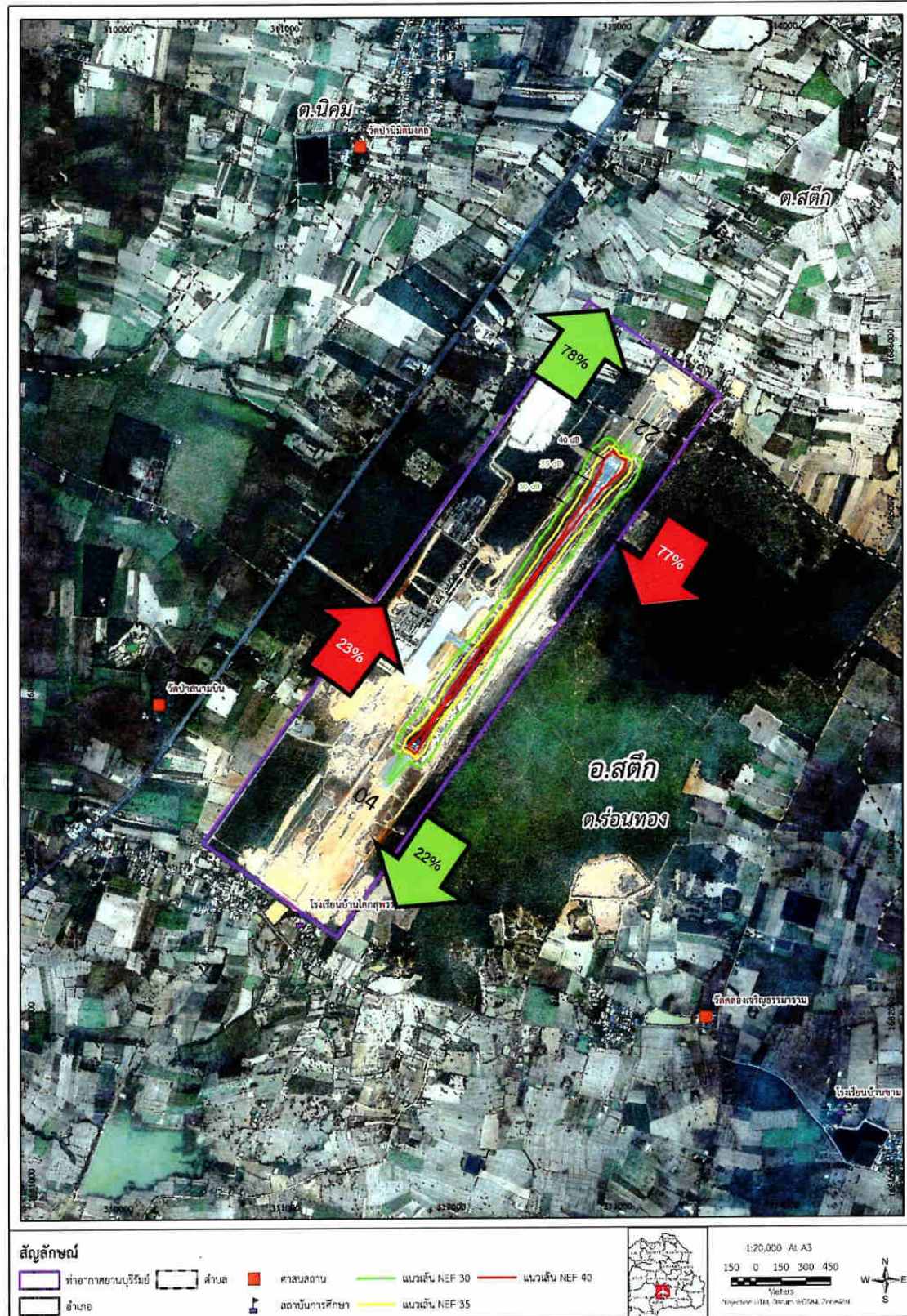
ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 04	77	22
ทางวิ่งหมายเลข 22	23	78

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 2,105 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 31 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 6 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-2-รูปที่ 5.2.2-3)

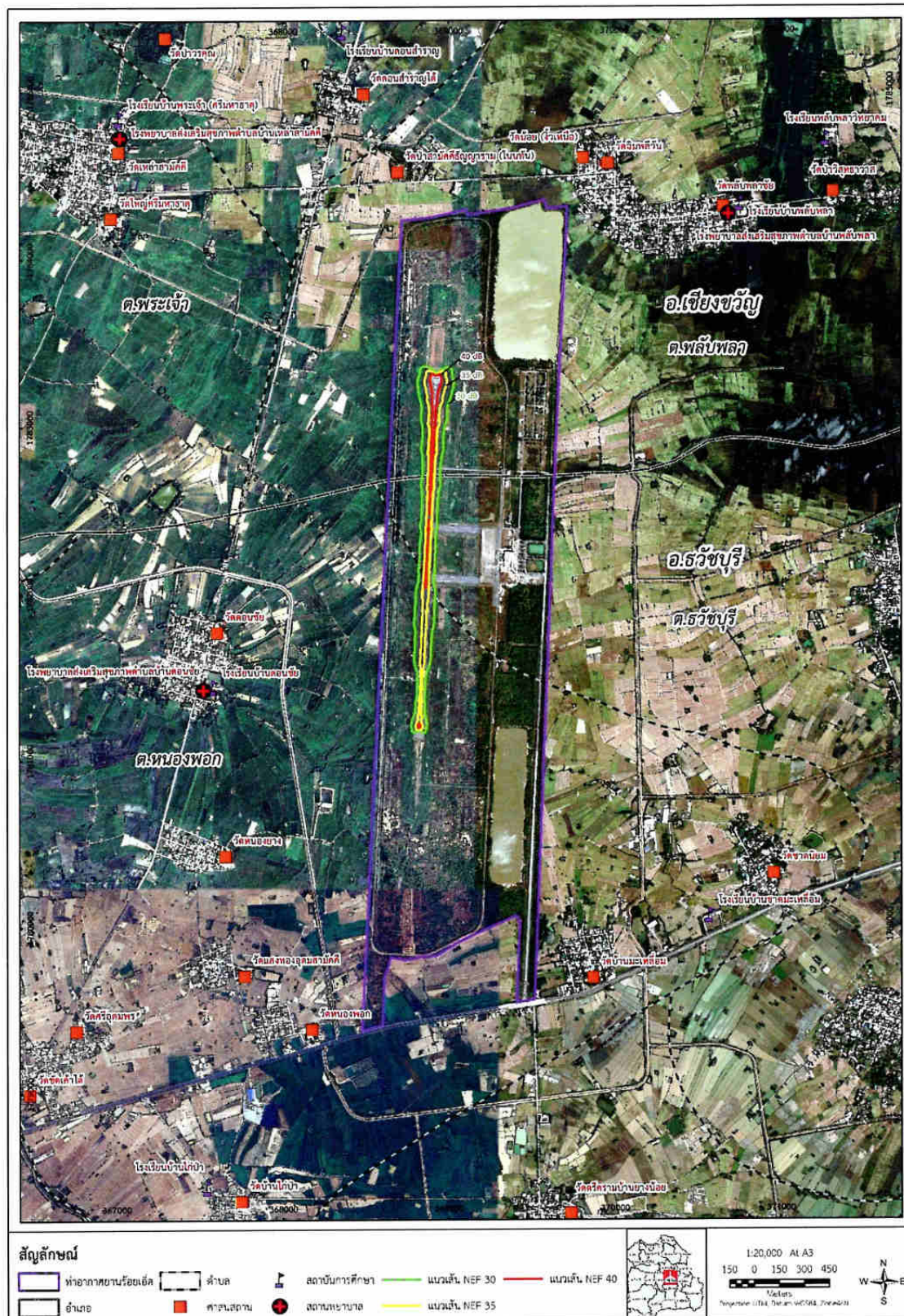
กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.496 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.242 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.075 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการศึกษที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-3 และรูปที่ 5.2.2-3)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วนระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วนระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : เนื่องจากในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลการตรวจวัดขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดดังนี้

ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	ช่วงที่ตรวจวัด	ระดับเสียง dB(A)		
		L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max} *
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ^{1/}	56.57	62.59	88.10
	มิถุนายน พ.ศ.2562 ^{1/}	55.76	60.62	88.20
	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
	มีนาคม พ.ศ.2568	49.1	52.7	85.0
2.โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ^{1/}	59.32	64.95	93.50
	มิถุนายน พ.ศ.2562 ^{1/}	57.04	62.87	99.00
	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
	มีนาคม พ.ศ.2568	53.1	56.3	90.1
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ^{1/}	***	***	***
	มิถุนายน พ.ศ.2562 ^{1/}	***	***	***
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	57.34	65.68	103.20
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	55.20	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
	มีนาคม พ.ศ.2568	55.9	64.7	100.1
มาตรฐาน**		70	-	115

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

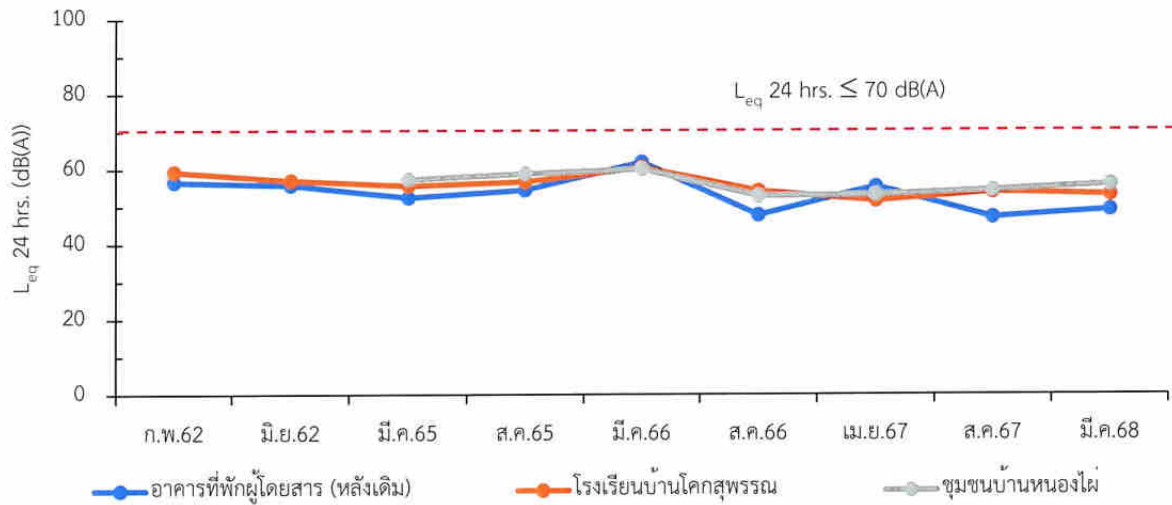
- ไม่ได้กำหนด

* ใช้ค่าสูงสุด *** ไม่ได้ตรวจวัด

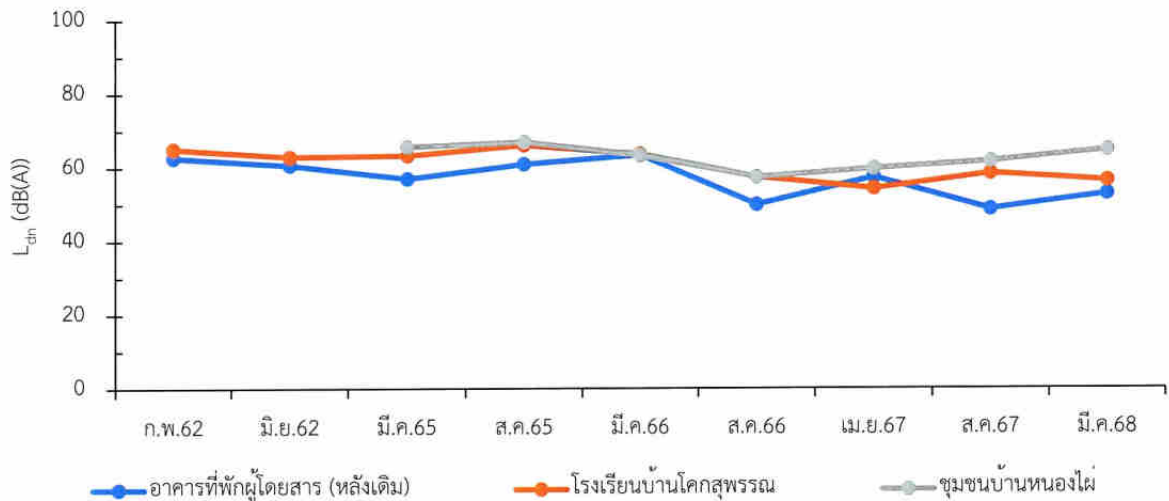
ที่มา : ^{1/} รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564)

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

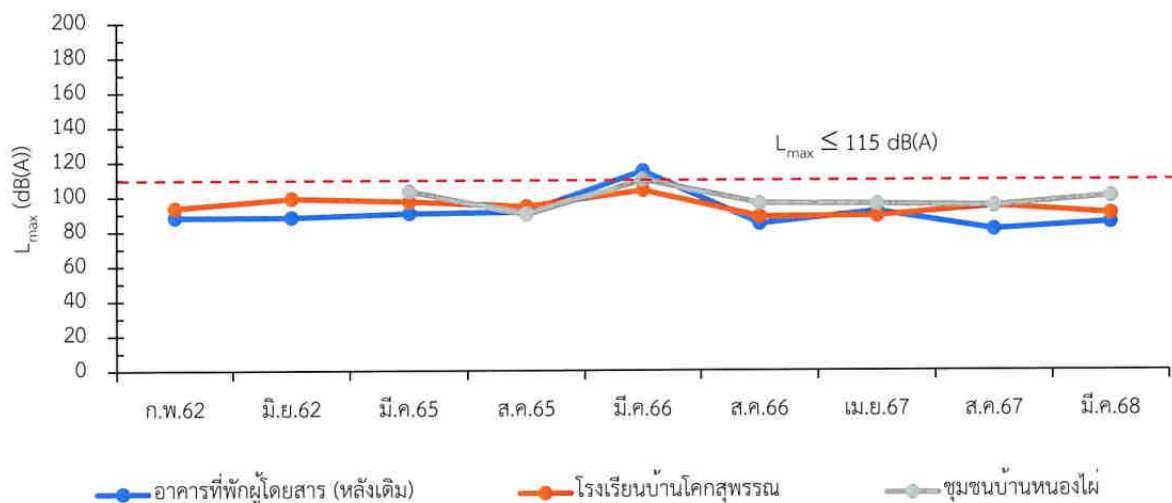
ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.)



ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})



ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})



รูปที่ 5.2.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 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}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา จึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ

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

5.2.3 ความสั่นสะเทือน

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกันกับสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ และระดับเสียง (รูปที่ 5.2.1-1)

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

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568 (ภาพที่ 5.2.3-1)



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.4) การประเมินผลการศึกษา

2.4.1) ในการประเมินผลระดับความสั้นสะท้อนที่ตรวจวัดได้และอาจส่งผลกระทบต่อมนุษย์จะเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั้นสะท้อนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และมาตรฐานกำหนดความสั้นสะท้อน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ระดับความสั้นสะท้อน ในระยะที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อระดับความสั้นสะท้อนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา โดยมีรายละเอียดของเกณฑ์และมาตรฐานความสั้นสะท้อนดังนี้

มาตรฐานกำหนดความสั้นสะท้อนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553				
อาคารประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสั้นสะท้อน กรณีที่ 1	ความสั้นสะท้อน 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 มาตรฐานกำหนดความสั้นสะท้อนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั้นสะท้อน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม หอสมุด ดิโกแคว 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	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลกระทบต่อการทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
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 โยต่าง ๆ) ในกรณีที่ผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยึดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบางส่วนเล็กน้อย

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 การตรวจวัดระดับสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จำนวน 2 จุด ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 22-24 ตุลาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 15-17 มกราคม พ.ศ.2563 พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ จนถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด โดยมีรายละเอียดแยกสถานีนี้นี้

ท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) : การตรวจวัดครั้งที่ 1 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.27 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 6.6 เฮิร์ต และการตรวจวัดครั้งที่ 2 ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.457 มม./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 การตรวจวัดระดับเสียงที่เกินบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ จำนวน 2 จุด ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 22-24 ตุลาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 15-17 มกราคม พ.ศ.2563 ซึ่งเป็นช่วงเดียวกับการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ จนถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความเสี่ยง และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทั้ง 3 สถานี มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่ออาคารทั่วไปหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนระหว่างวันที่ 25-31 มีนาคม พ.ศ.2568 มีผลการตรวจวัดดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.2.3-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ข-5)

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 2.220 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดน้อยกว่า 1.0 เฮิรต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.800 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดน้อยกว่า 1.0 เฮิรต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 3.650 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดน้อยกว่า 1.0 เฮิรต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ตารางที่ 5.2.3-1 ผลการตรวจวัดความถี่และความสั่นสะเทือนสูงสุด ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ความเร็วอนุภาคสูงสุด ที่แกนใดๆ (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่ (เฮิรต)	มาตรฐาน ^{1/} (มิลลิเมตร/ วินาที)
1. บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	25-26 มี.ค. 68	1.000 (Vert)	>100.0	20.0
	26-27 มี.ค. 68	0.615 (Vert)	85.3	18.5
	27-28 มี.ค. 68	0.520 (Vert)	>100.0	20.0
	28-29 มี.ค. 68*	2.220 (Tran)	<1.0	5.0
	29-30 มี.ค. 68	0.638 (Vert)	>100.0	20.0
	30-31 มี.ค. 68	0.567 (Vert)	>100.0	20.0
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	0.363 (Vert)	>100.0	20.0
	ค่าสูงสุด	2.220	<1.0	5.0
2. โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	25-26 มี.ค. 68	0.236 (Vert)	56.9	15.7
	26-27 มี.ค. 68	0.638 (Vert)	>100.0	20.0
	27-28 มี.ค. 68	-	-	-
	28-29 มี.ค. 68*	1.800 (Tran)	<1.0	5.0
	29-30 มี.ค. 68	-	-	-
	30-31 มี.ค. 68	-	-	-
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	0.229 (Vert)	42.7	13.2
	ค่าสูงสุด	1.800	>100.0	20.0
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	25-26 มี.ค. 68	0.339 (Vert)	42.7	13.2
	26-27 มี.ค. 68	1.950 (Vert)	42.7	13.2
	27-28 มี.ค. 68	0.189 (Vert)	73.1	17.3
	28-29 มี.ค. 68*	3.650 (Long)	<1.0	5.0
	29-30 มี.ค. 68	0.749 (Vert)	>100.0	20.0
	30-31 มี.ค. 68	0.993 (Vert)	73.1	17.3
	31 มี.ค. - 1 เม.ย. 68	2.370 (Vert)	>100.0	20.0
	ค่าสูงสุด	3.650	<1.0	5.0

หมายเหตุ : Tran = แรงสั่นสะเทือนในแนวขวาง (Transverse Geophone)

Vert = แรงสั่นสะเทือนในแนวแกนตั้ง (Vertical Geophone)

Long = แรงสั่นสะเทือนในแนวยาว (Longitudinal Geophone)

^{1/} = ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69 ง ลงวันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ.2553

มาตรฐานกำหนดค่าความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้างแถว ดึกแถว บ้านแถว

บ้านแฝด สถานพยาบาล)

- ตรวจวัดไม่พบค่าความสั่นสะเทือน

* วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 เวลา 13.20 น. เกิดเหตุแผ่นดินไหว มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่ประเทศพม่า

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562 และมกราคม พ.ศ.2563) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-กรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดรายสถานีตรวจวัด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-2 และรูปที่ 5.2.3-1)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ ถึงระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ ถึงระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

บ้านหนองไผ่ : เนื่องจากในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนบริเวณบ้านหนองไผ่ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดดังนี้

ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าสูงกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ ถึงระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

5) สรุปผลการศึกษา

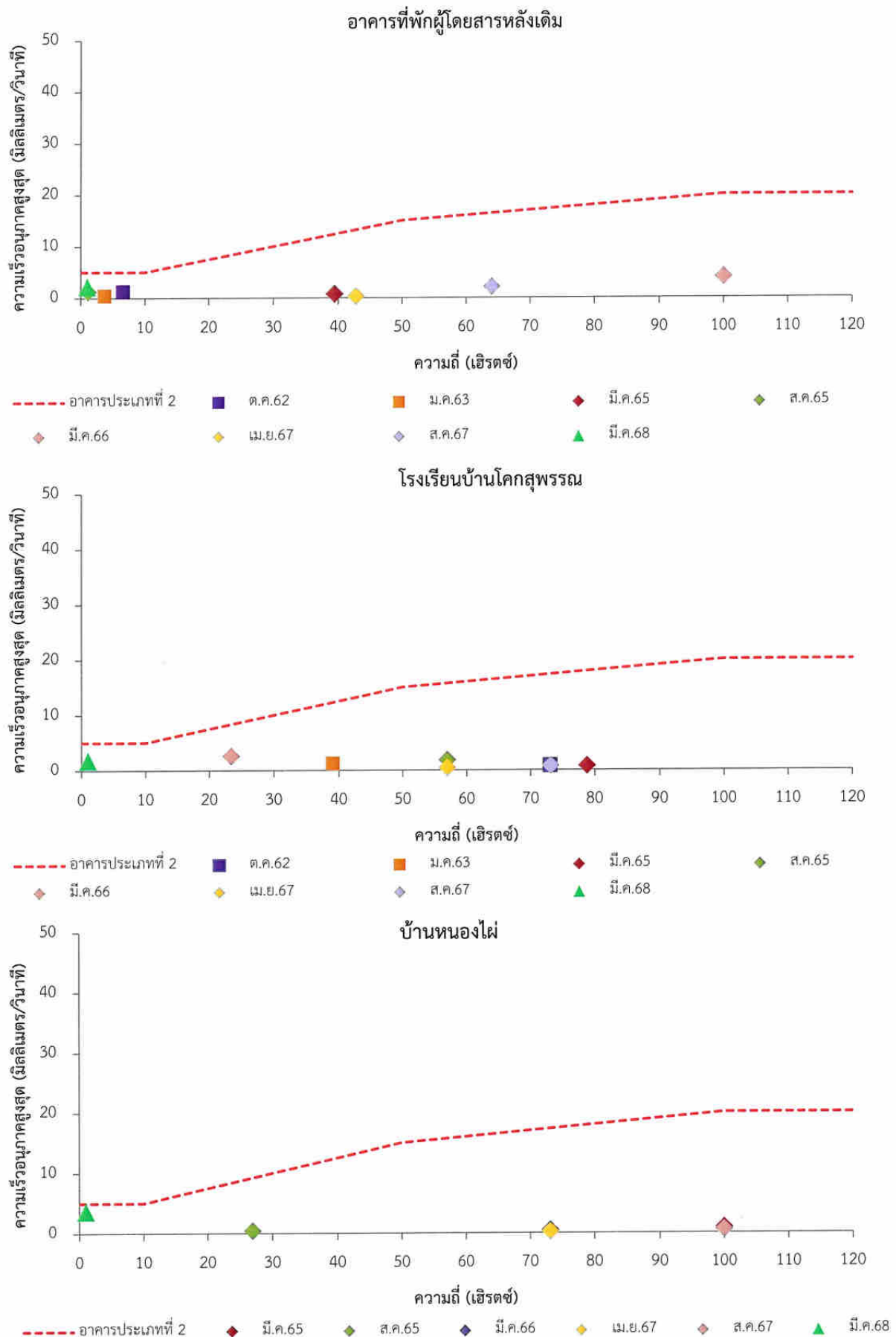
จากผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน ส่วนบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงความสั่นสะเทือน และบริเวณบ้านหนองไผ่ มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารทั่วไปหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของอาคาร แต่อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรเฝ้าระวังระดับความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 5.2.3-2 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*
	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
	มีนาคม พ.ศ.2568	2.220	<1.0	5.0
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ^{2/}	ตุลาคม พ.ศ.2562 ^{3/}	0.804	73	17.3
	มกราคม พ.ศ.2563 ^{3/}	1.21	39	12.2
	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
	มีนาคม พ.ศ.2568	1.800	<1.0	5.0
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่ ^{2/}	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
	มีนาคม พ.ศ.2568	3.650	<1.0	5.0

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

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

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



รูปที่ 5.2.3-1 การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดตามที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

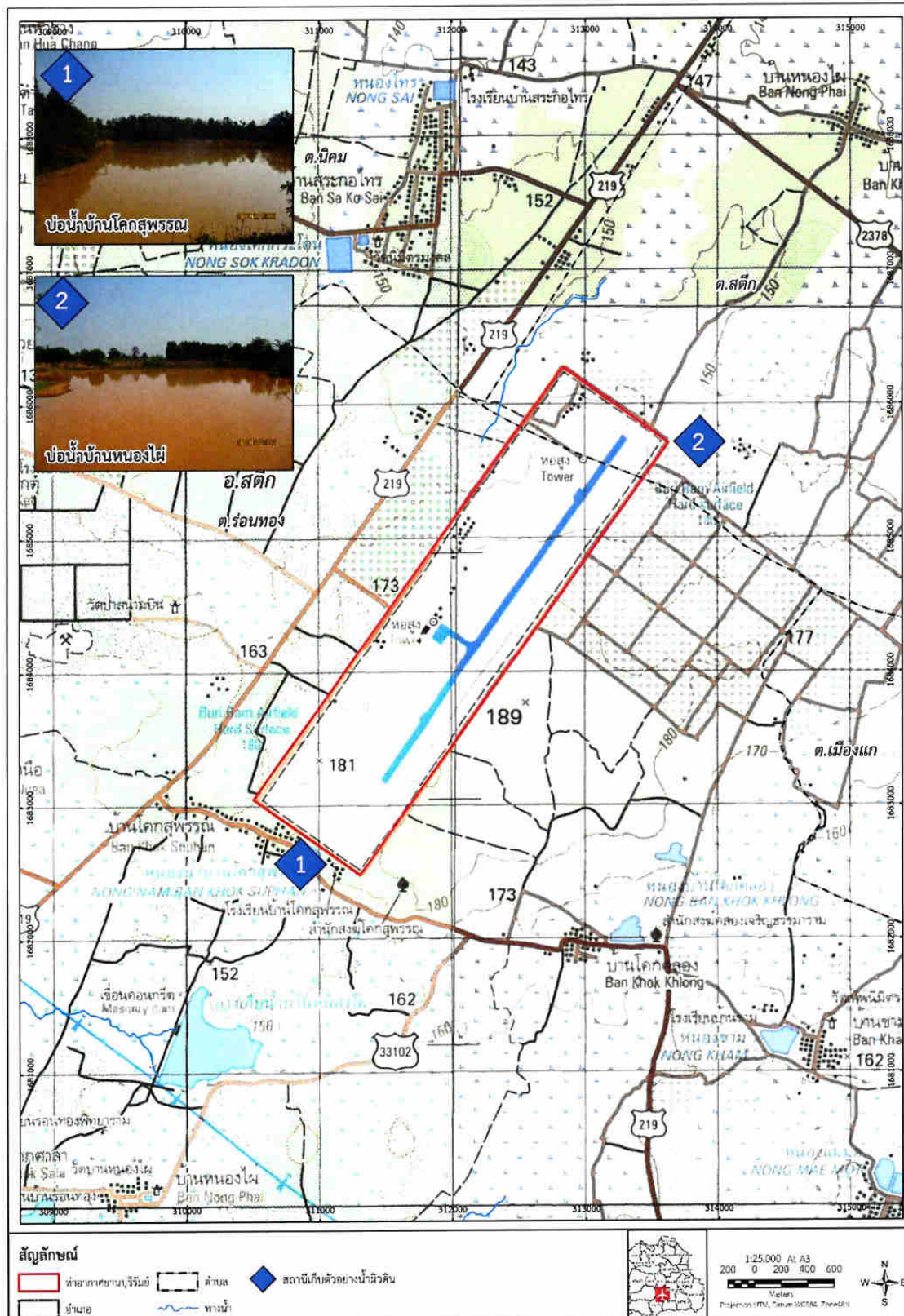
2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ (รูปที่ 5.2.4-1)

2.2) ดัชนีตรวจวัด : การเก็บตัวอย่างจะดำเนินการเก็บที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 24th Edition, 2023) 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. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
6. ของแข็งละลายทั้งหมด (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 108°C
7. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.2.4-1)



รูปที่ 5.2.4-1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ



บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาฯ หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) มีการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในลำตะคอง ณ จุดเหนือหน้า และท้ายน้ำของปากห้วยร้อนทอง พบว่า ทั้ง 2 สถานี จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง และการว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ333

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 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

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

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 โดยคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565 พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตามช่วงฤดูกาล โดยบ่อน้ำทั้ง 2 แห่ง มีปริมาณน้ำน้อย

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 แต่คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวิเคราะห์ในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-1 และผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ข-6)

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ: มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 32.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.09 ปริมาณออกซิเจนละลาย มีค่าเท่ากับ 5.7 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 271 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 52 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 2.5 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่: มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.4 ปริมาณออกซิเจนละลาย มีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 13.5 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 1,460 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 443 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 2.9 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					มี.ค.68	
		1	2	3	4	5	บ่อน้ำ บ้านโคกสุพรรณ	บ่อน้ำ บ้านหนองไผ่
Temperature	องศา เซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	32.0	28.2
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	8.09	7.4
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.7	1.8
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.8	13.5
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	271	1,460
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	52	443
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	2.5	2.9
จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่*							3	5

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

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคมและตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) สามารถอธิบายแยกในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2-4.2 และรูปที่ 5.2-4-2)

ฤดูแล้ง : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ. 2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานที่ได้ดังนี้

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ : คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และมีค่าดีกว่าผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 มีค่าด้อยลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

ตารางที่ 5.2.4-2
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ								
		1	2	3	4	5	ส.ค.62 1/	ต.ค.62 1/	มี.ค.65 2/	ส.ค.65 2/	มี.ค.66 2/	ส.ค.66 2/	เม.ย.67 2/	ส.ค.67 2/	มี.ค.68
Temperature	องศาเซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	**	**	28.6	25.2	27.0	28.7	33.2	31.0	32.0
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.2	7.1	7.22	7.15	7.41	7.2	7.7	7.89	8.09
DO	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	7.8	7.1	4.5	4.8	2.73	6.2	2.2	4.2	5.7
BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.1	1.9	0.76	2.23	2.99	3.18	4.12	1.46	1.8
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	101	25	31	46	51	68	373	124	271
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	394	223	136	250	357	161	164	853	52
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	**	2.60	1.50	1.55	1.20	2.5
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							2	3	3	4	4	4	5	4	3

ที่มา :

1/ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงสภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่,

มกราคม พ.ศ.2564

2/ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุนสรชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

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

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลกระทบจากการทำงานของมนุษย์ ๘' = อุณหภูมิของน้ำจะไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

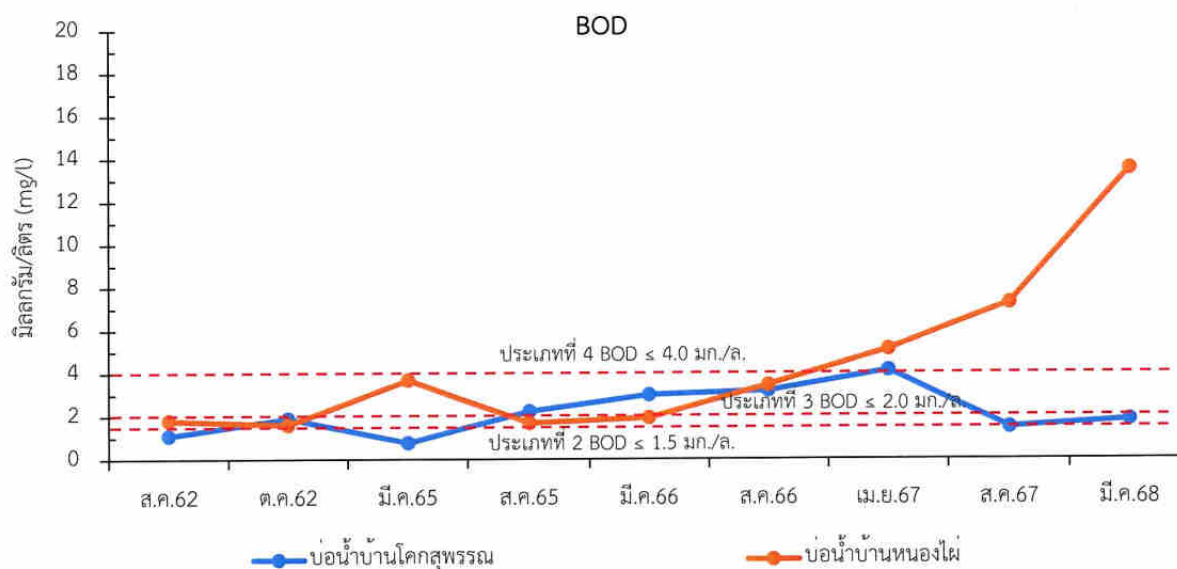
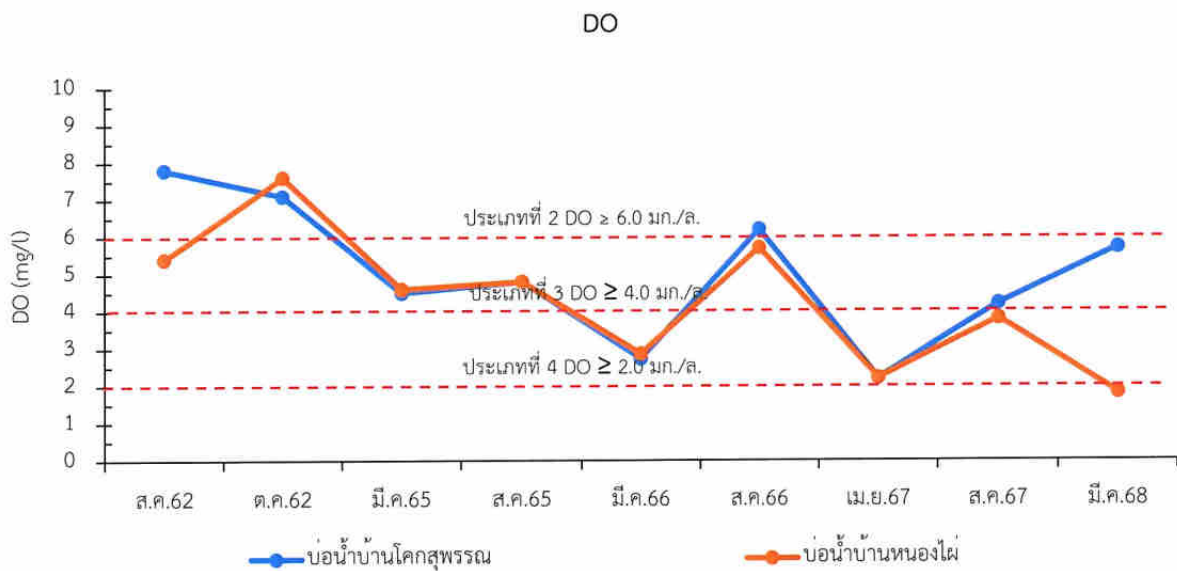
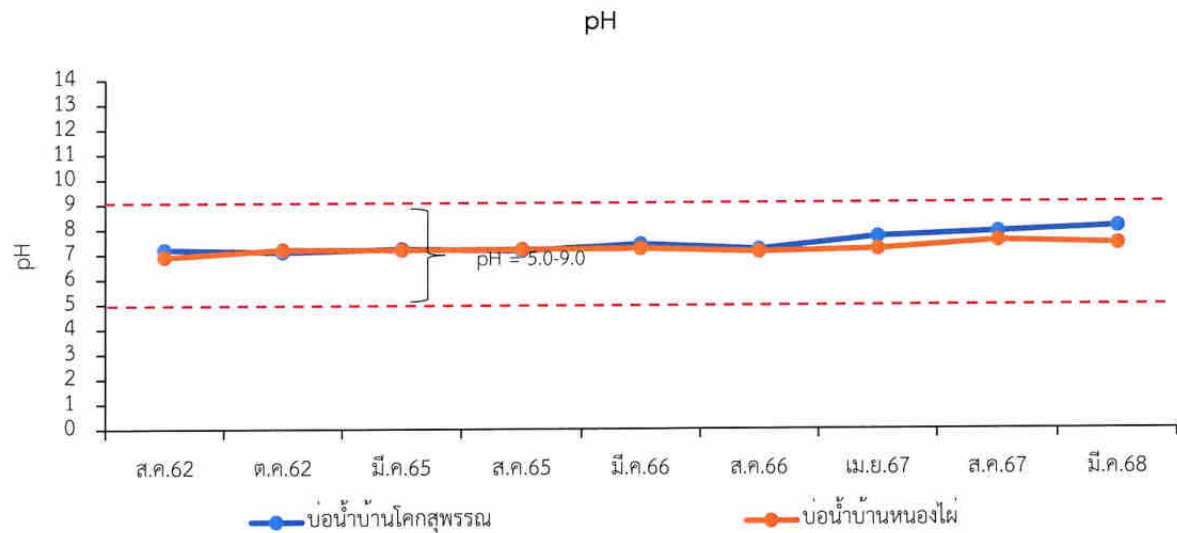
- ไม่ได้กำหนดค่า

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

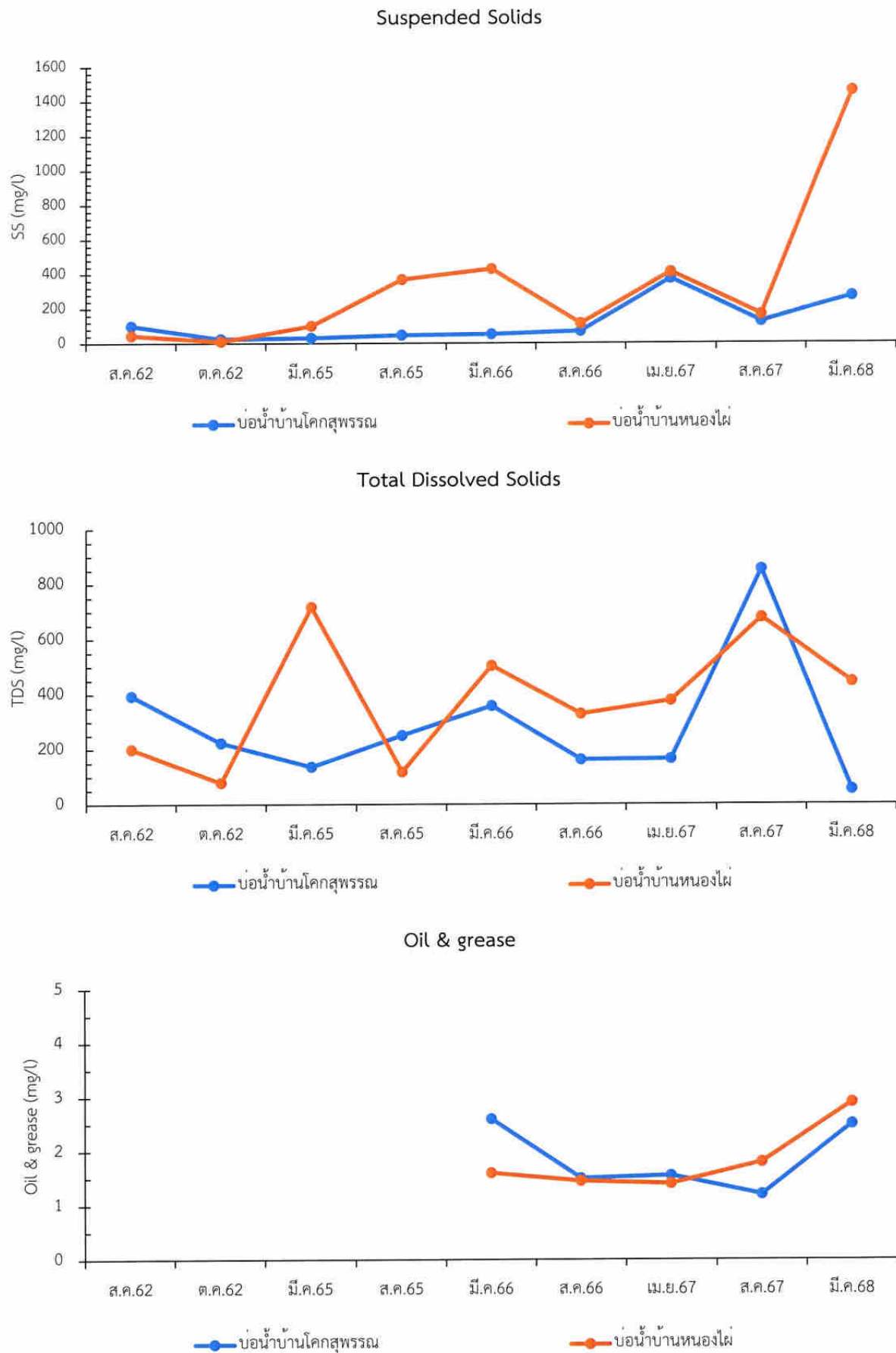
ตารางที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำบนหนองไม้							
		1	2	3	4	5	ส.ค.62 1/	ม.ค.65 2/	ส.ค.65 2/	ม.ค.66 2/	ส.ค.66 2/	เม.ย.67 2/	ส.ค.67 2/	ม.ค.68
Temperature	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	28.8	29.2	28.0	28.7	30.0	33.0	28.2
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	6.9	7.18	7.21	7.23	7.1	7.2	7.53	7.4
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.4	4.6	4.8	2.86	5.7	2.2	3.8	1.8
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.8	3.68	1.68	1.92	3.45	5.11	7.25	13.5
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	45	11	100	368	112	410	164	1460
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	200	78	117	503	327	376	677	443
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	1.60	1.45	1.40	1.80	2.9
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							3	3	3	4	3	4	5	5

ที่มา : 1/ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่, มกราคม พ.ศ.2564)
2/ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน
ธ = ธรรมชาติที่ไม่ได้รับผลกระทบจากการทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส
- ไม่ได้กำหนดค่า
** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกับผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 โดยมีคุณภาพด้อยลงจากผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตามช่วงฤดูกาล รวมทั้งยังไม่มีมีการระบายน้ำออกจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงค่าคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

5.2.5 การจัดการน้ำใช้

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี คือ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร แต่จากการตรวจสอบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า ในท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ดังนั้น การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในครั้งนี้จึงได้เพิ่มเติมสถานที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้เป็น จำนวน 4 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.5-1)

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

2.2) **วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีวิเคราะห์** : จะดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาภาพและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
3. ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	EDTA Titrimetric
4. ของแข็งละลายทั้งหมด (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 108°C
5. เหล็ก (Iron)	เติมกรดไนตริกจน $\text{pH} < 2$	Nitric Acid-Hydrochloric Acid Digestion, Inductively Coupled Plasma
6. แมงกานีส (Manganese)	เติมกรดไนตริกจน $\text{pH} < 2$	Nitric Acid-Hydrochloric Acid Digestion, Inductively Coupled Plasma
7. ซัลเฟต (Sulfate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Turbidimetric
8. คลอไรด์ (Chloride)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Argentometric
9. ไนเตรต (Nitrate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Cadmium Reduction
10. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
11. อีโคไล (<i>E. coli</i>)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

2.3) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2568 (ภาพที่ 5.2.5-1)



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017)

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย 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 เอเชีย 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 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรหาหรือผู้เชี่ยวชาญในการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 ระบบ ให้สามารถปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) สำหรับคุณภาพน้ำใช้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ข-7)

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร : คุณภาพน้ำก่อนผ่านการปรับปรุง มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 32.4 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.07 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.22 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 193 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 325 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 13.9 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 176 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 6.29 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 31.7 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.2 ความขุ่นเท่ากับ 1.24 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 195 มก./ล ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด เท่ากับ 310 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 14.1 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 180 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 6.11 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017)

บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำก่อนผ่านการปรับปรุง มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 36.3 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.4 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 0.98 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 453 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 660 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 9.95 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 339 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 4.61 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดและ *E.Coli* ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 32.9 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.01 ความขุ่นเท่ากับ 1.08 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 427 มก./ล ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด เท่ากับ 675 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 9.49 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 314 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 4.65 มก./ล. โดยตรวจพบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และตรวจไม่พบ *E.Coli* ซึ่งมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017)

ตารางที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	มีนาคม พ.ศ.2568			
			บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร		บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	
			ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ	บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
Temperature	องศาเซลเซียส	-	32.4	31.7	36.3	32.9
pH	-	6.5-8.5	6.07	6.20	6.40	7.01
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	1.22	1.24	0.98	1.08
Total Hardness	มก./ล.	≤300	193	195	453	427
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	325	310	660	675
Chloride	มก./ล.	≤250	13.9	14.1	9.95	9.49
Sulfate	มก./ล.	≤250	176	180	339	314
Nitrate	มก./ล.	≤50	6.29	6.11	4.61	4.65
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
E. Coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ

หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คุณภาพน้ำ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-2 และรูปที่ 5.2.5-1)

บ่อกักน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร : เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ ซึ่งคุณภาพน้ำใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 มีค่า Total Hardness TDS Chloride Sulfate และ Nitrate ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร : คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่า Total Hardness TDS Chloride Sulfate และ Nitrate เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีค่า Total Hardness TDS Chloride และ Sulfate ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา แต่มีค่า Nitrate เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017)

บ่อกักน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่ : เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ ซึ่งคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 มีค่า Total Hardness TDS และ Sulfate ใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา ซึ่งมีค่า Nitrate เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา มา แต่มีค่า Chloride ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 5.2.5-2									
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร						
			ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68	
pH	-	6.5-8.5	7.26	6.21	7.2	6.9	6.82		6.07
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	0.61	0.54	0.4	1.48	1.34		1.22
Total hardness	มก./ล.	≤300	892	1,673	1,691	1,741	1,776		193
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	-	3,500	2,210	2,483	6,380		325
Chloride	มก./ล.	≤250	-	544	58.0	63.3	63.1		13.9
Sulfate	มก./ล.	≤250	701	1,160	1,339	1,442	1,250		176
Nitrate	มก./ล.	≤50	3.95	0.364	0.313	0.229	0.197		6.29
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
E.coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน

นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017)

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร									
			ก.พ.62 ¹	ม.ย.62 ¹	มี.ค.65 ¹	ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68	
pH	-	6.5-8.5	6.9	7.2	6.6	7.41	6.13	7.1	7.0	7.26	6.2	
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	0.01	0.01	0.56	0.58	0.66	0.36	1.18	1.18	1.24	
Total hardness	มก./ล.	≤300	18	26	1,455	948	1,673	1,670	1,741	1,797	195	
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	131	136	1,990	1,489	3,100	2,120	2,400	6,880	310	
Chloride	มก./ล.	≤250	4	3	55.2	30.6	55.4	56.8	62.6	61.0	14.1	
Sulfate	มก./ล.	≤250	0.04	0.05	1,123	736	1,349	1,331	1,495	1,404	180	
Nitrate	มก./ล.	≤50	0.01	0.01	2.71	3.79	0.334	0.331	0.214	0.205	6.11	
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	
E.coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	**	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี

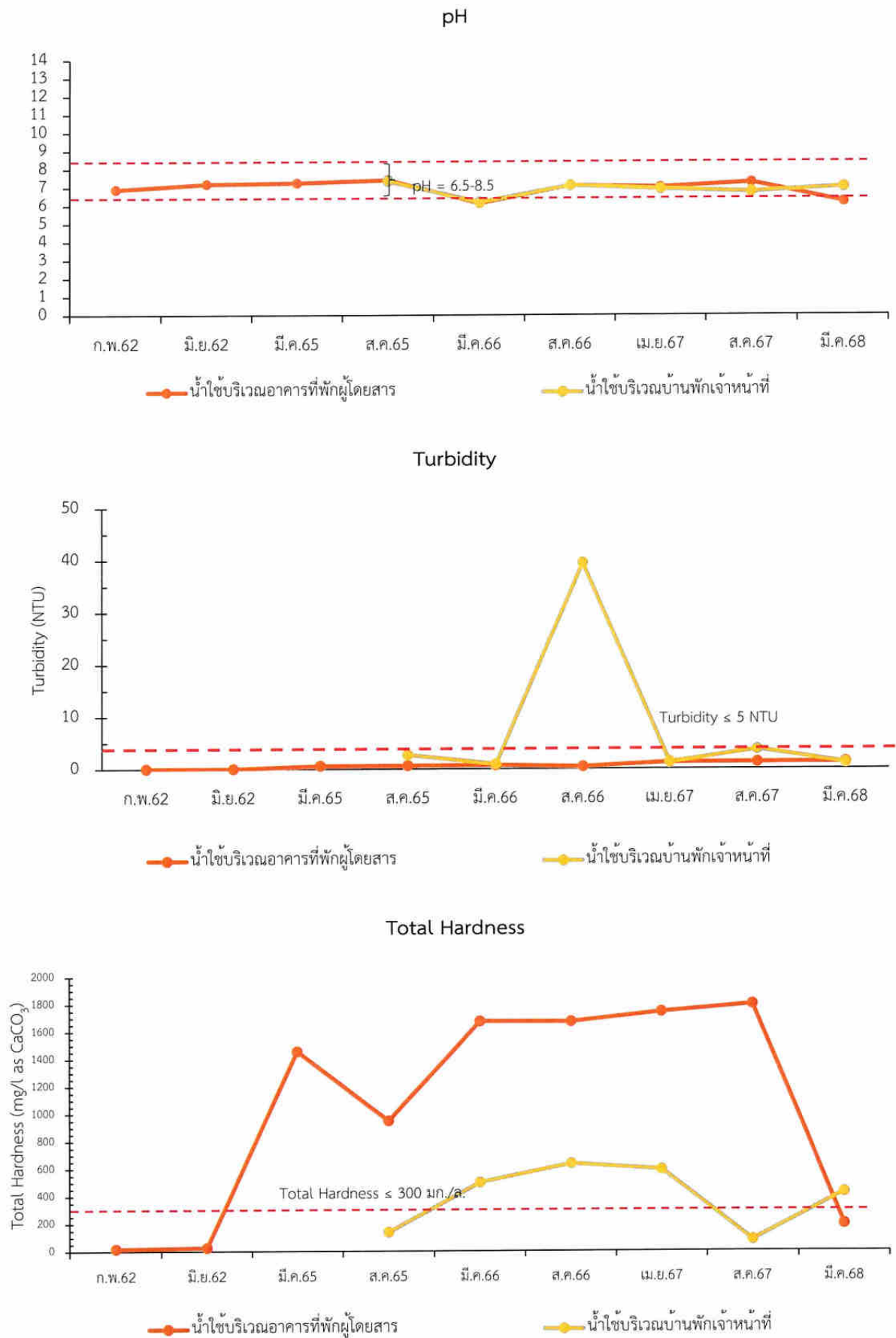
หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของกรมประปาส่วนภูมิภาค (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

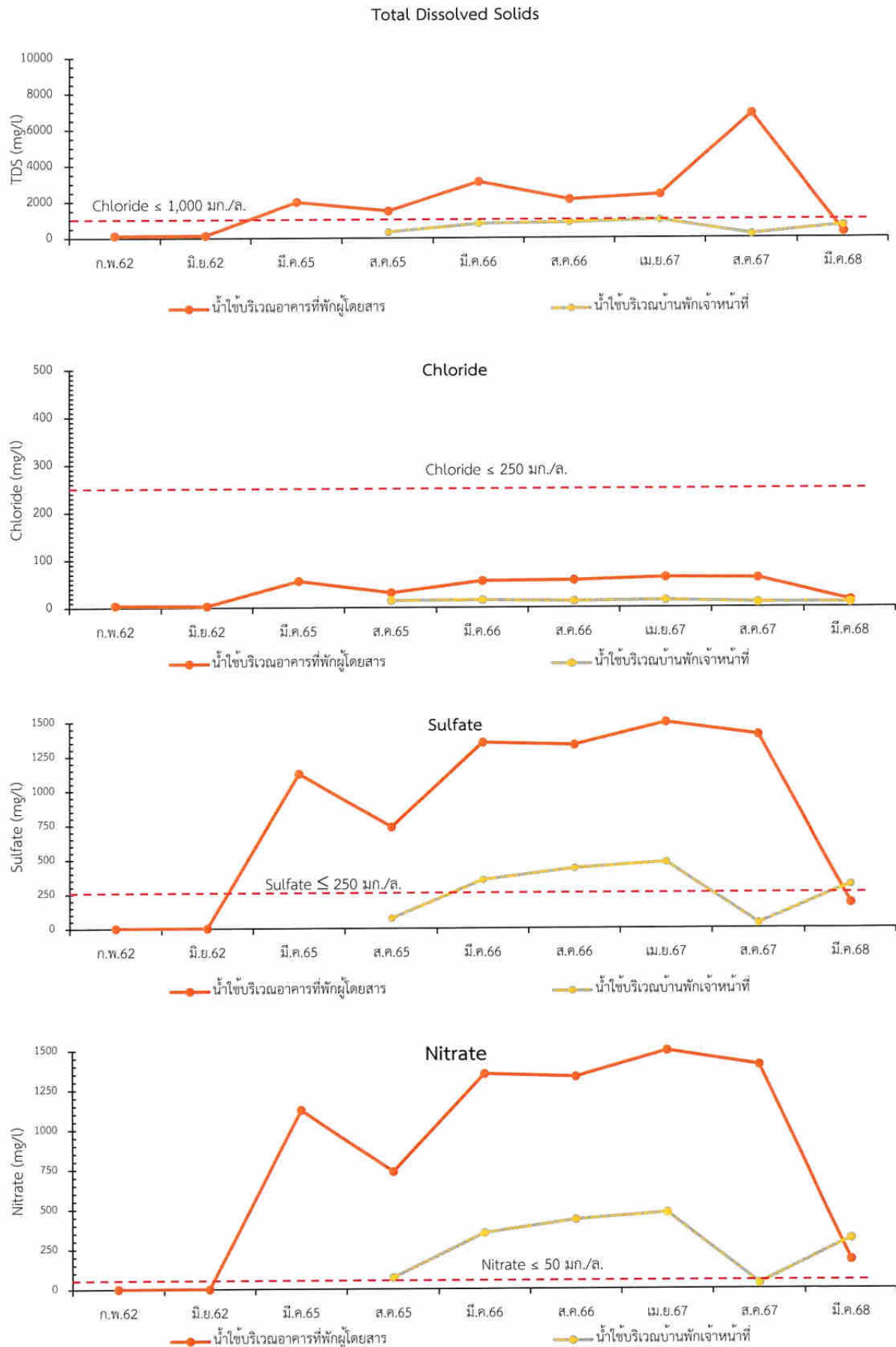
ตารางที่ 5.2.5-2														
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพบริเวณ บ้านพักเจ้าหน้าที่						บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่					
			ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68	ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68
pH	-	6.5-8.5	7.32	6.28	7.0	7.0	6.35	6.4	7.34	6.19	7.1	6.9	6.74	7.01
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	0.75	0.74	1.02	1.02	1.14	0.98	2.64	0.86	39.4	1.14	3.63	1.08
Total hardness	มก./ล.	≤300	139	522	628	595	65.9	453	137	499	635	592	80.1	427
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	-	860	920	600	154	660	318	780	848	980	198	675
Chloride	มก./ล.	≤250	-	15.5	13.3	15.2	13.1	9.95	14.2	15.2	12.8	14.5	9.86	9.49
Sulfate	มก./ล.	≤250	66.9	352	433	455	30.1	339	71.1	351	434	478	32.9	314
Nitrate	มก./ล.	≤50	3.27	1.29	1.26	1.36	1.05	4.61	3.17	1.24	1.27	1.34	1.06	4.65
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	**	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจพบ
E. Coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	**	**	**	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจ ไม่พบ	ตรวจพบ

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของกรมประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะของการอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017)
**ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในปัจจุบัน กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ ซึ่งคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่า Total Hardness TDS Chloride และ Sulfate ใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา แต่มีค่า Nitrate เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งมีค่า Total Hardness Sulfate ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017) แต่บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017) ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องเร่งเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และซ่อมแซมระบบเติมคลอรีนให้อยู่ในสภาพดี อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนไปใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค โดยจะดำเนินการเชื่อมต่อน้ำประปาหลังจากการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่แล้วเสร็จ

5.2.6 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร จากการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า มีการเพิ่มเติมการตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย และเพิ่มเติมการตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับน้ำทิ้งหรือชุมชนข้างเคียง ในครั้งนี้จึงมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 9 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.6-1)

- 1) ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1
- 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1
- 3) ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2
- 4) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2
- 5) ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3
- 6) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3
- 7) ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4
- 8) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4
- 9) ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

2.2) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาภาพและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

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

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2568 (ภาพที่ 5.2.6-1)



บ่อกักก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1



บ่อกักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1



บ่อกักก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2



บ่อกักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



บ่อพักก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3



บ่อพักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3



บ่อพักก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4



บ่อพักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษา

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) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำทิ้งไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค โดยมีค่า BOD, SS, TDS, และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้ง 4 ชุด ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ยกเว้น คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 3 ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งเมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-1 และรูปที่ 5.2.6-2 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ข-8)

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.8 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 42.8 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 69 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 627 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 10.2 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 74 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 35,000 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 35,000 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.8 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 37.5 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 95 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 550 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 7.4 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 83 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 5,300 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 5,300 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 12 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.6 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 122 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 223 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 880 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 51 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 119 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 1.53 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 50,000 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 47,500 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.4 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.88 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 1,380 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 1.3 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 9.6 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,200 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,200 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 98 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.5 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 321 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 222 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 510 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 39.1 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 133 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 9.31 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 50,000 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 50,000 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.5 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 181 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 23 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 740 มก./

ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 9.39 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 48.6 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 5.93 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 14,000 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 6,800 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 43 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก

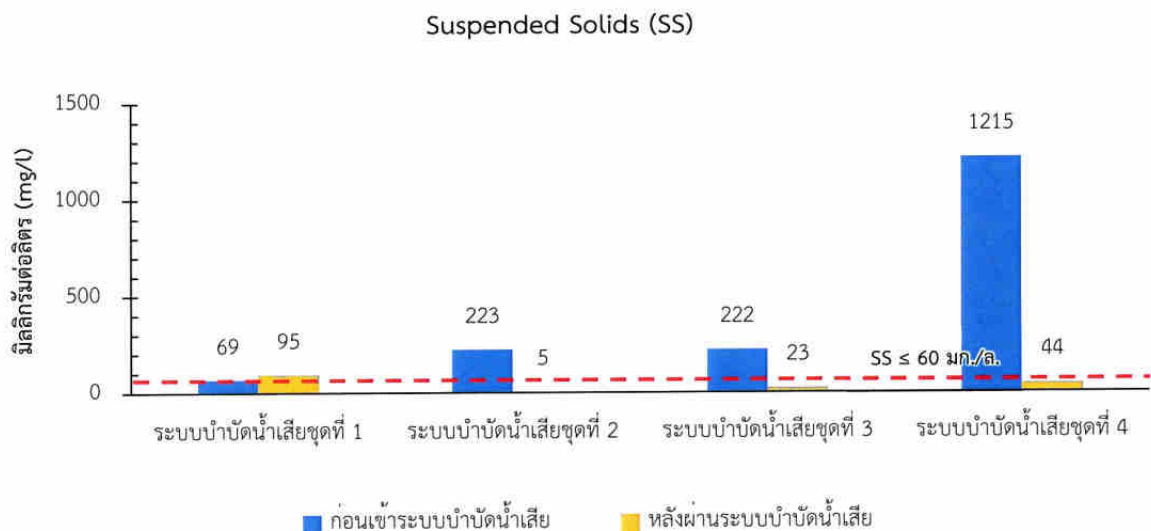
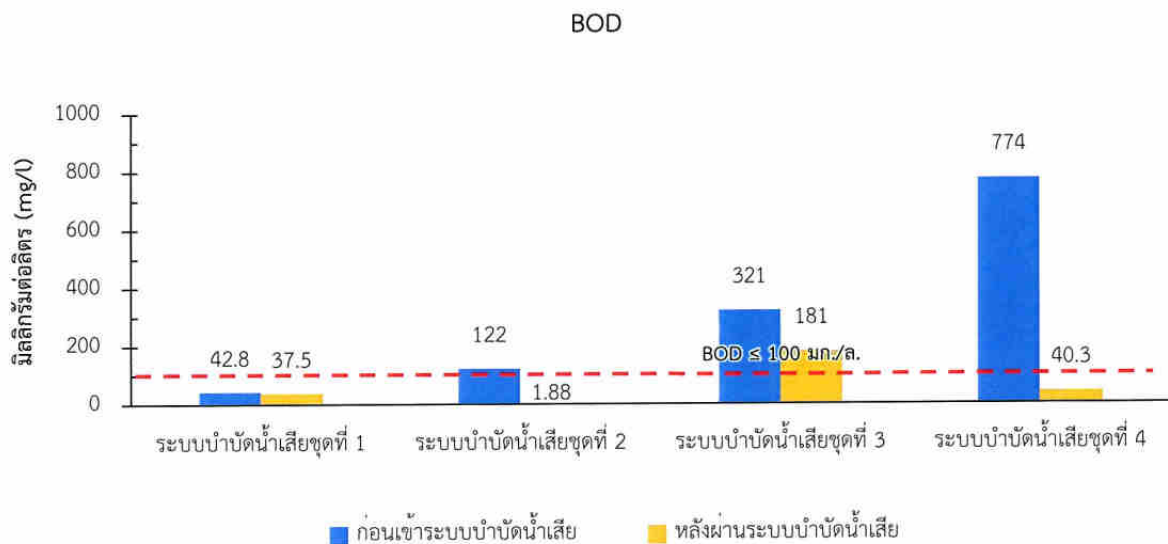
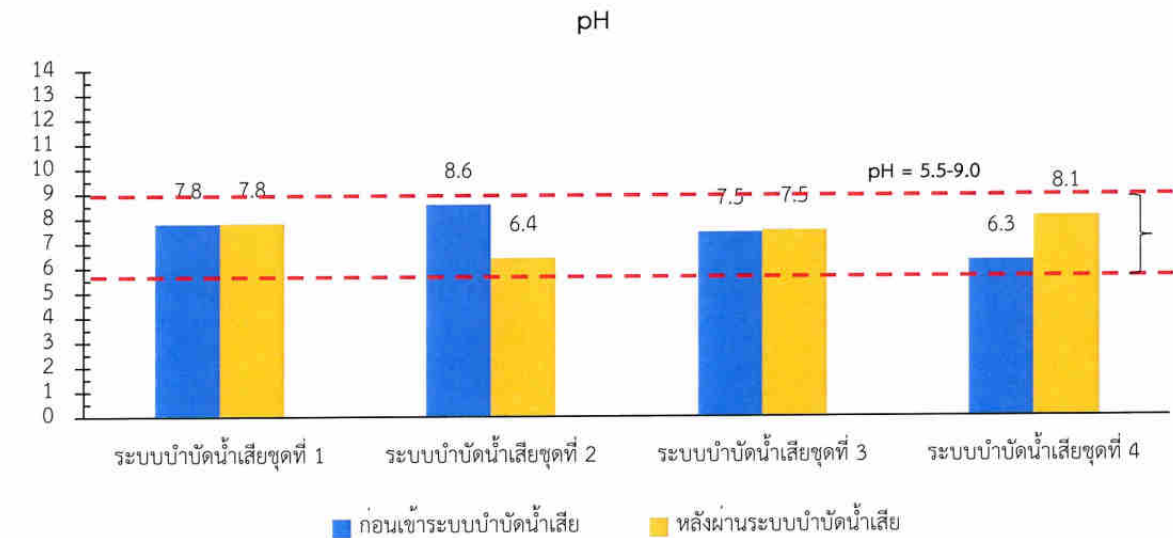
ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.3 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 774 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 1,215 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 480 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 98.8 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 113 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 6.87 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 150,000 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 150,000 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังจากระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.1 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 40.3 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 44 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 642 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 3.54 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 136 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,900 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,600 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 95 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก

3.2.2) คุณภาพน้ำทิ้งในบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

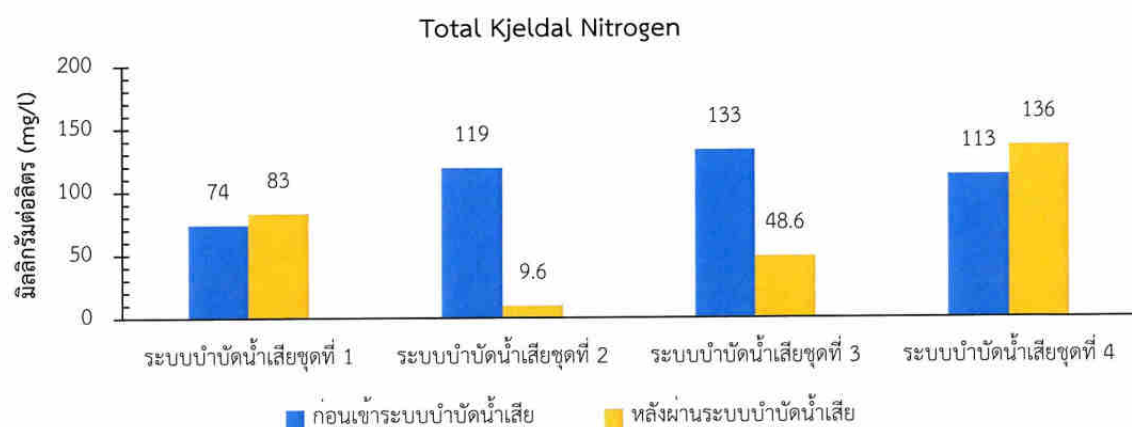
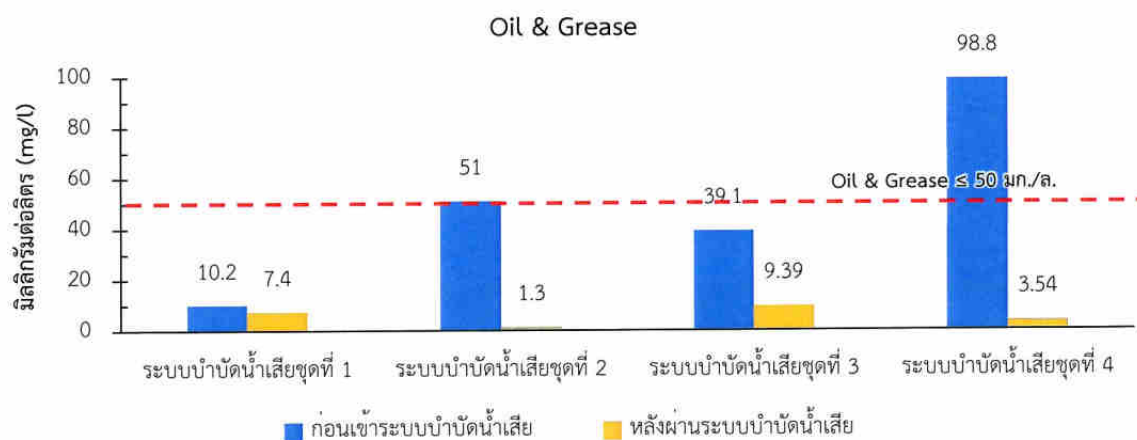
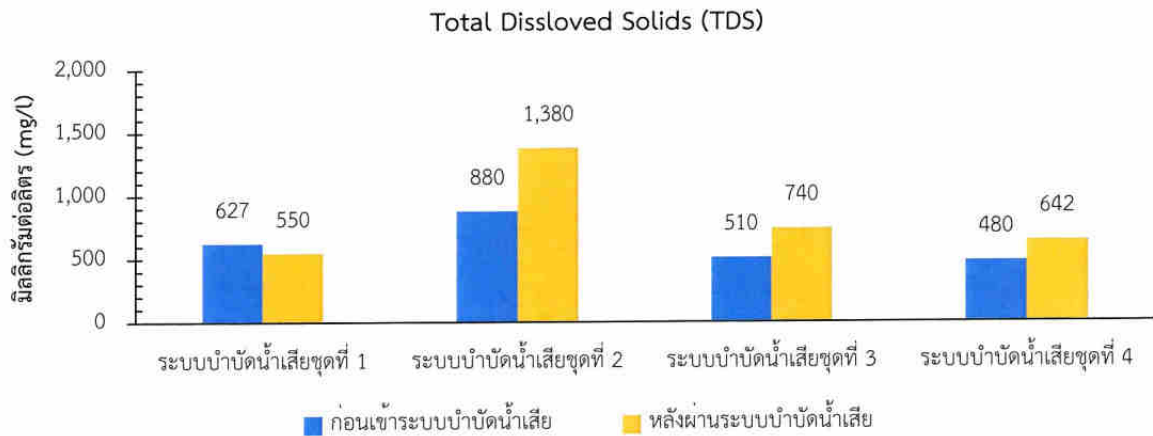
จากการตรวจสอบเมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า บ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีลักษณะแห้ง เนื่องจากน้ำเสียซึมลงดินทั้งหมด และไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์											
ดัชนีคุณภาพน้ำ		หน่วย	มาตรฐาน*	ชุดที่ 1		ชุดที่ 2		ชุดที่ 3		ชุดที่ 4	
				INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	-	5.5-9.0	7.8	7.8	8.6	6.4	7.5	7.5	6.3	8.1
BOD	มก./ล.	มก./ล.	≤100	42.8	37.5	122	1.88	321	181	774	40.3
Suspended Solids	มก./ล.	มก./ล.	≤60	69	95	223	<5	222	23	1,215	44
Total Dissolved Solids	มก./ล.	มก./ล.	-	627	550	880	1,380	510	740	480	642
Settleable solids	มล./ล.	มล./ล.	-	-	-	-	-	-	0.2	-	-
Oil & Grease	มก./ล.	มก./ล.	≤50	10.2	7.4	51	1.3	39.1	9.39	98.8	3.54
TKN	มก./ล.	มก./ล.	-	74	83	119	9.6	133	48.6	113	136
Sulfide	มก./ล.	มก./ล.	-	<1	<1	1.53	<1	9.31	5.93	6.87	<1
Residual Chlorine	มก./ล.	มก./ล.	-	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	MPN/100 ml	-	35,000	5,300	50,000	1,200	50,000	14,000	150,000	1,900
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	MPN/100 ml	-	35,000	5,300	47,000	1,100	50,000	6,800	150,000	1,600
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)				12%		98%		44%		95%	

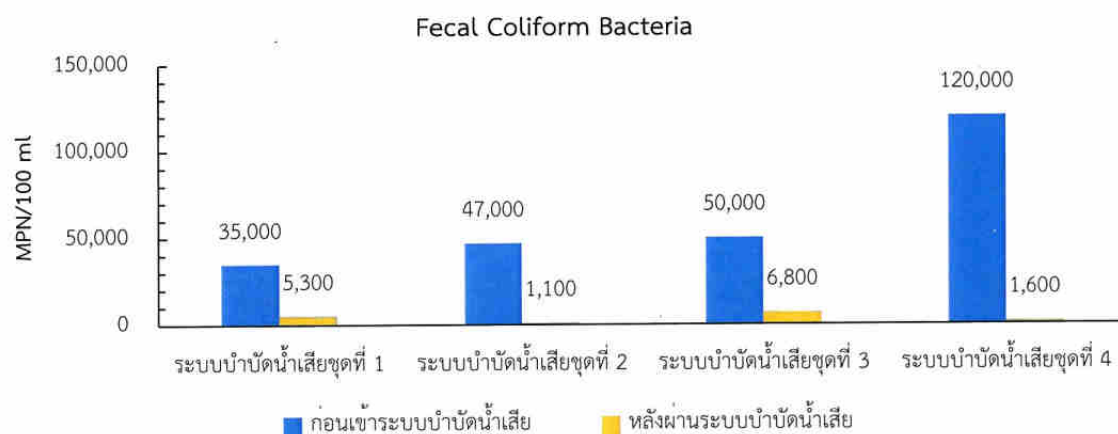
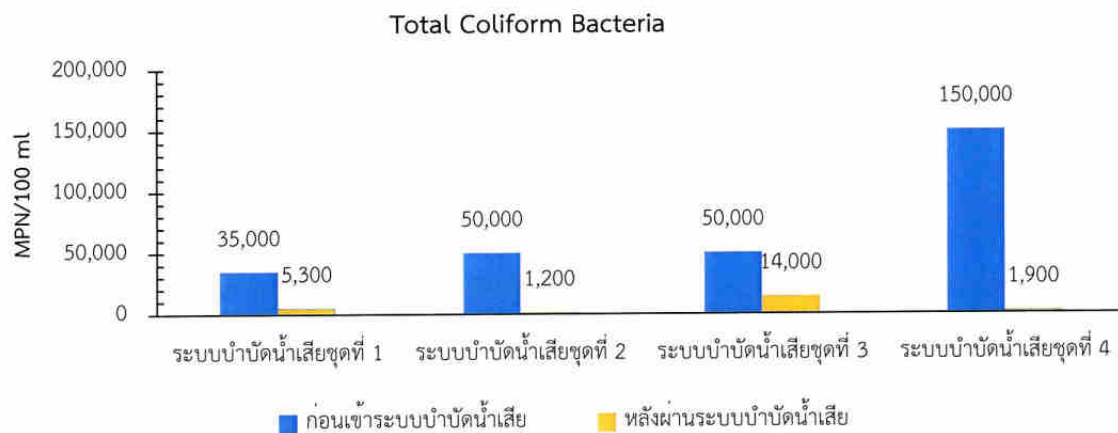
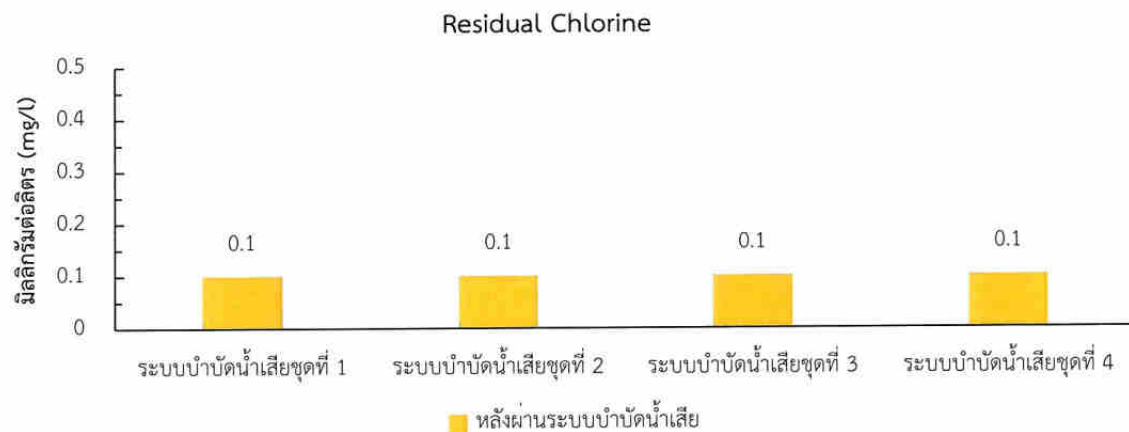
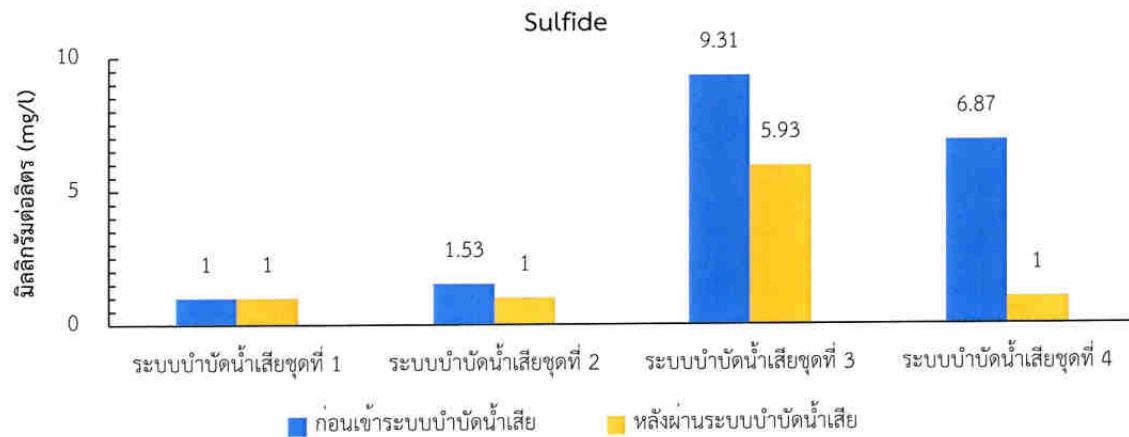
หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 3 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย
EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
- ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้นำมาตรวจ



รูปที่ 5.2.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.2.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



รูปที่ 5.2.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-2 และรูปที่ 5.2.6-3)

ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 1 : คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 มีค่าความสกปรก ลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 2 : คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 มีค่าความสกปรก ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567) แต่ต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ซึ่งมีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 3 : คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 มีค่าความสกปรก ใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 4 : คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 มีค่าความสกปรก ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567) แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2566 ซึ่งมีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

คุณภาพน้ำในบ่อพักสุดท้าย ก่อนระบายออกจากพื้นที่โครงการ : ไม่สามารถเปรียบเทียบคุณภาพน้ำทิ้งของบ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากน้ำเสียซึมลงดินทั้งหมด และไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 และชุดที่ 4 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 3 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ และอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่าอุปกรณ์ใดชำรุด ต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซมทันที

สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ไม่สามารถเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งในบ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากน้ำเสียซึมลงดินทั้งหมด จึงยังไม่มี การระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า การดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบด้านคุณภาพน้ำทิ้งต่อชุมชนโดยรอบ

ตารางที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์													
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่										
			ส.ค.66 ^{1/}			เม.ย.67 ^{1/}			ส.ค.67 ^{1/}			มี.ค.68	
			INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	7.2	7.1		8.0	8.0		7.20	7.70		7.8	7.8
BOD	มก./ล.	≤100	271	282		44.8	51.0		50.0	100		42.8	37.5
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	61	50		72	62		55	694		69	95
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	3,450	2,057		2,620	2,593		2,527	2,483		627	550
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	<0.20		<0.20	<0.20		-	49.0		-	-
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	17.3	15.3		13.0	9.80		13.0	14.4		10.2	7.4
TKN	มก./ล.	-	133	139		126	127		99.6	96.2		74	83
Sulfide	มก./ล.	-	<1.00	<1.00		<1.00	<1.00		<1.00	1.54		<1	<1
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10		<0.10	<0.10		<0.10	<0.10		<0.1	<0.1
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	350,000	92,000		2,800	480		3,200	1,900		35,000	5,300
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	350,000	92,000		1,700	480		3,200	1,900		35,000	5,300
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			***			***			50%			12%	

ตารางที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)													
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 2										
			ส.ค.66 ^{1/}			เม.ย.67 ^{1/}			ส.ค.67 ^{1/}			มี.ค.68	
			INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	7.2	7.1		8.1	7.8		8.05	7.60		8.6	6.4
BOD	มก./ล.	≤100	405	359		65.5	1.57		61.7	1.26		122	1.88
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	110	35		62	<5		62	<5		223	<5
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	3,140	1,785		3,456	2,590		3,470	2,807		880	1,380
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	0.4		<0.20	<0.20		-	<0.20		-	-
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	19.8	17.8		19.3	<1.00		12.1	<1.00		51	1.3
TKN	มก./ล.	-	195	217		49.2	<4.00		45.3	<4.00		119	9.6
Sulfide	มก./ล.	-	<1.00	3.35		<1.00	<1.00		<1.00	<1.00		1.53	<1
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10		<0.10	<0.10		-	<0.10		<0.1	<0.1
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	1,600,000	35,000		16,000	1,600		3,200	170		50,000	1,200
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	1,600,000	35,000		3,500	280		3,200	170		47,000	1,100
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			11%			98%			98%			98%	

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 2 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 2 พ.ศ.2567
 1/ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี
 นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568
 INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
 - ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่กำหนดค่า
 *** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

ตารางที่ 5.2-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)											
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 3						มี.ค.68		
			ส.ค.66 ^{1/}		เม.ย.67 ^{1/}		ส.ค.67 ^{1/}				
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	EFF
pH	-	5.5-9.0	7.2	7.1	7.5	7.7	7.4	7.00	7.5	7.5	7.5
BOD	มก./ล.	≤100	244	172	245	139	190	134	321	321	181
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	22	14	53	20	45	21	222	222	23
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	1,800	1,710	1,960	1,587	2,260	2,077	510	510	740
Settleable solids	มก./ล.	-	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	-	<0.20	-	-	0.2
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	12.0	10	17.6	16.7	10.9	7.1	39.1	39.1	9.39
TKN	มก./ล.	-	124	117	110	92.2	123	103	133	133	48.6
Sulfide	มก./ล.	-	2.22	1.41	4.42	5.48	9.31	6.63	9.31	9.31	5.93
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	-	<0.10	<0.1	<0.1	<0.1
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	590,000	44,000	42,000	16,000	120,000	160,000	50,000	50,000	14,000
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	590,000	44,000	42,000	16,000	120,000	160,000	50,000	50,000	6,800
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			30%		43%		29%		44%		

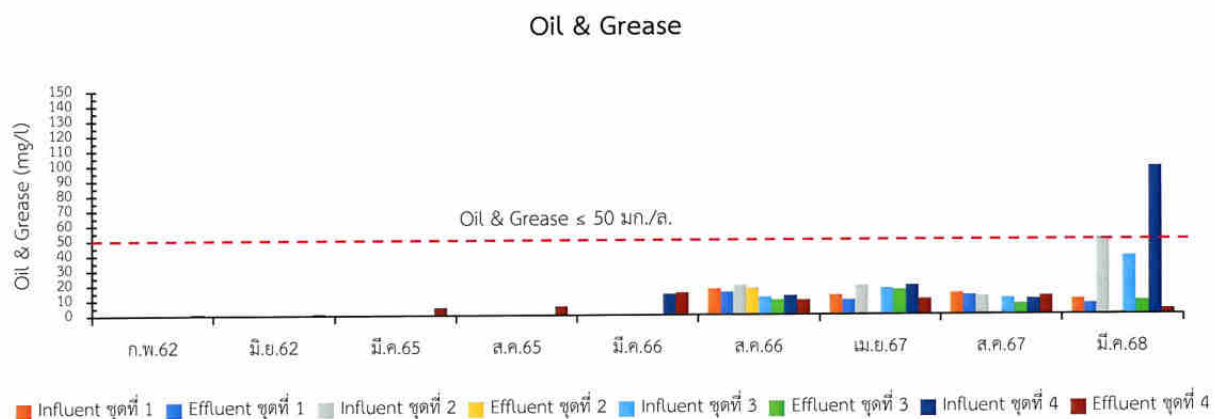
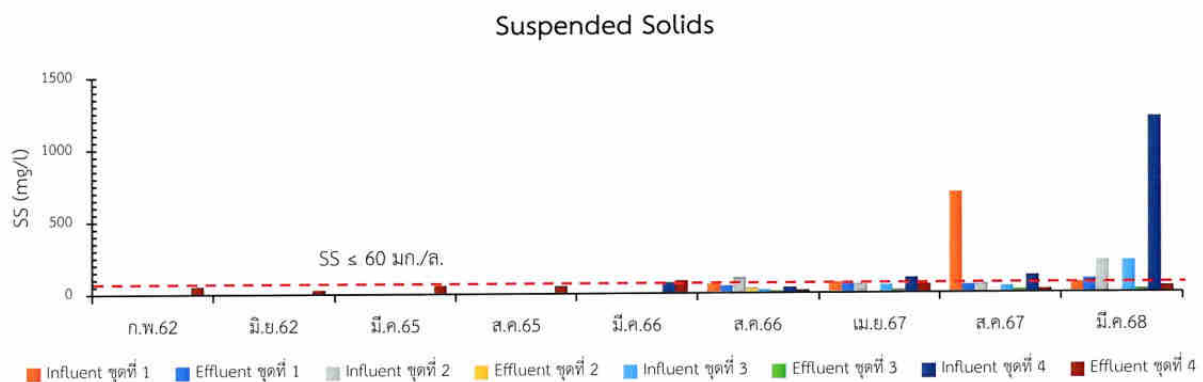
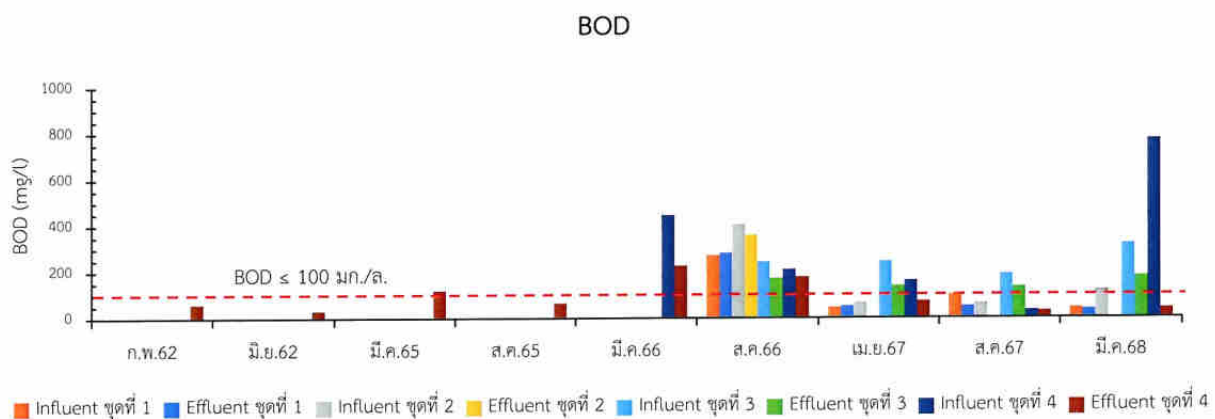
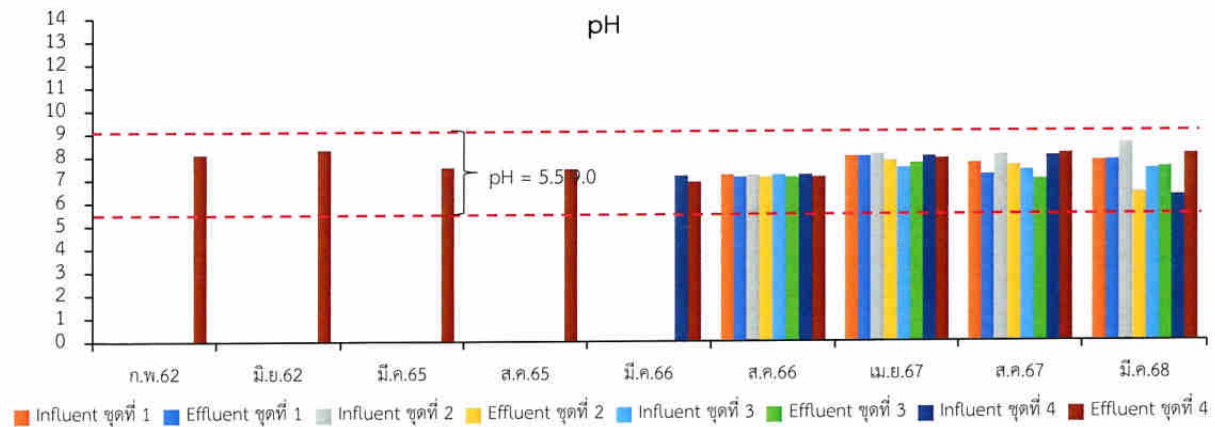
หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 3 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
 1/ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568
 INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย
 EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
 - ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้กำหนดค่า
 *** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

ตารางที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 4									
			ก.พ.62 1/		มี.ย.62 1/		มี.ค.65 1/		ส.ค.65 1/			
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF		
pH	-	5.5-9.0	**	8.1	**	8.3	**	7.53	**	7.46		
BOD	มก./ล.	≤100	**	60.7	**	31.7	**	120	**	63.8		
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	**	53	**	28	**	57	**	51		
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	**	489	**	379	**	2,730	**	1387		
Settleable solids	มล./ล.	-	**	0.8	**	0.3	**	0.6	**	0.5		
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	**	1	**	1	**	5.16	**	5.85		
TKN	มก./ล.	-	**	83.16	**	48.5	**	142	**	81.8		
Sulfide	มก./ล.	-	**	0.94	**	0.24	**	1	**	1.8		
Residual Chlorine	มก./ล.	-	**	-	**	-	**	0.1	**	0.1		
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	**	-	**	-	**	920,000	**	170		
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	**	-	**	-	**	920,000	**	170		
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			***		***		***		***			

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประปาฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
1/ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568
INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
- ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้กำหนดค่า
*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

ตารางที่ 5.2.6-2																	
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)																	
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 4														
			มี.ค.66 1/			ส.ค.66 1/			เม.ย.67			ส.ค.67			มี.ค.68		
			INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF	
pH	-	5.5-9.0	7.16	6.89		7.2	7.1		8.0	7.9		8.02	8.12		6.3	8.1	
BOD	มก./ล.	≤100	446	226		210	177		162	71.5		32.9	29.1		774	40.3	
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	72	86		38	18		103	58		118	22		1,215	44	
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	2,290	2,107		1,930	1,770		2,285	2,199		2,443	2,395		480	642	
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	0.50		<0.2	<0.20		0.40	<0.20		-	<0.20		-	-	
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	13.9	14.8		12.6	9.8		19.5	10.3		10.4	12.3		98.8	3.54	
TKN	มก./ล.	-	185	133		81.2	89.6		182	162		11.4	105		113	136	
Sulfide	มก./ล.	-	20.1	1.21		<1.00	<1		2.90	1.12		2.90	<1.00		6.87	<1	
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10		<0.10	<0.1		<0.10	<0.10		-	<0.10		<0.1	<0.1	
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	280,000	37,000		380,000	28,000		47,000	550		3,500	240		150,000	1,900	
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	280,000	37,000		380,000	28,000		47,000	550		3,500	240		150,000	1,600	
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			49%			16%			56%			12%			95%		

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ๑ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
 ๖ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568
 INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
 - ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้กำหนดค่า
 *** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้



รูปที่ 5.2.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5.2.7 ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานบก

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบด้านป่าไม้ และนิเวศวิทยานบก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ โดยเน้นการสำรวจชนิด และ ปริมาณของพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบสภาพปัจจุบันนิเวศวิทยานบกและสภาพป่าไม้ บริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานบก ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานบก และการติดตามตรวจสอบต่อไป

2) วิธีการศึกษา

2.1) ตรวจสอบ ทบทวน และรวบรวมเอกสาร รวมถึงงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรป่าไม้ทั้งใน ภาพรวมของพื้นที่ บริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงตามที่ได้มีการศึกษาไว้ เช่น รายงานการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม แผนที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการวางแผนการสำรวจ การวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้ง การประเมินสภาพ และพิจารณาผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาของโครงการ

อนึ่ง การรวบรวมข้อมูลเชิงแผนที่ เช่น แผนที่การจำแนกเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ป่าสงวน แห่งชาติ แผนที่พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่คุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น ต้องนำมาปรับปรุงให้ถูกต้อง และสอดคล้องกับ สภาพปัจจุบันด้วยการตรวจสอบกับภาพถ่ายดาวเทียม หรือภาพถ่ายทางอากาศ รวมทั้งแผนที่ที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบในภาคสนามเพิ่มเติมเพื่อความสมบูรณ์ของข้อมูล โดยแผนที่ดังกล่าวจะใช้ แทนสภาพก่อนมีโครงการ ซึ่งใช้ข้อมูลจากการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สงวน และพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ

2.2) ทบทวนรายละเอียดกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการวิเคราะห์สถานภาพ และสภาพปัญหาด้านนิเวศวิทยาป่าไม้ และวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น สำหรับประกอบการประเมินผล

2.3) การศึกษา และสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เพื่อศึกษาสภาพภูมิประเทศ ชนิดป่า/สังคมพืช รวมถึงลักษณะ การใช้ประโยชน์ที่ดินในสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ โดยพิจารณาข้อมูลเชิงพื้นที่จากแผนที่สภาพภูมิประเทศ ภาพถ่ายดาวเทียม หรือภาพถ่ายทางอากาศ รวมทั้งข้อมูลจากระบบสารสนเทศ เช่น Google Earth และการตรวจสอบ ภาคสนาม เพื่อประกอบการวางแผนเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

2.4) การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ใช้วิธีการศึกษาโดยทำการวางแผนสำรวจในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยจะ กระจายครอบคลุมทั้งพื้นที่โครงการ และพื้นที่อนุรักษ์ประเภทต่างๆ และทุกสภาพสังคมพืชให้มากที่สุด เพื่อเป็นตัวแทนของ ระบบนิเวศในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนบริเวณที่ไม่มีสภาพป่าหลงเหลือจะทำการสำรวจสภาพการใช้ ประโยชน์ที่ดิน (Land use inventory) โดยอ้างอิงตำแหน่งสำรวจป่าไม้เบื้องต้นจากรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา โดยใช้การสำรวจในภาคสนามจะดำเนินการดังนี้

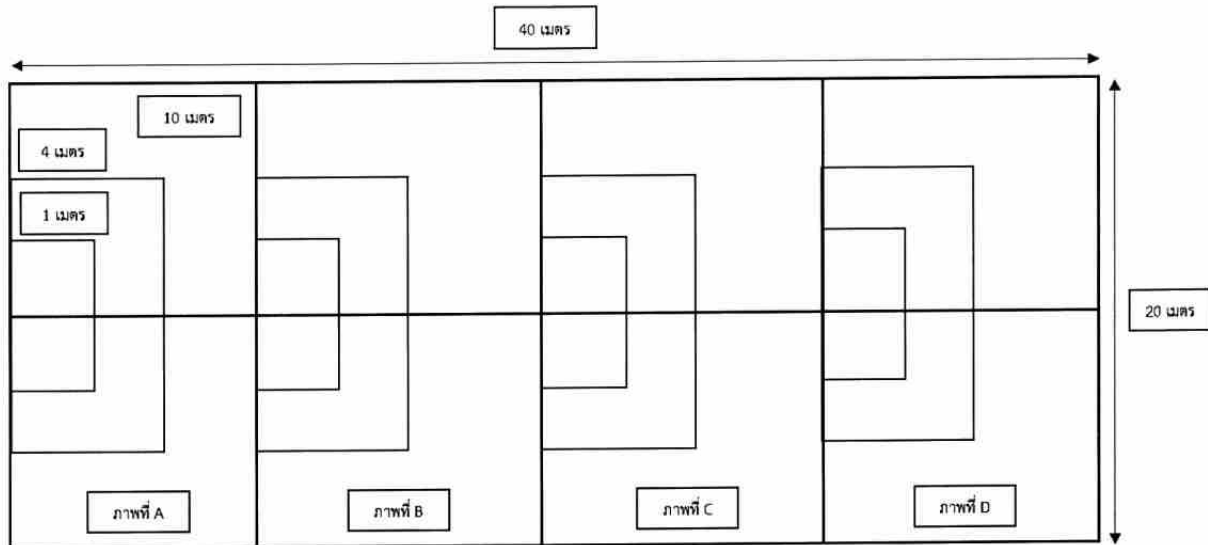
การศึกษาโดยการสำรวจภาคสนาม อ้างอิงวิธีการสำรวจตามเล่มรายงานการประเมินและวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ผลการศึกษาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยวิธีการศึกษามีรายละเอียด ดังนี้

2.4.1) ข้อมูลที่ทำการศึกษา ประกอบด้วย

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

2.4.2) 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

2.4.3) 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) เป็นค่าที่ชี้ให้เห็นว่าพรรณไม้นั้นมีอิทธิพลต่อสังคมพืชที่ขึ้นอยู่มากน้อยเพียงใด พรรณไม้ที่มีความเด่นมากเป็นพรรณไม้ที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่นั้นมาก ความเด่นของพรรณไม้สามารถบอกได้ในรูปของการปกคลุม หมายถึง เนื้อที่ของพื้นที่ที่ถูกปกคลุมโดยเรือนยอดหรือส่วนที่อยู่เหนือพื้นดินของพืช โดยพื้นที่หน้าตัด (Basal area) เป็นค่าที่ชี้ถึงความเด่นชัดของพรรณไม้ได้ เนื่องจากพื้นที่หน้าตัดย่อมสัมพันธ์กับขนาดของเรือนยอด โดยหาได้จากสูตร

$$\text{เปอร์เซ็นต์พื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้นั้น} = \frac{\text{ผลรวมของพื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้นั้น} \times 100}{\text{ผลรวมของพื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้ทุกชนิด}}$$

และความเด่นของพรรณไม้ สามารถบอกได้ในรูปของความเด่นสัมพัทธ์ (Relative Dominance) คือ

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

ดัชนีความสำคัญ (Important Value Index: IVI) เป็นการรวมค่าความสัมพันธ์ ความหนาแน่นสัมพัทธ์ และความเด่นสัมพัทธ์ เป็นค่าที่ใช้แสดงถึงความสำเร็จทางนิเวศวิทยาของพรรณไม้ในการครอบครองพื้นที่นั้น ซึ่งค่าดัชนีความสำคัญของพืชชนิดหนึ่งจะมีค่าตั้งแต่ 0-300 ในกรณีหาค่าดัชนีของกล้าไม้ ซึ่งไม่สามารถหาค่าพื้นที่หน้าตัดได้ ให้หาค่าดัชนีความสำคัญได้จากผลรวมของความถี่สัมพัทธ์ และความหนาแน่นสัมพัทธ์เท่านั้น และมีค่าตั้งแต่ 0-200

ความหลากหลายของชนิดพันธุ์ (Species Diversity) เป็นปริมาณความมากน้อยของสิ่งมีชีวิตซึ่งอาศัยอยู่ในระบบนิเวศหนึ่ง การหาความหลากหลายของชนิดพันธุ์โดยการนับจำนวนต้นไม้นั้นแล้วคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลายต่างๆ 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' = ค่าดัชนีความหลากหลายของ Shannon-Wiener

P_i = สัดส่วนระหว่างจำนวนต้นไม้นั้นของพันธุ์ไม้ (i) ต่อจำนวนต้นของพรรณไม้ทั้งหมด

S = จำนวนพรรณไม้ทั้งหมด

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

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

2.7) **ระยะเวลาดำเนินการ :** ดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการสำรวจในช่วงเดือนตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568

2.8) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.8.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพป่าไม้ / นิเวศวิทยานก โดยเฉพาะการทำหน้าที่ในการเป็นแหล่งที่พักอาศัยและแหล่งอาหารของสัตว์ในระบบนิเวศ

2.8.2) ประเมินผลกระทบที่มีต่อกิจกรรมการบินจากสัตว์ในระบบนิเวศ โดยเฉพาะสัตว์ประเภทนก

2.8.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.8.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ ให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.8.5) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และอาจจะมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรป่าไม้ กับสภาพปัจจุบัน

2.8.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหา หากพบว่าเกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ผลการสำรวจนิเวศวิทยานก/ทรัพยากรป่าไม้ พบว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ บางส่วนซ้อนทับกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด ครอบคลุมพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด และป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด แปลงที่สอง จากสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่าโดยส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ส่วนพื้นที่โดยรอบโครงการถูกใช้ประโยชน์ในการเกษตรเป็นหลัก โดยในบริเวณที่ลุ่มใช้ประโยชน์ในการทำนาข้าว ในบริเวณที่ดอนถัดจากที่ลุ่มขึ้นมาใช้ประโยชน์ในการปลูกพืชไร่ พืชที่ปลูกในช่วงสำรวจ ได้แก่ อ้อยและมันสำปะหลัง นอกจากนั้นยังพบว่ามีการทำสวนป่าไม้ยูคาลิปตัส สวนยางพารา และสวนไม้สัก บางพื้นที่ยังคงมีลักษณะเป็นหย่อมป่ากระจายอยู่ห่างๆ กันในบริเวณพื้นที่รอบโครงการด้วย

ลักษณะทางนิเวศวิทยาและความหลากหลายของชนิดพรรณไม้ โดยส่วนใหญ่พื้นที่ของโครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด โดยพื้นที่จะถูกเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ป่าไม้เป็นพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยทำการวิเคราะห์สังคมพืชเชิงปริมาณในพื้นที่ป่าไม้ พบว่า สังคมพืชที่ปรากฏเป็นสังคมพืชประเภทป่าเต็งรัง ไม้ต้นที่มีค่าดัชนีความสำคัญมากที่สุด 5 อันดับแรกในพื้นที่ ได้แก่ แดง รองลงมา คือ เต็ง มะค่าแต้ ฉนวน พลวง ส่วนไม้หนุมที่มีค่าดัชนีความสำคัญมากที่สุด คือ เล็บเหยี่ยว รองลงมา คือ เต็ง ถัดมา คือ แดง ตามลำดับ

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด ไม้เถา จำนวน 13 ชนิด และกล้วยไม้ จำนวน 6 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้เถา และกล้วยไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 17,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นมาก คือ มะค่าแต้ แดง มะกอก และเต็ง

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าจะนำเสนอไว้ในรายงานฉบับกลาง (Interim Report)

5.2.8 ทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากิน และการแพร่กระจายของสัตว์ป่า

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่อาศัยหรือเข้ามาใช้ประโยชน์บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน รวมทั้งประเมินค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ และตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้

1.2) เพื่อศึกษาลักษณะนิเวศของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบัน ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.3) เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.4) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบของโครงการต่อแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.5) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะมีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) การตรวจสอบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าจากเอกสารและรายงานการศึกษาที่ดำเนินการมาแล้วบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ซึ่งความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากวิธีการนี้ ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสำรวจภาคสนามบริเวณใกล้เคียง หรือใช้เป็นข้อมูลเสริม โดยพิจารณาจากความทันสมัยของข้อมูลและระยะห่างจากพื้นที่ศึกษาเป็นหลัก

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

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

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

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

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

2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการฯ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่าและลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตว์ป่า โดยจำแนกสัตว์ป่าเป็น

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่องรวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดมีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

2.5) การจำแนกชนิดสัตว์ป่า : จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน โดยใช้เอกสารจำแนกชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น ดังนี้

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

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

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

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

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

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

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

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) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตรวจสอบจากพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ.2562 ซึ่งกำหนดสัตว์ป่าของประเทศไทยให้เป็น

(1) สัตว์ป่าสงวน (reserved animal) ได้แก่ ชนิดหายากและใกล้สูญพันธุ์ หรือสูญพันธุ์ไปแล้ว ซึ่งมี 19 ชนิด และมีรายชื่อแนบท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 (ราชกิจจานุเบกษา, 2562) และพระราชกฤษฎีกากำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าสงวน พ.ศ.2567 (ราชกิจจานุเบกษา, 2567)

(2) สัตว์ป่าคุ้มครอง (protected animal) ได้แก่ ชนิดที่คุ้มครองไว้ไม่ให้ประทุษร้ายและเพื่อมิให้บางชนิดต้องสูญพันธุ์ ซึ่งมี 1,302 ชนิด และมีรายชื่อในกฎกระทรวงกำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง พ.ศ.2567 (ราชกิจจานุเบกษา, 2567)

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (2024-2) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติรวมทั้งประเทศไทย การพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และของ IUCN (2024-2) ได้กำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (threatened animal) ในแนวทางเดียวกันและจำแนกเป็น 3 ระดับตามความรุนแรงของการถูกคุกคามจากมากไปน้อยคือ

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

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

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

2.9) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : บริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณใกล้เคียง

2.10) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษาชนิดและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุนกชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-17 เมษายน พ.ศ.2568

2.12) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา :

2.12.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบันและบริเวณใกล้เคียง ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง

2.12.2) ประเมินผลกระทบจากทรัพยากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ประเภทนก ที่มีต่อกิจกรรมการบิน และกิจกรรมอื่นๆ ของท่าอากาศยาน

2.12.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.12.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) อาจจะมีการปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

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 กานกปรอดหัวสีเข้ม นกอีแพรดแถบออกดำ และนกปรอดสวน เป็นต้น

ในด้านสถานภาพของสัตว์ป่า พบว่า มีสัตว์ป่าจำนวน 109 ชนิด ถูกกำหนดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครองจำนวน 67 ชนิด และสัตว์ป่าไม่ได้รับการคุ้มครอง จำนวน 42 ชนิด โดยพบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนก ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 66 ชนิด เช่น นกเขียวท้องขาวปากสีฟ้า นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกหัวขวานต่างแคะ และนกยางเขียว เป็นต้น

สำหรับสภาพนิเวศของพื้นที่ที่จะพัฒนาโครงการในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่เกษตรกรรมซึ่งเป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่ พื้นที่แหล่งชุมชน และพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวของห้วยมป่าที่หลงเหลืออยู่ จึงทำให้มีสัตว์ป่าที่พบเป็นชนิดที่หากินในพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าในกลุ่มนก และสัตว์ป่าที่อาศัยและหากินในพื้นที่เปิดโล่ง เคลื่อนย้ายไปมาระหว่างพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่แหล่งชุมชน และพื้นที่สีเขียวดังกล่าว

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 82 ชนิด โดยไม่พบ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับ ปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และอีกา รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินใน ระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง ส่วนผลการสำรวจ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 56 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ อีกา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 63 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็น อันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่ และเหยี่ยวนกเขาชिरา และชนิด สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา และนกพิราบป่า ส่วน ผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 57 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการ บินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบ จำนวน 3 ชนิด คือ อีกา เหยี่ยวปีกแดง และนกพิราบป่า

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยพบสัตว์ ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และนกปากห่าง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่ จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อ การบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 5 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน และนก แอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 65 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะ เป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบ จำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ อีกา เหยี่ยวปีกแดง และนกพิราบป่า

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าที่ได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-17 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการสำรวจดังนี้

3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป

ภายในท่าอากาศยานที่มีพื้นที่กว้างขวาง มีพื้นที่ป่าไม้ค่อนข้างสมบูรณ์ และพื้นที่ที่รกร้างโดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของเขตการบิน สำหรับในบริเวณเขตการบินสองข้างทางวิ่งมีการปลูกหญ้าและตัดแต่งสม่ำเสมอ มีการตัดต้นไม้เพื่อกำจัดแหล่งที่อยู่อาศัยของนกและสัตว์ต่าง ๆ บริเวณอาคารผู้โดยสาร สำนักงาน และลานจอดรถ มีพรรณไม้ดั้งเดิมที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งพันธุ์ไม้ที่ท่าอากาศยานปลูกเพิ่มเติมเพื่อความสวยงามและให้ร่มเงา สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีรายละเอียดดังนี้

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

3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน : บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ส่วนใหญ่ได้รับการพัฒนาจนเต็มพื้นที่ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากท่าอากาศยานที่มีพื้นที่กว้างขวางจึงมีพื้นที่ป่าไม้ที่ค่อนข้างสมบูรณ์และพื้นที่ที่รกร้างอยู่โดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะทางทิศตะวันออก และทิศตะวันตกของเขตการบิน

สำหรับในบริเวณเขตการบิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการขยายเส้นทางวิ่ง มีการเปิดหน้าดินเพื่อการก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางวิ่ง จึงไม่พบพื้นที่ลานหญ้าและต้นไม้ชนิดอื่นๆ ขึ้นอยู่

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

3.3.3) ความหลากหลายของสัตว์และนกบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน จำนวนทั้งสิ้น 50 ชนิด สามารถจำแนกเป็นนก จำนวน 49 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-1 -ตารางที่ 5.2.8-2 และภาพที่ 5.2.8-1)

ตารางที่ 5.2.8-1				
รายชื่อชนกที่สำรวจพบ ระหว่างวันที่ 16-17 เมษายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Galliformes				
Family Phasianidae				
ไก่ป่า (<i>Gallus gallus</i>)	+	ค	—	—
Order Caprimulgiformes				
Family Apodidae				
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	+	ค	—	—
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</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 Charadriiformes				
Family Glareolidae				
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	+	ค	—	—
Family Charadriidae				
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	++	ค	—	—
Order Suliformes				
Family Phalacrocoracidae				
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	+	ค	—	—
Order Pelecaniformes				
Family Ardeidae				
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	+	ค	—	—
Order Accipitriformes				
Family Accipitridae				
เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ (<i>Circus cyaneus</i>)	+	ค	—	—
เหยี่ยวนกเขาชิดรา (<i>Accipiter badius</i>)	+	ค	—	—
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	++	ค	—	—
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	+	ค	NT	—

ตารางที่ 5.2.8-1				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ระหว่างวันที่ 16-17 เมษายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Coraciiformes				
Family Coraciidae				
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	++	ค	—	—
นกกะเดียนอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	++	ค	—	—
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	+	ค	—	—
Order Piciformes				
Family Megalaimidae				
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	+	ค	—	—
Order Passeriformes				
Family Artamidae				
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	++	ค	—	—
Family Aegithinidae				
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	+	ค	—	—
Family Dicruridae				
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	+	ค	—	—
Family Rhipiduridae				
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	+	ค	—	—
Family Corvidae				
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	++	ค	—	—
นกกาแวน (<i>Crypsirina temia</i>)	+	ค	—	—
Family Alaudidae				
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	++	ค	—	—
Family Pycnonotidae				
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	+	ค	—	—
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	+	ค	—	—
Family Hirundinidae				
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	++	ค	—	—
Family Cisticolidae				
นกกระเจี๊ยบสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	+	ค	—	—
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	+	ค	—	—
Family Sturnidae				
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	++	ค	—	—
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	++	ค	—	—
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	+++	ค	—	—
Family Muscicapidae				
นกกาเหมาบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	++	ค	—	—
นกจับแมลงคอน้ำตาลแดง (<i>Cyornis whitei</i>)	+			
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)	+			
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	+			
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	+	ค	—	—

ตารางที่ 5.2.8-1				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ระหว่างวันที่ 16-17 เมษายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Family Dicaeidae				
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	+	ค	—	—
Family Nectariniidae				
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	++	ค	—	—
Family Passeridae				
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	+++	ค	—	—
นกกระจอกตาส (Passer flaveolus)	++	ค	—	—
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	++	—	—	—
Family Estrildidae				
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	+	ค	—	—
Family Motacillidae				
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	++	ค	—	—
49	3,18,29	45	1	0

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 (2025-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5.2.8-2				
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ระหว่างวันที่ 16-17 เมษายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Rodentia Family Sciuridae กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	+	—	—	—
1	0,0,1	0	0	0

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 (2025-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3.3.4) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบทั้งหมด 50 ชนิด ไม่อาจระบุเป็นจำนวนตัวต่อหน่วยพื้นที่ได้อย่างชัดเจนเนื่องจากปัจจัยสำคัญ คือ การประเมินปริมาณประชากรของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ซึ่งต้องใช้วิธีการแตกต่างกันหลากหลาย จึงไม่อาจดำเนินการได้ในช่วงของการศึกษาที่มีระยะเวลายาวนาน ด้วยเหตุนี้ ปริมาณประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดจึงประเมินเป็นระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ซึ่งจำแนกเป็น 3 ระดับ รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.8-3 และมีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ดังนี้

ระดับความชุกชุมสัมพัทธ์มาก : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมากหรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้งซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้างหรือกินอาหารได้หลากหลายประเภทจึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมากหรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก โดยพบนก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกฟิราป่า นกกิ่งไคร้คอดำ และนกกระจอกใหญ่

ระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐาน หรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้งแต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดีหรือปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้างหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย โดยพบนก จำนวน 18 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล นกเขาไฟ นกเขาขาว นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกกระเดียนอกขาว นกแอ่นพง อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกนางแอ่นบ้าน นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกยางเขินบ้าน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน และนกเด้าดินทุ่งเล็ก



นกแอนทุ่งใหญ่



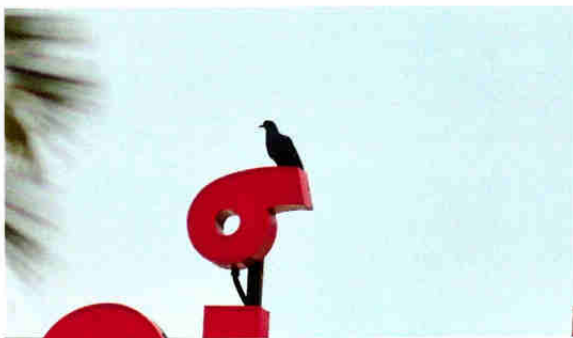
นกกระแตแต้แว๊ด



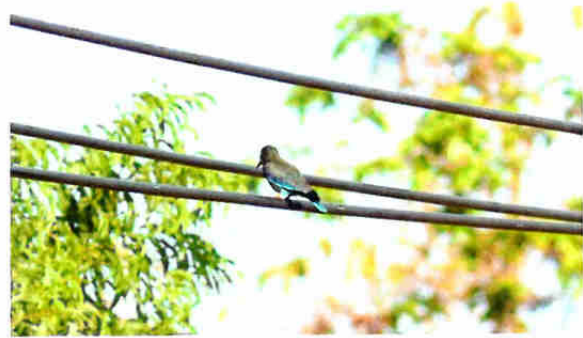
นกกิ้งโครงคอดำ



นกเขาไฟ



นกพิราบป่า



นกตะขาบทุ่ง



นกเด้าดินทุ่งเล็ก



นกกาเหว่า

ครั้งที่ 1 ช่วงเดือนเมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ระดับความขรุขระสัมพัทธ์น้อย : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย รายละเอียดดังนี้

นก จำนวน 28 ชนิด ได้แก่ ไก่ป่า นกแอ่นกินรัง นกกะปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า นกเขาใหญ่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกาน้ำเล็ก นกยางโทนใหญ่ เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบอกดำ นกกาแวน นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกกระजิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกจับแมลงคอน้ำตาลแดง นกจับแมลงคอแดง นกยอดหญ้า หัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน และนกกะตีดัดขี้หมู

สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี

ตารางที่ 5.2.8-3				
จำนวนชนิดตามระดับความขรุขระสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
ชั้นสัตว์ป่า	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2568)			
	ทั้งหมด	ขรุขระมาก	ขรุขระปานกลาง	ขรุขระน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	0	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน	0	0	0	0
นก	49	3	18	28
สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม	1	0	0	1
รวม	50	3	18	29

3.3.5) สถานภาพสัตว์ป่า

การอนุรักษ์สัตว์ป่าจำเป็นต้องกำหนดสถานภาพของสัตว์ป่า เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการคุ้มครองชนิดที่มีประชากรน้อยและชนิดที่มีการแพร่กระจายเป็นขอบเขตจำกัด ไม่ให้หมดหรือสูญหายไปจากพื้นที่และ/หรือไม่ให้สูญพันธุ์ไปจากโลก ในทางกลับกันต้องควบคุมชนิดที่มีประชากรมากให้มีปริมาณในระดับที่ไม่ทำให้สมดุลของระบบนิเวศในพื้นที่สูญเสียไป ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดสถานภาพสัตว์ป่าเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยจำแนกเป็นสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ที่กำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าสงวนและสัตว์ป่าคุ้มครอง และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ซึ่งพิจารณาตามภาวะของการถูกคุกคามและทำให้ประชากรลดจนขอบเขตการแพร่กระจายของสัตว์ป่าลดลง โดยสถานภาพแต่ละประเภทของสัตว์ป่า ที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังนี้

(1) **สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย :** จากการสำรวจในเดือน เมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวน ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 42 ชนิด ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มดังตารางที่ 5.2.8-4

นก จำนวน 42 ชนิด ได้แก่ นกกิ่งไคร้คอดำ นกกระจอกใหญ่ นกแอ่นตาล นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกกระเต็นอกขาว นกแอ่นพง อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกนางแอ่นบ้าน นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกอินทรีเล็ก นกกระจอกตาล นกเค้าดินทุ่งเล็ก ไก่ป่า นกแอ่นกินรัง นกกะปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกาน้ำเล็ก นกยางโทนใหญ่ เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบอกดำ นกกาแวน นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกกระจิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน และนกกะตีดัดขี้หมู

ตารางที่ 5.2.8-4 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
ชั้นสัตว์ป่า	ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)			
	ทั้งหมด	สัตว์สงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	0	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน	0	0	0	0
นก	42	0	42	0
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	1	0	0	1
รวม	43	0	42	1

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ IUCN (2025-1) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) และที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT)

3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-5)

นกที่กินพืช จำนวน 11 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาขาว นกกินปลือก เหลือง นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกเขาใหญ่ นกตีทอง นกสีชมพูสวน และนกกระติ๊ดขี้หมู นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

นกที่กินสัตว์ จำนวน 27 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกกระเต็นออกขาว นกแอ่นพง นกนางแอ่นบ้าน นกกางเขนบ้าน นกเด้าดินทุ่งเล็ก นกแอ่นกินรัง นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกาบ้านเล็ก นกยางโทนใหญ่ เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา และนกยอดหญ้าสีดำ โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำและอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืชที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

นกที่กินพืชและสัตว์ จำนวน 11 ชนิด ได้แก่ นกกิ่งไคร้คอดำ อีกา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา ไก่ป่า นกกระจูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกกากะเหว นกกาแวน นกปรอดสวน และนกปรอดหัวสีเข้ม

ตารางที่ 5.2.8-5			
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
ไก่ป่า (<i>Gallus gallus</i>)			✓
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)		✓	
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)		✓	
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)			✓
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)			✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)			✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓		
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)		✓	
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)		✓	
เหยี่ยวนกเขาขีดรา (<i>Accipiter badius</i>)		✓	
เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ (<i>Circus cyaneus</i>)		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกกะเดียนอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)		✓	
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)		✓	
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	✓		
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)		✓	
นกแขวงแขวงหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)		✓	
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)		✓	
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)			✓
นกกาแวน (<i>Crypsirina temia</i>)			✓
นกจาบฝนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)		✓	
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)			✓
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)			✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)		✓	
นกกระจุบใหญ่สีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)		✓	
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)			✓
นกกาขเหน็บ (<i>Copsychus saularis</i>)		✓	
นกจับแมลงคอน้ำตาลแดง (<i>Cyornis whitei</i>)		✓	

ตารางที่ 5.2.8-5 ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)		✓	
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)		✓	
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)		✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	nectar		
นกกินปลือกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	nectar		
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓		
นกกระจอกตาส (<i>Passer flaveolus</i>)	✓		
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓		
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓		
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	
49	11	27	11

3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกในบริเวณพื้นที่ศึกษา จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-6)

นกประจำถิ่น เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น จำนวน 43 ชนิด ได้แก่ นกกิ่งไคร้คอดำ นกกระจอกใหญ่ นกแอ่นตาล นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกกระเต็นออกขาว นกแอ่นพง อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกตาส นกเด้าดินทุ่งเล็ก ไก่ป่า นกแอ่นกินรัง นกกะปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกาบ้านเล็ก นกยางโทนใหญ่ เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกกาเวน นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกระจอกตาส นกกระจอกบ้าน นกเขาใหญ่ และนกกระดัดขี้หมู

นกอพยพในช่วงฤดูหนาว เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 5 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกนางแอ่นบ้าน เหยี่ยวนกเขาชิดรา นกจับแมลงคอบ้านตาลแดง นกจับแมลงคอแดง และนกยอดหญ้าสีดำ

นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ไม่พบนกกลุ่มนี้จากการศึกษา

นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ในประเทศไทย บางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว มีจำนวน 1 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่

ตารางที่ 5.2.8-6 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
ไก่ป่า (<i>Gallus gallus</i>)	R
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	R
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasensis</i>)	R
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	R
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	R
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis 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
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	B
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	R
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	R
เหยี่ยวนกเขาขีดรา (<i>Accipiter badius</i>)	N
เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ (<i>Circus cyaneus</i>)	R
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	R
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	R
นกกะเดียนอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	R
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	R
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	R
นกแขว่งหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	R
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	R
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	R
นกกาแว่น (<i>Crypsirina temia</i>)	R
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	R
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	R
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	R
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	N
นกกระจุบใหญ่สีเรียบ (<i>Prinia inomata</i>)	R
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R

ตารางที่ 5.2.8-6 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	R
นกกาข่านบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	R
นกจับแมลงคอน้ำตาลแดง (<i>Cyornis whitei</i>)	N
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)	N
นกยอหดหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	N
นกยอหดหัวสีดํา (<i>Saxicola caprata</i>)	R
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	R
นกกิ้งป๋อเล็กเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	R
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	R
นกกระจอกตาส (<i>Passer flaveolus</i>)	R
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	R
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	R
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	R
49	43,5,1

R = นกประจำถิ่น N = นกอพยพ B = นกอพยพเข้ามาสร้างรังวางไข่

3.3.8) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจภาคสนามในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวน 8 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)

ปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากินยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยข้างน้อยหรือไม่มีโอกาสนกชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการ ชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกในระดับสูง ในระดับปานกลาง และในระดับต่ำ (ควรเฝ้าระวัง) ดังตารางที่ 5.2.8-7

ตารางที่ 5.2.8-7			
โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่อากาศยานจะชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓		
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓		
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)		✓	
8	4	4	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2568)

โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่งออกเป็น 7 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.)
- ขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.)

โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลางและระดับต่ำ ดัง ตารางที่ 5.2.8-8

ตารางที่ 5.2.8-8			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓		
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓		
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)		✓	
8	4	4	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2568)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกดังตารางที่ 5.2.8-7 และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายดังตารางที่ 5.2.8-8 สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดังตารางที่ 5.2.8-9 และตำแหน่งที่พบแสดงดังรูปที่ 5.2.8-1 มีรายละเอียดดังนี้

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : จำนวน 4 ชนิด
คือ

นกกระแตแต้แว๊ด เป็นนกที่มีขนาดเล็กถึงปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินเป็นคู่ หรือเป็นฝูง เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

นกตะขาบทุ่ง เป็นนกที่มีขนาดเล็ก หากินด้วยการบินโฉบจับแมลงกลางอากาศ ดังนั้น จึงมีการบินหากินอยู่ตลอดในเวลากลางวัน ทั้งยังมีจำนวนประชากรในเขตพื้นที่การบินระดับกลาง และมีพฤติกรรมรวมกันเป็นฝูงเพื่อหากินในเขตพื้นที่การบิน

นกพิราบป่า เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตามอาคารสำนักงานต่าง ๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง : จำนวน 4 ชนิด คือ

นกแอ่นทุ่งใหญ่ เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างเล็ก มีพื้นที่หากินกว้างตามทุ่งนา ทุ่งหญ้า สั้น ๆ รอบหนองบึง หรือใกล้แหล่งน้ำ แม้มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินเป็นฝูงใหญ่

ตารางที่ 5.2.8-9			
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกเขาไฟ นกกิ้งกือคอดำ นกเค้าดินทุ่งเล็ก		
ปานกลาง		นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกตะขาบทุ่ง นกกาเหว่า	
สูง	4	4	0

3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) พบว่า ไม่มีเหตุการณ์อากาศยานชนนกเกิดขึ้น

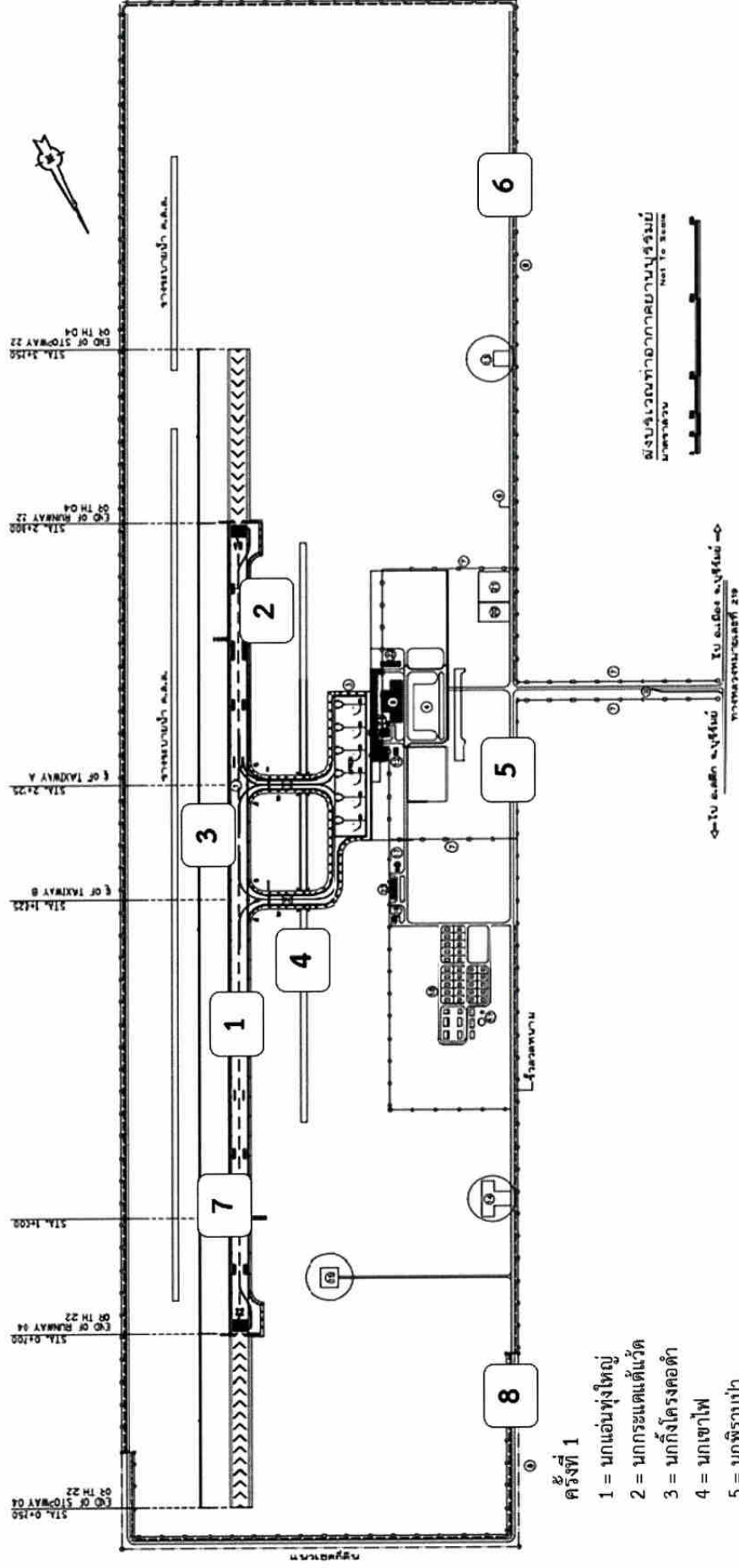
4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567) กับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ.2562) และผลการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2566) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ ตารางที่ 5.2.8-10)

ตารางที่ 5.2.8-10 เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ประเภท	ธ.ค. 62 ^{1/}	เม.ย. 65 ^{2/}	ส.ค. 65 ^{2/}	เม.ย. 66 ^{2/}	ส.ค. 66 ^{2/}	เม.ย. 67	ก.ค. 67	เม.ย. 68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	13	8	7	5	6	8	8	0
สัตว์เลื้อยคลาน	19	16	10	9	5	6	7	0
นก	76	51	33	45	42	53	44	49
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	13	7	6	4	4	5	6	1
รวม	121	82	56	63	57	72	65	50

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



ครั้งที่ 1

- 1 = นกแอ่นทุ่งใหญ่
- 2 = นกกระแตแต้แว้ด
- 3 = นกกิ่งคองคอด้า
- 4 = นกเขาไฟ
- 5 = นกฟิราบบ่า
- 6 = นกตะขาบทุ่ง
- 7 = นกเค้าดินทุ่งเล็ก
- 8 = นกกาเหว่า

ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการการบิน ครั้งที่ 1

รูปที่ 5.2.8-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : การศึกษาปัจจุบัน ไม่พบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาได้ รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก แสดงดังตารางที่ 5.2.8-11

ตารางที่ 5.2.8-11 เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ส.ศ.65	เม.ย.66	ส.ศ.66	เม.ย.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
<i>Order Anura</i>								
<i>Family Bufonidae</i>								
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
<i>Family Microhylidae</i>								
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	x	✓	x	✓	✓	✓	✓	x
อึ่งลายแต้ม (<i>Microhyla butleri</i>)								
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
อึ่งข้างดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	x	✓	✓	x	x	x	x	x
<i>Family Dicroglossidae</i>								
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
กบนา (<i>Hoplobatrachus rugulosus</i>)					✓	✓	✓	x
เขียดจระนา (<i>Occidozyga lima</i>)	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x
เขียดหลังปุ่มที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	x	✓	✓	x	x	x	x	x
เขียดทราย (<i>Occidozyga martensii</i>)	x	x	x	x	x	✓	✓	x
<i>Family Rhacophoridae</i>								
ปาดบ้านหัวใหญ่ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	x	✓	✓	x	x	x	x	x
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	x	x	x	✓	✓	✓	✓	x
รวม	0	8	7	5	6	8	8	0

4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : การศึกษาปัจจุบัน ไม่พบสัตว์เลื้อยคลาน จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ได้ รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลื้อยคลาน แสดงดังตารางที่ 5.2.8-13

ตารางที่ 5.2.8-12 เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Squamata</i>								
<i>Family Agamidae</i>								
แย้ออีสาน (<i>Leiolepis reevesi rubritaeniata</i>)	✓	×	×	✓	✓	×	×	×
กิ้งก่าหัว (<i>Calotes versicolor</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
กิ้งก่าสวน (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes mystaceus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
<i>Family Gekkonidae</i>								
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	×	×	×	✓	×	✓	✓	×
จิ้งจกดินลายจุด (<i>Dixonius siamensis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
จิ้งจกหินสีจาง (<i>Gehyra mutilata</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
จิ้งจกหางแบนเล็ก (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
<i>Family Scincidae</i>								
จิ้งเหลนหลากลาย (<i>Eutropis macularia</i>)	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	×
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	×
จิ้งเหลนหางยาว (<i>Mabuya longicularia</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
<i>Family Varanidae</i>								
ตะกวดเบงกอล (<i>Varanus bengalensis</i>)	×	×	×	✓	×	✓	✓	×
<i>Family Pythonidae</i>								
งูเหลือม (<i>Python reticulatus</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×
<i>Family Colubridae</i>								
งูสิงบ้าน (<i>Ptyas korros</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
งูสิงหางลาย (<i>Ptyas mucosa</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
งูสาม่านพระอินทร์ (<i>Dendrelaphis pictus</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
งูเขียวพระอินทร์ (<i>Chrysopelea ornata</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
งูปลิง (<i>Hypsiscopus plumbea</i>)								
งูเขียวปากแหลม (<i>Ahaetulla nasuta</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
งูหมอก (<i>Psammodynastes pulverulentus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
รวม	4	16	10	9	5	6	7	0

4.3) นัก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดังตารางที่ 5.2.8-13

4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 15 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวแดง เหยี่ยวนกเขาชिरา นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกแอ่นตาล นกตะขาบทุ่ง อีกา นกจาบผนปีกแดง นกนางแอ่นบ้าน นกกิ่งไคร้คอดำ นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระต๊อ นกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 34 ชนิด ได้แก่ นกกาน้ำเล็ก นกยางโทนใหญ่ เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวปีกแดง นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกพิราบป่า นกบั้งรอกใหญ่ นกกระปูดใหญ่ นกกากเหว่า ไก่ป่า นกแอ่นกินรัง นกจาบคาเล็ก นกกะเต็งนอกขาว นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกกากวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกกางเขนบ้าน นกจับแมลงคอแดง นกจับแมลงคือน้ำตาลแดง นกยอดหญ้าสีดำ นกยอดหญ้าหัวดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง เหยี่ยวขาว

4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เปรียบเทียบผลการสำรวจเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 เมษายน พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 33 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวแดง นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกแอ่นตาล นกจาบคาเล็ก นกตะขาบทุ่ง นกกะเต็งนอกขาว นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีแพรดแถบออกดำ อีกา นกจาบผนปีกแดง นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกนางแอ่นบ้าน นกกระจับธรรมดา นกกิ่งไคร้คอดำ นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระต๊อ นกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 15 ชนิด ได้แก่ นกกาน้ำเล็ก นกยางโทนใหญ่ เหยี่ยวนกเขาชिरา เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวปีกแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ ไก่ป่า นกแอ่นกินรัง นกแซงแซวหางปลา นกกากวน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกยอดหญ้าหัวดำ

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 17 ชนิด ได้แก่ นกเค้าโมง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวรุ้ง นกตีนเทียน นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกกระปูดใหญ่ นกกากเหว่า นกตบยุงป่าโคก นกกระรางหัวขวาน นกโพระดกธรรมดา นกหัวขวานต่างอกลายจุด นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกปรอดหน้าवल นกปรอดทอง นกกระจับหญ้าท้องเหลือง นกกระจับคอดำ นกกระจับหญ้าอกเทา นกจับแมลงคอแดง นกจับแมลงคือน้ำตาลแดง นกกินปลีดำม่วง นกเค้าลมเหลือง

ตารางที่ 5.2.8-13 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Anseriformes</i>								
<i>Family Anatidae</i>								
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×
<i>Order Ciconiiformes</i>								
<i>Family Ciconiidae</i>								
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	×	×	×	×	×	✓	✓	×
<i>Order Suliformes</i>								
<i>Family Phalacrocoracidae</i>								
นกกระยางดำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	✓
<i>Order Pelecaniformes</i>								
<i>Family Ardeidae</i>								
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
นกยางกรอกพันธุจีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกยางเขียว (<i>Butorides striata</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×
นกยางเป็ด (<i>Egretta garzetta</i>)	×	×	✓	×	✓	✓	×	×
<i>Family Strigidae</i>								
นกเค้าแมว (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
<i>Order Accipitriformes</i>								
<i>Family Accipitridae</i>								
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	✓	✓	×	×	×	×	✓	×
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
เหยี่ยวรุ้ง (<i>Spilornis cheela</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×
เหยี่ยวต่างดำขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
เหยี่ยวนกเขาขีดรา (<i>Accipiter badius</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×	✓
เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ (<i>Circus cyaneus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	✓
<i>Order Gruiformes</i>								
<i>Family Rallidae</i>								
นกกวัก (<i>Amaurornis phoenicurus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
<i>Order Charadriiformes</i>								
<i>Family Turnicidae</i>								
นกคุ่มอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	×	×	✓	×	×	✓	×	×
<i>Family Recurvirostridae</i>								
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	×	✓	×	×	×	✓	×	×
<i>Family Charadriidae</i>								
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	×	✓	×	✓	×	×	×	×
<i>Family Scolopacidae</i>								
นกอีโก้ยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
<i>Family Glareolidae</i>								
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5.2.8-13 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ส.ศ.65	เม.ย.66	ส.ศ.66	เม.ย.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
<i>Order Columbiformes</i>								
<i>Family Columbidae</i>								
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Order Cuculiformes</i>								
<i>Family Cuculidae</i>								
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	×	×	✓	×	✓	✓	✓	✓
นกอีวาบตักแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	×	✓	✓					
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Order Galliformes</i>								
<i>Family Phasianidae</i>								
ไก่ป่า (<i>Gallus gallus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
<i>Order Caprimulgiformes</i>								
<i>Family Caprimulgidae</i>								
นกแอ่นใหญ่หัวตาขาว (<i>Hirundapus giganteus</i>)								
นกตบยุงป่าโคก (<i>Caprimulgus affinis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกแอ่นพันธุ์หิมาลัย (<i>Aerodramus brevirostris</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	✓
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus affinis</i>)	×	×	×	✓	×	✓	×	×
<i>Order Bucerotiformes</i>								
<i>Family Upupidae</i>								
นกกระรางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
<i>Order Coraciiformes</i>								
<i>Family Coraciidae</i>								
นกจาบคาคอสีฟ้า (<i>Merops viridis</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
นกจาบคาลึก (<i>Merops orientalis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกจาบคาคาหัวเขียว (<i>Merops philippinus</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×
<i>Family Alcedinidae</i>								
นกกระเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	×	✓	×	×	×	✓	×	✓
<i>Order Piciformes</i>								
<i>Family Megalaimidae</i>								
นกโพระดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	×	×	✓	✓	✓	✓	×	✓
<i>Family Picidae</i>								
นกหัวขวานด่างอกลายจุด (<i>Dendrocopos analis</i>)	×	✓	×	✓	✓	×	×	×

ตารางที่ 5.2.8-13 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ส.ศ.65	เม.ย.66	ส.ศ.66	เม.ย.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
<i>Order Passeriformes</i>								
<i>Family Artamidae</i>								
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Aegithinidae</i>								
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Campephagidae</i>								
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
<i>Family Laniidae</i>								
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
<i>Family Dicuridae</i>								
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicurus macrocerus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	✓
นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ (<i>Dicurus paradiseus</i>)	×	✓	✓	✓	×	×	×	×
นกแซงแซวหางอนขน (<i>Dicurus hottentottus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
<i>Family Rhipiduridae</i>								
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Corvidae</i>								
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
นกกาแว่น (<i>Crypsirina temia</i>)	×	×	×	×	✓	✓	✓	✓
<i>Family Alaudidae</i>								
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Pycnonotidae</i>								
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	×	✓	×	×	×	×	✓	✓
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหน้าवल (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	×	✓	×	×	×	✓	×	×
นกปรอดทอง (<i>Pycnonotus atriceps</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
<i>Family Hirundinidae</i>								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Cisticolidae</i>								
นกกระจุบหญ้าท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกกระจุบหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)	×	×	×	×	×	✓	✓	✓
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	×	✓	×	×	×	✓	✓	✓
นกกระจุบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	×	✓	×	×	×	✓	×	×
นกกระจุบหญ้าอกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
<i>Family Phylloscopidae</i>								
นกกระจุบสีคล้ำ (<i>Phylloscopus fuscatus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
<i>Family Stumidae</i>								
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5.2.8-13 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ส.ศ.65	เม.ย.66	ส.ศ.66	เม.ย.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
<i>Family Muscicapidae</i>								
นกกาชเชนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
นกจับแมลงคอน้ำตาลแดง (<i>Cyornis whitei</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	×	✓	✓	✓	×	✓	×	✓
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	✓
<i>Family Dicaeidae</i>								
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Nectariniidae</i>								
นกกินปลีดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	×	✓	×	×	×	✓	×	×
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Passeridae</i>								
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
นกกระจอกตาส (<i>Passer flaveolus</i>)	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Ploceidae</i>								
นกกระจาบทองแดง (<i>Ploceus philippinus</i>)	×	×	×	✓	✓	×	✓	×
<i>Family Estrildidae</i>								
นกกระดี่ขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
<i>Family Motacillidae</i>								
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเด้าลมเหลือง (<i>Motacilla flava</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
รวม	17	51	33	45	42	53	44	49

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดังตารางที่ 5.2.8-15

4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระรอก
หลากสี

4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่
กระรอกหลากสี

ตารางที่ 5.2.8-14 เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ส.ศ.65	เม.ย.66	ส.ศ.66	เม.ย.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
<i>Order Scandentia</i>								
<i>Family Tupaiidae</i>								
กระแตเหินือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	x	✓	✓	✓	✓	x	x	x
<i>Order Rodentia</i>								
<i>Family Muridae</i>								
หนูพุกใหญ่ (<i>Bandicota indica</i>)	x	✓	✓	x	x	x	x	x
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumi</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
<i>Family Sciuridae</i>								
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กระรอกท้องแดง (<i>Callosciurus erythraeus</i>)								
กระจ๊วน (<i>Menetes berdmorei</i>)	x	✓	✓	x	x	✓	x	x
กระเล็นขนปลายหูสั้น (<i>Tamias mccllellandi</i>)	x	✓	x	x	x	✓	✓	x
<i>Order Carnivora</i>								
<i>Family Herpestidae</i>								
พังพอนธรรมดา (<i>Herpestes javanicus</i>)	x	x	x	✓	x	x	x	x
พังพอนเล็ก (<i>Herpestes javanicus</i>)	x	✓	✓	x	x	x	x	x
<i>Family Vespertilionidae</i>								
ค้างคาวเทศานใหญ่ (<i>Scotophilus heathii</i>)	x	x	x	x	✓	x	x	x
ค้างคาวลูกหนูบ้าน (<i>Pipistrellus javanicus</i>)	✓	x	x	x	x	✓	✓	x
<i>Family Pteropodidae</i>								
ค้างคาวหน้าใหญ่ (<i>Macroqlossus sobrinus</i>)								
ค้างคาวขอบหูขาวกลาง (<i>Cynopterus sphinx</i>)	x	x	x	x	x	x	✓	x
รวม	1	7	6	4	4	5	6	1

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : จากผลการสำรวจชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินที่พบเหมือนกับผลการสำรวจในระยะที่ผ่านมา คือ เป็ดแดง เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ ดังตารางที่ 5.2.8-16

ตารางที่ 5.2.8-15 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์									
ระดับความเป็นอันตรายต่อการบิน	ธันวาคม พ.ศ.2562 ^{1/}	เมษายน พ.ศ.2565 ^{2/}	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	เมษายน พ.ศ.2566 ^{2/}	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	เมษายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2568	
ระดับต่ำ	นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระแตแต้แว๊ด นกเงือกคอดำ นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง	-	อีกา นกพิราบป่า	อีกา เหยี่ยวปีกแดง นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกเงือกคอดำ นกเด้าดินทุ่งเล็ก	
ระดับปานกลาง	เหยี่ยวแดง นกยางโตน้อย นกเป็ดแดง นกยางไฟธรรมดา นกยางกรอกพันธุ์จีน อีกา นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกบั้งรอกใหญ่ นกปากห่าง	เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง อีกา	อีกา	เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	เหยี่ยวแดง	เหยี่ยวแดง	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกตะขาบทุ่ง นกกาเหว่า	
ระดับสูง	-	-	-	เป็ดแดง	เป็ดแดง	เป็ดแดง	เป็ดแดง นกปากห่าง	-	
รวม	15	7	1	6	6	8	8	7	

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 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 50 ชนิด สามารถจำแนกเป็นนก จำนวน 49 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด และผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 4 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกกิ่งโครงคอดำ และนกเด้าดินทุ่งเล็ก

ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียงสามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ ดังนี้

5.1) 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

5.2) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่รอบแหล่งน้ำหรือพื้นที่ใกล้เคียง สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ริมแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะที่มีน้ำขัง และมีพืชน้ำขึ้นอยู่ ทั้งหนาแน่น และไม่หนาแน่น ได้แก่ นกกระสาแดง ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชริมน้ำ และแหล่งน้ำที่ค่อนข้างตื้น

วิธีการควบคุม : กำจัดพืชน้ำ และพืชริมน้ำออกให้โล่งเตียน หรือการขุดบ่อน้ำให้มีความลาดชันสูง ไม่มีริมตลิ่งที่เป็นน้ำตื้น (มีความลึกมากกว่า 1 เมตร) ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจมีนกกระสาทองเข้ามาใช้เป็นพื้นที่สร้างรัง วางไข่ อีกด้วย

5.3) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง มักอาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่งหรือพื้นที่เปิดโล่งสลับกอหญ้าที่กระจายเป็นหย่อม ๆ ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรังวางไข่ ได้แก่ นกปากห่าง เหยี่ยวแดง นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่ สำหรับเหยี่ยวชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหยี่ยวขนาดใหญ่ มีความต้องการพื้นที่สำหรับเกาะพักบนพื้นดินเพื่อตากปีก และเตรียมตัวสำหรับการร่อน โดยนกขนาดใหญ่เหล่านี้จะลงมาเกาะพักอยู่ตามพื้นที่เปิดโล่ง และร่อนกระทั่งแสงแดดส่องลงพื้นที่โล่ง และพื้นผิวของพื้นที่โล่งมีอุณหภูมิสูงขึ้น จนเกิดเป็นมวลอากาศร้อนที่จะลอยตัวสูงขึ้นในแนวตั้ง และนกเหล่านี้จะอาศัยลมร้อนที่กำลังลอยตัวสูงขึ้นเพื่อใช้ในการร่อนแบบ soaring ซึ่งนกจะประหยัดพลังงาน และเมื่อร่อนขึ้นไปสูงได้ระดับตามที่ต้องการแล้ว นกจึงบินออกจากมวลอากาศร้อนดังกล่าวเพื่อไปยังสถานที่ที่นกต้องการต่อไป

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

5.4) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ นกปากห่าง และอื่นๆ

วิธีการควบคุม : ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

5.5) สัตว์ป่าที่หากินอยู่ในอากาศ มักบินหากินอยู่ในอากาศ โดยเฉพาะพื้นที่โล่ง ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่โล่ง ได้แก่ นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นกินรัง

วิธีการควบคุม : ต้องใช้การไล่เท่านั้น

5.6) สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีกา และนกพิราบป่า

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถังขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่เป็นครั้งคราวและสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

5.2.9 เศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข เพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของราษฎรท้องถิ่นที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สํารวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในภาคสนาม โดยใช้แบบสอบถาม พร้อมเอกสารแผนผังแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูล ซึ่งการจัดแบ่งคำถามสำหรับการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 3 กลุ่มเป้าหมาย คือ

กลุ่มครัวเรือน แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 9 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในครัวเรือน และตำแหน่งทางสังคม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ประกอบด้วย อาชีพหลัก/อาชีพรอง/อาชีพเสริม รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ประกอบด้วย ข้อมูลสภาพการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน สถานพยาบาลที่เข้ารับการรักษา และความเพียงพอของสถานพยาบาล ทั้งจำนวนสถานพยาบาลและจำนวนบุคลากรทางการแพทย์

ส่วนที่ 4 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

ส่วนที่ 5 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 6 ปัญหาด้านสังคมที่ได้รับในปัจจุบัน

- ส่วนที่ 7 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
ส่วนที่ 8 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
ส่วนที่ 9 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ แบ่งออกเป็น 6 ส่วนหลัก ดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
ส่วนที่ 2 ข้อมูลปัจจุบันของชุมชน
ส่วนที่ 3 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
ส่วนที่ 4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
ส่วนที่ 5 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม
ส่วนที่ 6 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็น 5 ส่วนหลัก ดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม
ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
ส่วนที่ 3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
ส่วนที่ 4 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม
ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

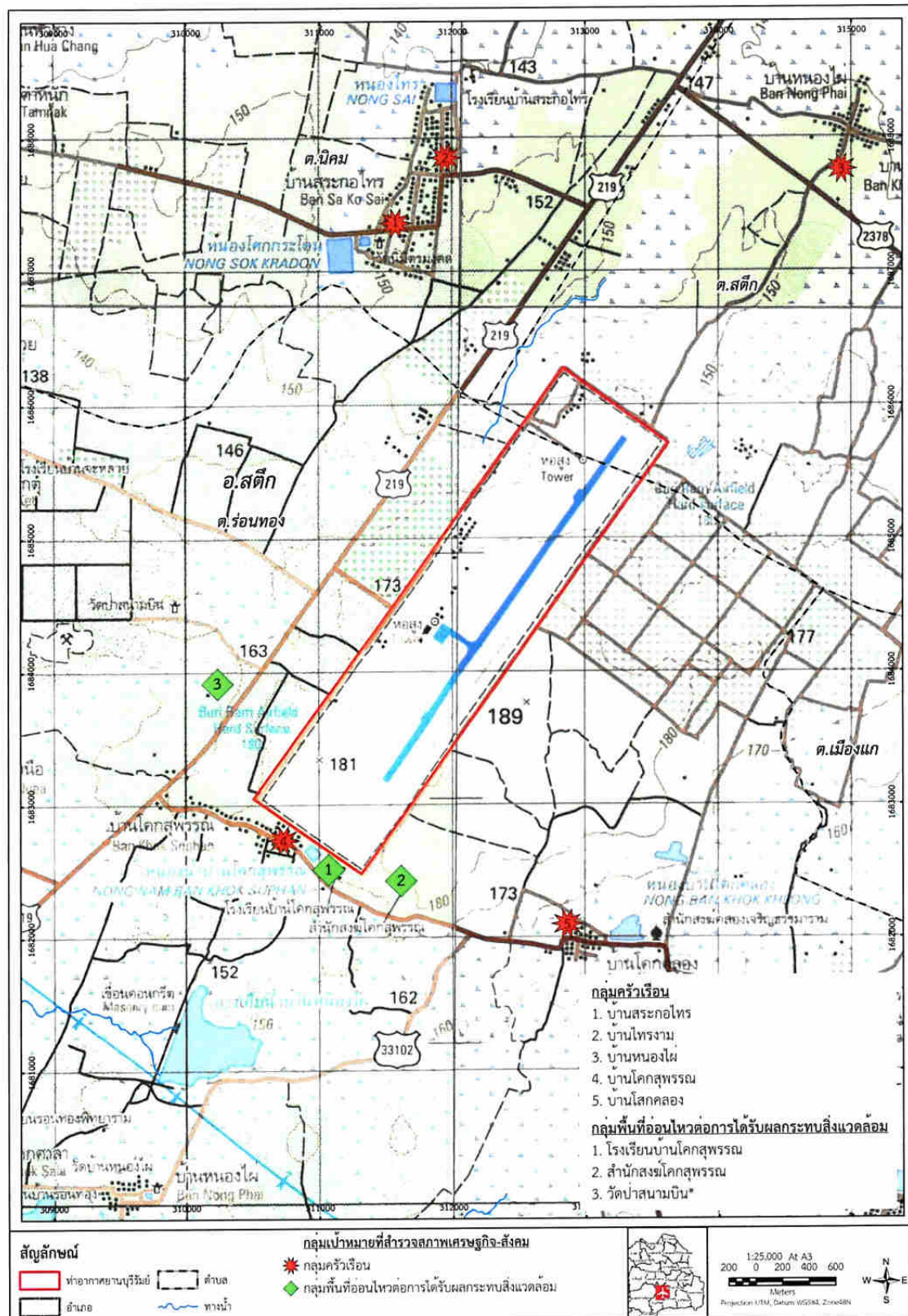
2.2) การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ : กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

2.2.1) **กลุ่มครัวเรือน** : เน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 5 หมู่บ้าน 5 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ รวม 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลสตึก ตำบลนิคม และตำบลร่อนทอง รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.9-1 และรูปที่ 5.2.9-1

ตารางที่ 5.2.9-1				
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ชุมชน
บุรีรัมย์	สตึก	สตึก	หมู่ 9 บ้านหนองไผ่	ชุมชนบ้านหนองไผ่
			หมู่ 5 บ้านสระกอไทร	ชุมชนบ้านสระกอ
		ร่อนทอง	หมู่ 24 บ้านไทรงาม	ชุมชนบ้านไทรงาม
			หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ	ชุมชนโคกสุพรรณ
			หมู่ 18 บ้านโสกคลอง	ชุมชนบ้านโสกคลอง
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	5 หมู่บ้าน	5 ชุมชน

ที่มา: บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ.2568

สำหรับการดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะครอบคลุมประชาชนที่มีบ้านเรือนพักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 5 ชุมชนดังที่ระบุข้างต้น โดยจะเน้นเฉพาะ กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ ทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลักโดยใช้ แบบสอบถามครัวเรือน



รูปที่ 5.2.9-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.2.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ สู่ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้เคียง และยังมีบทบาทในการชักนำหรือโน้มน้าวสมาชิกในชุมชน ในการกระทำการสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุนและ/หรือได้แย่งกิจกรรมของท่าอากาศยาน โดยดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ดังนี้

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 11 ราย ดังนี้
ตำบลร่อนทอง

- (1.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลร่อนทอง
- (1.2) กำนันตำบลร่อนทอง
- (1.3) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ
- (1.4) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 18 บ้านโสกคลอง

ตำบลร่อนทอง

- (1.5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสตึก
- (1.6) กำนันตำบลสตึก
- (1.7) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 9 บ้านหนองไผ่

ตำบลนิคม

- (1.8) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลนิคม
- (1.9) กำนันตำบลนิคม
- (1.10) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านสระกอไทร
- (1.11) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 24 บ้านไทรงาม

(2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 2 ราย ดังนี้
(2.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลดอนมนต์
(2.2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเมืองแก

2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวม 2 แห่ง แบ่งเป็น

- (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
- (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง คือ วัดป่าสนามบิน

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวม 6 แห่ง แบ่งเป็น (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านโสม (ครูประชาสรรค์) (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง คือ วัดหนองหอยบุญประชา วัดหนองยาง และวัดโสมหนองบัว และ (3) สถานพยาบาลในพื้นที่ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเฉลิมพระเกียรติ และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโสม

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

2.3.1) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จากการรวบรวมจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อถือได้ของการเลือกตัวอย่างเท่ากับ ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่าง (Taro Yamane, Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ ใญวรรณ์) 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 ยอมรับผลการวิจัยที่มี

ค่าความคลาดเคลื่อนได้ ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

2.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ รวม 11 ราย ดังตารางที่ 5.2.6-2 โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบิน ประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ในพื้นที่รวม 3 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นหัวหน้าโดยตำแหน่งของสถานที่นั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาสนสถานเน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส) โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในระหว่างเดือนสิงหาคม-กันยายน พ.ศ.2568

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

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2564) ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ จำนวน 2 อาคาร 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 ที่เกิดจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ช่วงระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนใหญ่ร้อยละ 96.4 คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบ มีเพียงร้อยละ 3.6 คาดว่าได้รับผลกระทบทางบวก เนื่องจากความเจริญเข้าสู่จังหวัด มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบจากเสียงดังรบกวนและแรงสั่นสะเทือนจากการขึ้น-ลงของอากาศยานที่มีเที่ยวบินมากขึ้น

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 จำนวน 278 ตัวอย่าง พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจผลความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 1.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.2) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นไม่ได้รับกวนการใช้ชีวิต

ผลการทบทวนผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้สำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 จำนวน 280 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 95.2 ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน รวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ได้แก่ (1) ปรับปรุงภูมิทัศน์สนามบินให้สวยงาม (2) ปรับปรุงปัญหาน้ำที่ไหลมาจากสนามบินทำให้น้ำใช้ขุนแดง และ (3) ให้นำผลิตภัณฑ์ในชุมชนไปเผยแพร่ในสนามบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ได้ทำการตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในระหว่างเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ สามารถสรุปผลการสำรวจแยกตามกลุ่มเป้าหมายได้ดังนี้

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทำการสำรวจ รวม 283 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 1.1 ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์มากขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

(2) กลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจรวม 5 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 5 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนอีก 1 ราย (หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง สำหรับเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนอีก 1 ราย (หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย

(3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจ จำนวน 2 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน มี 1 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยมีอีก 1 รายระบุว่าเสียงดังมากขึ้น ส่วนความคิดเห็นด้านเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า มี 1 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยมีอีก 1 ราย ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จะดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2568 และจะนำเสนอผลการศึกษาไว้ในรายงานฉบับกลาง (Interim Report)