

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ

คุณภาพสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
1. คุณภาพอากาศ	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้วจำนวน 1 ครั้ง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดข้อ 5.2.1) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ		
2. ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	- 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	ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมแล้วจำนวน 1 ครั้ง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดข้อ 5.2.2) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569		
- ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์	- Noise contour (NEF)	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 แสดงรายละเอียดข้อ 5.2.2		
- ทิศนคติ ด้านระดับเสียง	- ทิศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคติต่อมลพิษทางเสียง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านระดับเสียง ในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2569 ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม รายละเอียดข้อ 5.2.2		
3. ความสั่นสะเทือน	- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนแล้วจำนวน 1 ครั้ง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดข้อ 5.2.3) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ		
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	- อุณหภูมิ - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO)* - บีโอดี (BOD)* - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ 2) บ่อน้ำบ้านหนองไผ่	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และ ฤดูฝน	ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้วจำนวน 1 ครั้ง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่ กำหนด (รายละเอียดข้อ 5.2.4) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เพื่อเป็น ตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง	
5. การจัดการน้ำใช้	- 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>)*	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำใช้ของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร* 2) น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังเดิม 3) บ่อพักน้ำใช้ของบ้านพัก เจ้าหน้าที่* 4) น้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่* 5) น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังใหม่	ปีละ 2 ครั้ง	ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้วจำนวน 1 ครั้ง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่ กำหนด (รายละเอียดข้อ 5.2.5) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 5.1-1						
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
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) - แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 11 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1* 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 3) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2* 4) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2* 5) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3* 6) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3* 7) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4* 8) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4* อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ 9) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย 10) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย 11) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ*	ปีละ 2 ครั้ง	ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้วจำนวน 1 ครั้ง โดยมีสถานีตรวจวัดและดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนด (รายละเอียดข้อ 5.2.6) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 5.1-1						
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
7. ทรัพยากรป่าไม้/ นิเวศวิทยานก	ชนิด และปริมาณของพืชพรรณ ต่างๆ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็น แหล่งอาศัย และแหล่งอาหาร ของนก	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ในเดือน กันยายน พ.ศ.2569 (รายละเอียดข้อ 5.2.7)		
8. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพ ของนก และสัตว์ที่เป็นอันตราย ในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำ การบิน สภาพอากาศ และชนิด ของนก	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณ ใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 17-18 เมษายน พ.ศ.2569 เพื่อเป็นตัวแทนใน การสำรวจในฤดูแล้ง (รายละเอียดข้อ 5.2.8)		
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- การเปลี่ยนแปลงสภาพทาง สังคมเมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและ ความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกรับต่อการถูก รบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ของชุมชน - ทิศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ รวม 5 ชุมชน ได้แก่ <u>ตำบลสตึก</u> 1) บ้านหนองไผ่ <u>ตำบลนิคม</u> 2) บ้านสระกอ 3) บ้านไทรงาม <u>ตำบลร่อนทอง</u> 4) โคกสุพรรณ 5) บ้านโสกคลอง	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2569 (รายละเอียด ข้อ 5.2.9)		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 5.1-1						
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 13 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ใน ระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 11 ราย 2) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ใน ระยะ 1-5 กิโลเมตร จำนวน 2 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับ ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* รวม 2 แห่ง				

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 คุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

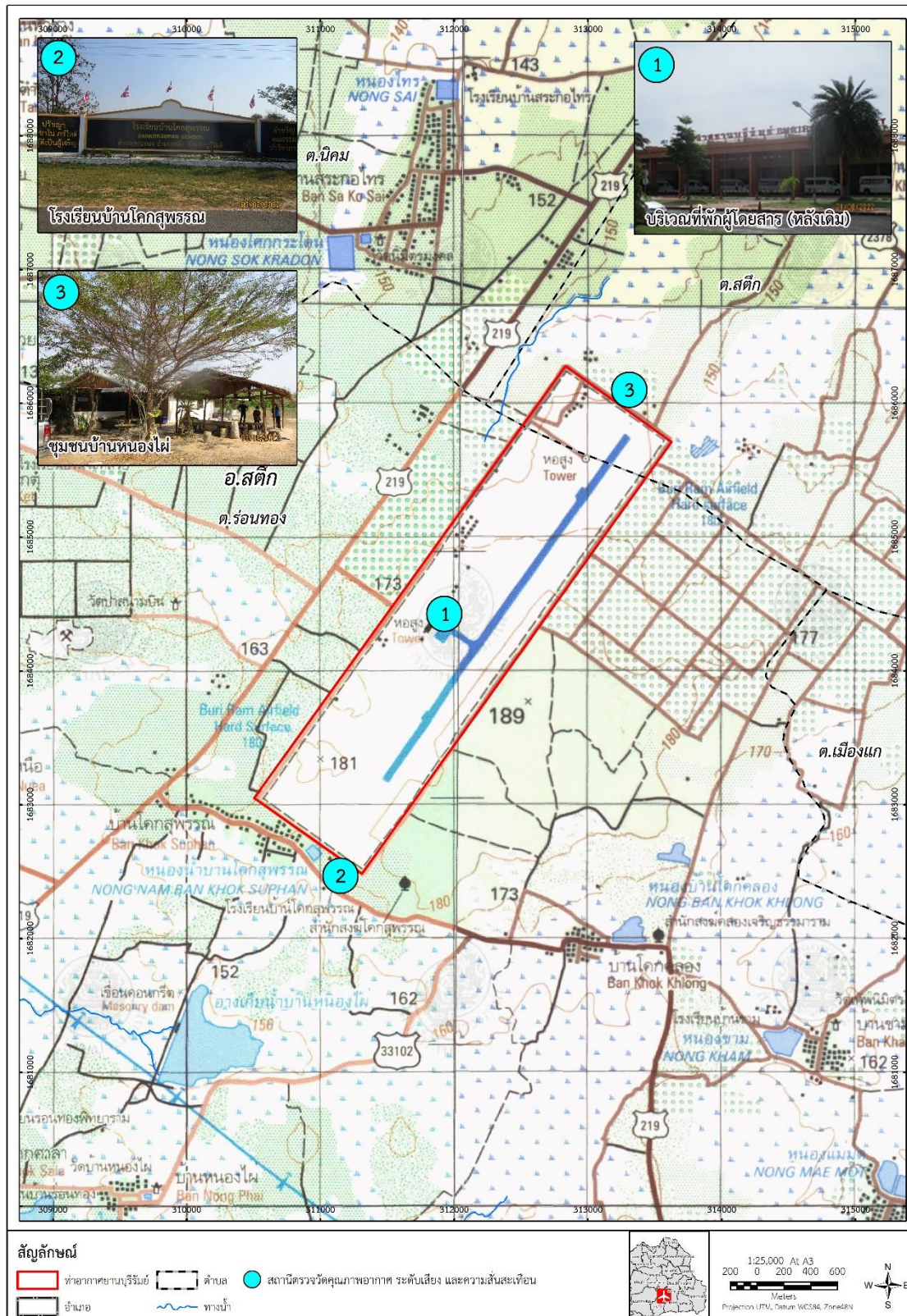
2) วิธีการศึกษา

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 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2566) และเพิ่มเติมจนถึงปีปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจอากาศบุรีรัมย์ รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)

2.4) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือกับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาพที่ 5.2.1-1)



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลคุณภาพอากาศที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมิน ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ ตามความ เหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และ ผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม โครงการ ก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) พบว่า ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบ พื้นที่โครงการ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณวัดหนองบัวเจ้าป่า และบริเวณโรงเรียนบ้านร้อนทอง เมื่อวันที่ 24-27 มิถุนายน พ.ศ.2533 โดยตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซ ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) พบว่า ทั้ง 2 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศของสำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ ขณะนั้น มีรายละเอียดดังนี้

วัดหนองบัวเจ้าป่า : ผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.045 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.029 ส่วนในล้าน ส่วน 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 ส่วนในล้าน ส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.50 ส่วนในล้านส่วน

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วง เปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Industrial Source Complex Short-Term (ISCST) ของ US.EPA คาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ใน 2 กรณี คือ กรณี เครื่อง 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

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) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศของสำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ขณะนั้น ส่วนความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศของสำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ขณะนั้น แต่ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นขณะ Take off

ผลการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 สถานี มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศของสำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ขณะนั้น 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 เพื่อทำการคาดการณ์ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในปี 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

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 ซึ่งผลการคาดการณ์มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศของสำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในขณะนั้น

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 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศของสำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในขณะนั้น

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

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 ซึ่งผลการคาดการณ์มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศของสำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในขณะนั้น

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณปี 2566 (มกราคม พ.ศ.2567) 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 มีการนำดินมันสำปะหลังที่เหลือจากการทำไร่มาเผาเป็นฟืน โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ และผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในขณะนั้น

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณปี 2567 (มกราคม พ.ศ.2568) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทั้ง 3 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) บริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในขณะนั้น ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการเปิดพื้นที่ของการก่อสร้าง บริเวณหัวทางวิ่ง 22

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณปี 2568 (มกราคม พ.ศ. 2569) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ส่วนใหญ่ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกดัชนีตรวจวัด ยกเว้น ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) บริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ซึ่งอาจเป็นผลมาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และมีการเผาไม้บริเวณใกล้เคียงจุดตรวจวัด ส่วนในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัด มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศ ซึ่งมีผลบังคับใช้ขณะนั้น

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการทบทวนข้อมูลสถิติภูมิอากาศ

ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 20 ปี (ปี พ.ศ.2546-2566) ของสถานีตรวจวัด อุตุณิยวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจอากาศบุรีรัมย์ 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

ตารางที่ 5.2.1-1
สถิติภูมิอากาศในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2566) จากสถานีตรวจอากาศบุรีรัมย์

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2003-2023															
Station		BURIRUM		Elevation of station above MSL		182.00 Meters									
Index Station		48437		Height of barometer above MSL		184.00 Meters									
Latitude		15° 13' 32.7" N		Height of Thermometer above ground		2.00 Meters									
Longitude		103° 14' 53.1" E		Height of wind vane above ground		11.30 Meters									
				Height of rain gauge		0.90 Meters									
Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	21	1014.00	1012.40	1010.50	1009.10	1007.60	1006.70	1006.60	1006.70	1008.20	1010.80	1012.30	1014.00	1009.91
	Mean Daily Range	21	5.20	5.50	5.70	5.40	4.80	4.00	3.90	4.00	4.50	4.40	4.60	4.90	4.74
	Ext.Max.	21	1026.74	1024.97	1028.15	1020.27	1022.25	1020.30	1014.37	1013.65	1018.22	1018.46	1021.06	1024.04	1028.15
Temperature(Celsius)	Ext.Min.	21	1005.12	1002.23	997.62	999.39	997.96	998.67	999.16	998.39	996.88	1001.28	999.18	1002.85	996.88
	Mean Max.	21	30.7	33.4	35.7	36.4	35.2	34.2	33.1	32.5	31.9	31.3	31.5	30.1	33.0
	Ext.Max.	21	37.3	39.2	41.5	43.2	42.2	40.3	40.2	36.3	35.5	36.9	36.5	36.0	43.2
	Mean Min.	21	17.4	19.7	22.8	24.4	24.8	24.6	24.1	24.1	23.8	22.5	20.6	17.7	22.2
	Ext.Min.	21	9.0	8.5	0.6	15.4	18.0	20.7	18.6	19.6	16.7	16.0	12.5	9.3	0.6
	Mean	21	23.6	26.1	28.8	29.7	29.1	28.6	27.9	27.5	27.0	26.3	25.4	23.3	26.9
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	21	16.4	17.7	20.0	22.1	23.9	24.2	24.1	24.3	24.4	22.9	20.5	17.2	21.5
Relative Humidity(%)	Mean	24	67	63	62	66	76	79	81	84	87	83	76	71	74.6
	Mean Max.	24	87	84	83	86	92	93	94	95	97	95	92	89	90.5
	Mean Min.	24	44	40	40	44	55	59	63	66	69	65	55	49	54.1
Visibility(Km.)	Ext.Min.	24	19	14	14	19	28	35	34	44	42	32	22	18	14.0
	Mean	21	9.4	8.8	8.8	9.4	9.9	10.3	10.2	12.0	9.7	9.0	9.3	9.3	9.7
	07.00LST	21	8.1	7.7	7.8	8.5	9.1	9.5	9.3	9.3	8.5	7.6	8.2	8.0	8.5
Cloud Amount(1-10)	Mean	21	2.1	2.3	3.2	4.0	5.5	6.1	6.7	7.2	6.6	4.6	2.9	2.2	4.5
Wind (Knots)	Prev.Wind	18	NE	NE	S	S	S	S	S	SW	S	NE	NE	NE	-
	Mean	21	2.8	2.6	2.6	2.5	2.3	2.8	2.8	2.8	2.0	2.3	2.6	2.9	2.6
	Max.	20	36.0	29.0	34.0	48.0	40.0	34.0	37.0	38.0	28.0	28.0	30.0	38.0	48.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	21	122.1	131.8	165.8	170.4	153.5	136.2	129.3	119.4	100.4	109.0	111.1	119.0	1568.0
Rainfall(mm)	Total	24	12.6	13.5	38.2	76.9	169.1	149.7	233.6	252.8	258.3	122.6	22.1	5.5	1354.9
	Num. of Days	24	1.6	2.2	5.0	7.0	13.4	13.9	17.0	17.8	18.0	9.7	3.2	1.1	109.9
	Daily Max.	24	37.0	57.1	78.7	57.3	106.7	103.9	115.1	166.8	157.2	110.1	77.0	19.4	166.8
Sunshine Duration(hr.)	Mean	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
Phenomena(Days)	Fog	21	0.1	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.5	0.4	0.1	0.0	1.5
	Haze	21	15.1	20.6	23.0	14.1	6.0	2.0	1.7	0.6	1.0	5.9	6.9	12.0	108.9
	Hail	21	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
	ThunderStorm	21	0.2	0.8	3.5	5.8	11.0	8.1	6.4	7.9	8.1	3.2	0.8	0.0	55.8
	Squall	21	0.0	0.0	0.1	0.6	0.6	0.6	0.4	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	2.7

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2 และรูปที่ 5.2.1-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมงระหว่าง 0.071-0.112 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.099 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมงระหว่าง 0.018-0.035 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.025 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0090-0.0098 ส่วนในล้านส่วน และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.59-0.65 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.72 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 21.43

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมงระหว่าง 0.057-0.153 มก./ลบ.ม.คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.099 มก./ลบ.ม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมงระหว่าง 0.018-0.065 มก./ลบ.ม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.034 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0084-0.0095 ส่วนในล้านส่วน และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.54-0.61 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

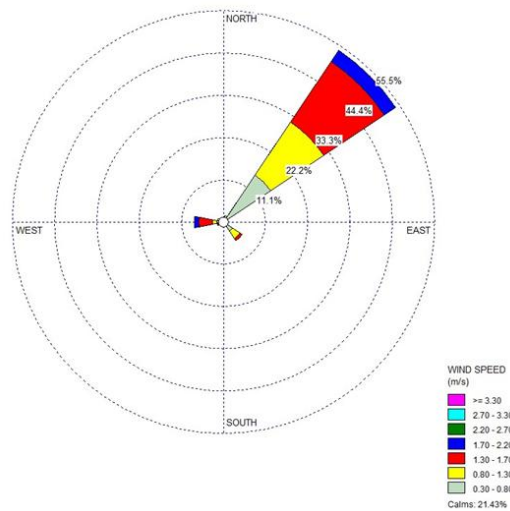
สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.31 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 13.69 ซึ่งสถานีตรวจวัดดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณตอนใต้ลมของท่าอากาศยาน

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมงระหว่าง 0.046-0.247 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.121 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมงระหว่าง 0.025-0.065 มก./ลบ.ม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.046 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0091-0.0099 ส่วนในล้านส่วน และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.55-0.64 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เนื่องจากลักษณะของดินที่เป็นดินร่วนปนทรายและเป็นฝุ่นละอองติดต่อน้ำแข็ง ส่วนปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

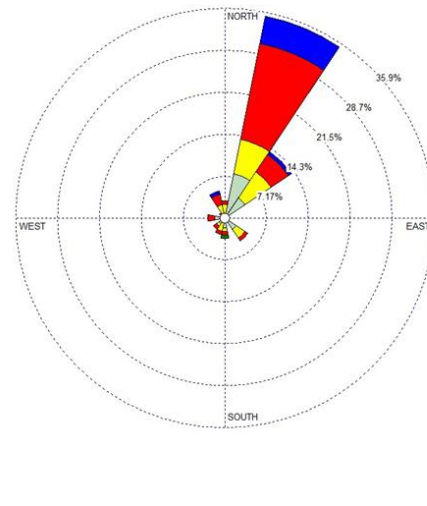
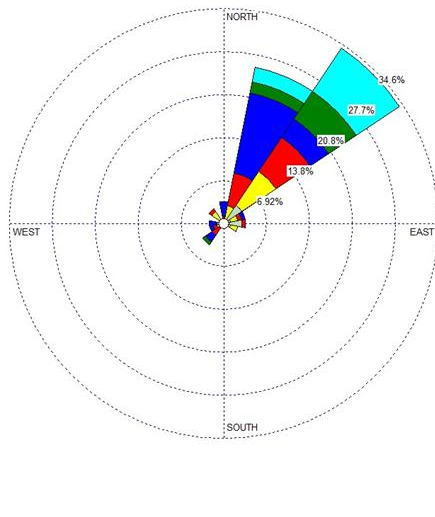
สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.74 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 24.40 ซึ่งสถานีตรวจวัดดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณตอนเหนือลมของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 5.2.1-2					
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ค่าเฉลี่ยปริมาณ ฝุ่นละอองรวม (TSP)* (มก./ลบ.ม.)	ค่าเฉลี่ยปริมาณ ฝุ่นละออง ขนาดเล็กเกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀)* (มก./ลบ.ม.)	ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซ ไนโตรเจน ไดออกไซด์ (NO ₂)* (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซ คาร์บอน มอนอกไซด์ (CO)* (ส่วนในล้านส่วน)
1. อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	16-17 ก.พ. 69	0.108	0.030	0.0094	0.64
	17-18 ก.พ. 69	0.090	0.022	0.0095	0.62
	18-19 ก.พ. 69	0.097	0.020	0.0098	0.62
	19-20 ก.พ. 69	0.106	0.019	0.0098	0.59
	20-21 ก.พ. 69	0.071	0.018	0.0090	0.65
	21-22 ก.พ. 69	0.112	0.035	0.0096	0.62
	22-23 ก.พ. 69	0.107	0.033	0.0095	0.59
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.099	0.025	0.0098	0.65
2. โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	16-17 ก.พ. 69	0.153	0.038	0.0095	0.57
	17-18 ก.พ. 69	0.057	0.029	0.0093	0.57
	18-19 ก.พ. 69	0.085	0.018	0.0093	0.54
	19-20 ก.พ. 69	0.074	0.021	0.0093	0.61
	20-21 ก.พ. 69	0.070	0.020	0.0084	0.61
	21-22 ก.พ. 69	0.128	0.065	0.0093	0.57
	22-23 ก.พ. 69	0.128	0.050	0.0094	0.57
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.099	0.034	0.0095	0.61
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	16-17 ก.พ. 69	0.109	0.063	0.0098	0.61
	17-18 ก.พ. 69	0.122	0.043	0.0094	0.55
	18-19 ก.พ. 69	0.128	0.042	0.0091	0.64
	19-20 ก.พ. 69	0.046	0.065	0.0099	0.61
	20-21 ก.พ. 69	0.069	0.034	0.0095	0.61
	21-22 ก.พ. 69	0.247	0.025	0.0094	0.58
	22-23 ก.พ. 69	0.124	0.048	0.0098	0.61
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.121	0.046	0.0099	0.64
มาตรฐาน *		0.20	0.10	0.12	30.0

หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบสถิติเที่ยวบินระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม พ.ศ.2569 พบว่า มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการเพียงรายเดียว คือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยใช้เครื่องบิน Airbus A320-200 และมีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 4-8 เที่ยวบินต่อวัน เมื่อเปรียบเทียบชนิดของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบิน พบว่า ใกล้เคียงกับกรณีคาดการณ์ปี พ.ศ.2562 มากที่สุด (เครื่องบิน B737-800 จำนวน 6 เที่ยวบินต่อวัน) จึงดำเนินการเปรียบเทียบกับกรณีดังกล่าว

เมื่อเปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีปี พ.ศ.2562 พบว่า ผลการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์กรณีปี พ.ศ.2562 โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไว้ไม่เกิน 0.10 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไว้ไม่เกิน 30.0 ส่วนในล้านส่วน (ตารางที่ 5.2.1-3 และรูปที่ 5.2.1-3)

ตารางที่ 5.2.1-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
สถานีตรวจวัด	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)		ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)		ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)	
	ผลการคาดการณ์กรณีปี พ.ศ.2562	ก.พ.69	ผลการคาดการณ์กรณีปี พ.ศ.2562	ก.พ.69	ผลการคาดการณ์กรณีปี พ.ศ.2562	ก.พ.69
อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	0.0640	0.025	0.0325	0.0098	0.7839	0.65
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ		0.034		0.0095		0.61
ชุมชนบ้านหนองไผ่		0.046		0.0099		0.64
มาตรฐาน ^{1/}	0.10		0.12		30.0	

หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569

^{2/} ค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง

ที่มา : ^{3/} ผลการคาดการณ์รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 6 เที่ยวบินต่อวัน

4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาครั้งนี้ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569) กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดแยกตามช่วงฤดูมรสุมดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-4 และรูปที่ 5.2.1-3)

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในแต่ละสถานีดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2568) ส่วนค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568)

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2568) แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือนเมษายน พ.ศ.2567 และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) สูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568) แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ส่วนค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ แต่มีค่าต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568)

สำหรับความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568) และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : เนื่องจากขณะศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณ ชุมชนบ้านหนองไผ่ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2569) มีรายละเอียดดังนี้

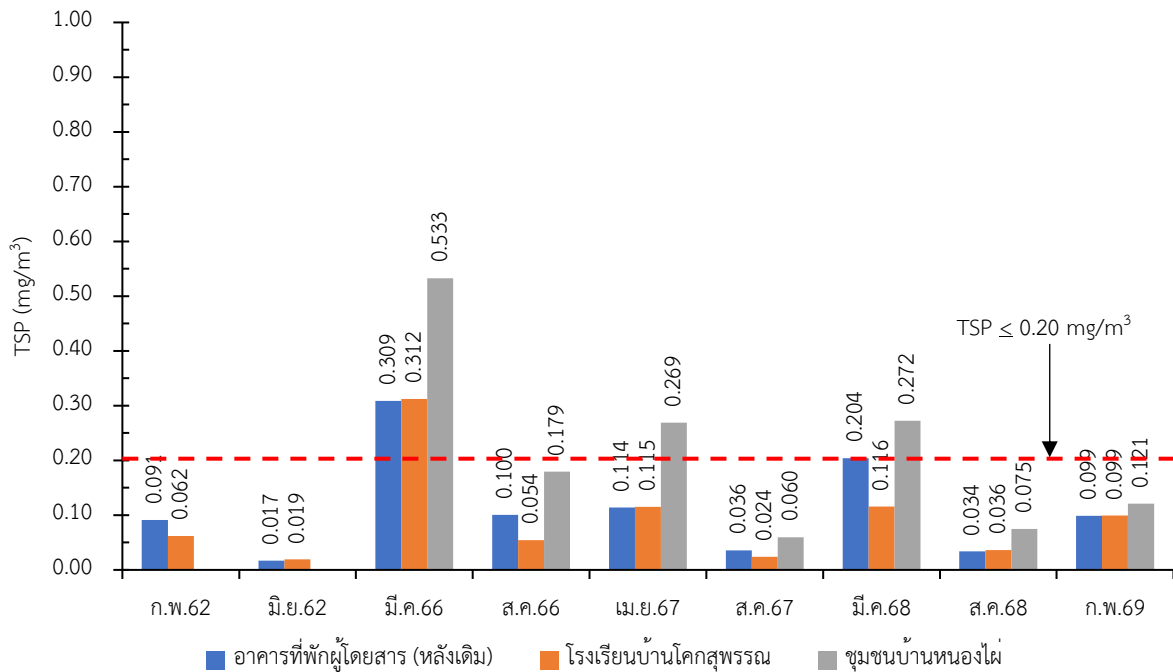
ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และ มีนาคม พ.ศ.2568) และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2567 และ มีนาคม พ.ศ.2568) แต่ต่ำกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาของเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ส่วนความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และ มีนาคม พ.ศ.2569)

(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2569

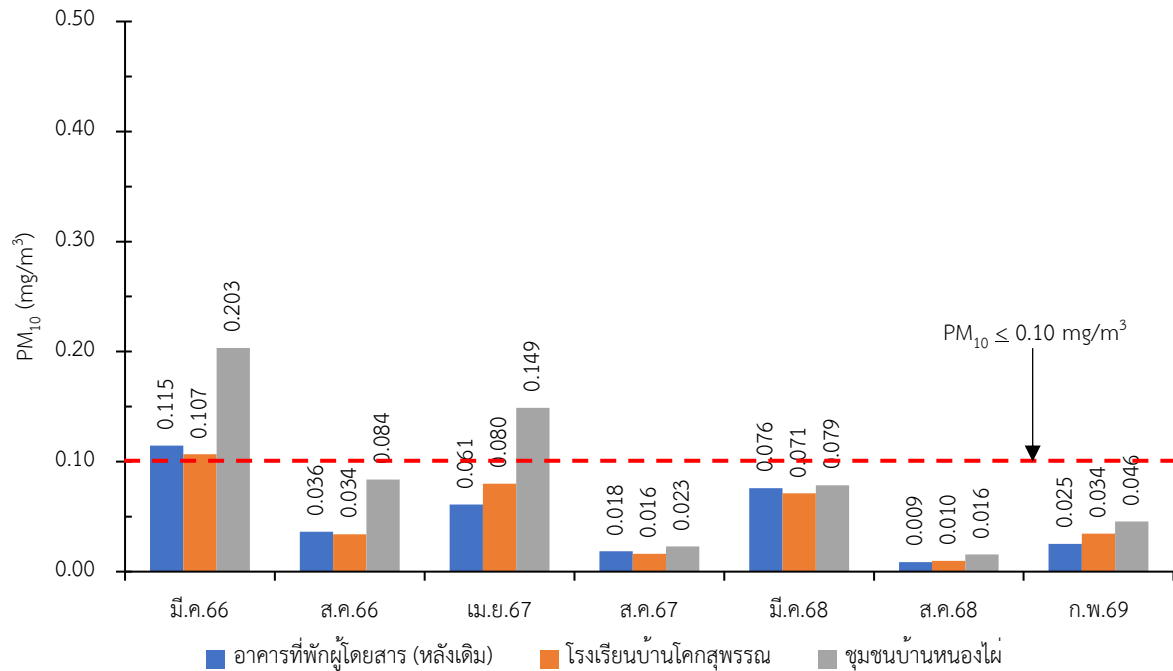
การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ไม่ได้กำหนดไว้ ** ไม่ได้ตรวจวัด N/A ตรวจไม่พบ

ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP)

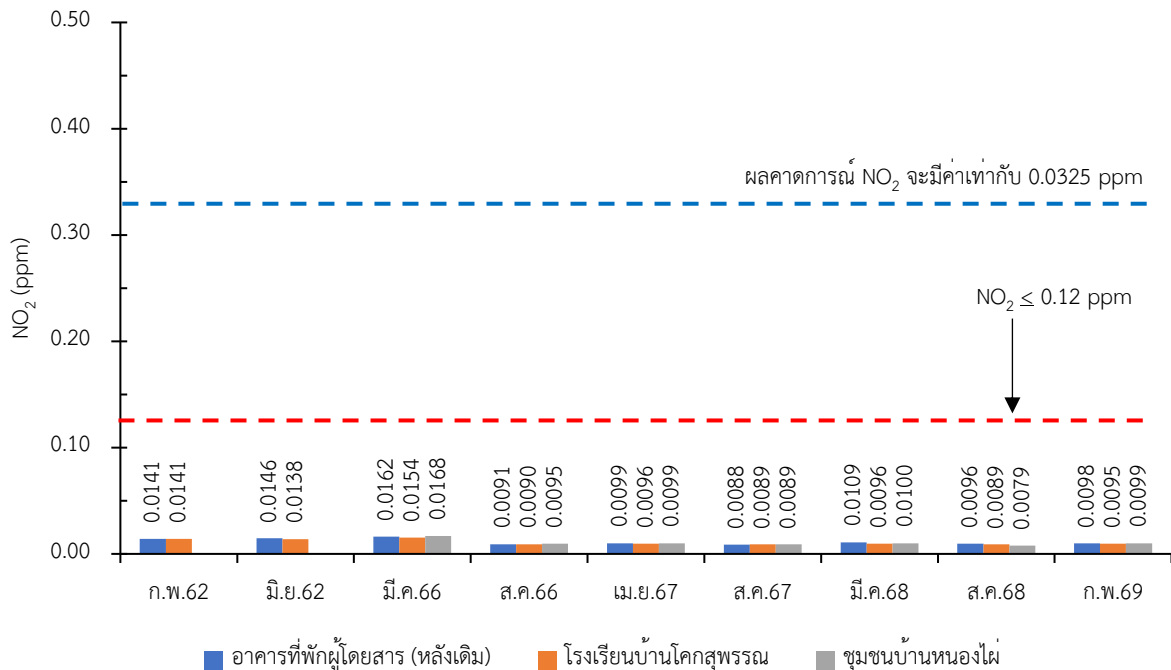


ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀)

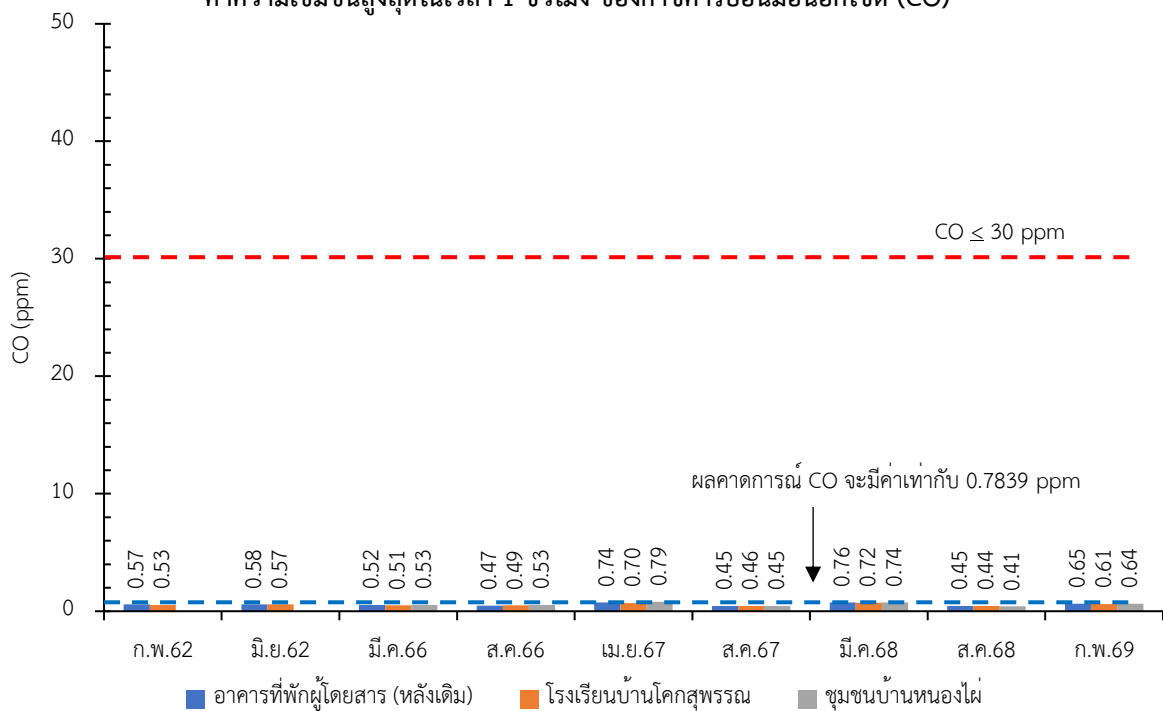


รูปที่ 5.2.1-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)



ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



รูปที่ 5.2.1-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนบริเวณบ้านหนองไผ่ ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น ค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ระหว่างวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 รวมทั้งจุดตรวจวัดบริเวณบ้านหนองไผ่ตั้งอยู่บริเวณเหนือลม จึงไม่ใช่ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

เมื่อเปรียบเทียบกับผลตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์กรณีปี พ.ศ.2562 (เครื่องบิน B737-800 จำนวน 6 เที่ยวบินต่อวัน) พบว่า ผลการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์กรณีปี พ.ศ.2562

5.2.2 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ
- 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 ในช่วงเวลาเดียวกันกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hrs.}$) 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) โดยดำเนินการร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-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 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยดำเนินการตรวจวัดช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศและความสั่นสะเทือน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 (ภาพที่ 5.2.2-1)

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

ค่า NEF	ผลกระทบ
≥ 40	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 4a) แบบจำลอง AEDT 4a 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



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) 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 ในกรณีที่เครื่องบิน 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 มีค่า

ระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hrs.}$) 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 ($L_{eq}24 \text{ hrs.}$) 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 ($L_{eq}24 \text{ hrs.}$) 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 ($L_{eq}24 \text{ hr}$) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 5 (L_5) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) และ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับการรับเสียง (SEL) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์ -1 มีนาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-16 มิถุนายน พ.ศ.2562 ซึ่งเป็นช่วงเดียวกับการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

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

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

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 (มกราคม พ.ศ.
2567) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคาร
ที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มี
ค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 (มกราคม พ.ศ.
2568) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคาร
ที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า มี
ค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2568 (มกราคม พ.ศ.
2569) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคาร
ที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า
ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์
มาตรฐานกำหนด โดยระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด
(L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา จึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบ
ด้านระดับเสียงต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มี
รายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ง)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.)
ระหว่าง 48.6-50.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 52.1-54.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด
(L_{max}) ระหว่าง 77.2-82.0 dB(A)

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง
54.3-56.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.0-61.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max})
ระหว่าง 87.5-91.3 dB(A)

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 49.7-
51.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 54.3-56.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง
85.6-90.3 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)	16-17 ก.พ. 69	48.6	52.1	79.2
	17-18 ก.พ. 69	50.6	54.2	79.0
	18-19 ก.พ. 69	50.3	53.8	82.0
	19-20 ก.พ. 69	50.2	54.2	78.2
	20-21 ก.พ. 69	49.4	53.4	81.9
	21-22 ก.พ. 69	49.1	53.4	77.2
	22-23 ก.พ. 69	49.4	54.7	79.3
	ค่าสูงสุด	50.6	54.7	82.0
2.โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	16-17 ก.พ. 69	55.4	58.8	88.8
	17-18 ก.พ. 69	55.3	58.0	89.9
	18-19 ก.พ. 69	55.1	58.7	88.6
	19-20 ก.พ. 69	54.3	58.7	88.9
	20-21 ก.พ. 69	54.4	59.1	91.3
	21-22 ก.พ. 69	55.0	59.2	87.5
	22-23 ก.พ. 69	56.1	61.0	88.9
	ค่าสูงสุด	56.1	61.0	91.3
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	16-17 ก.พ. 69	50.8	54.6	88.3
	17-18 ก.พ. 69	49.7	54.3	87.1
	18-19 ก.พ. 69	50.7	54.9	86.6
	19-20 ก.พ. 69	51.8	55.6	88.7
	20-21 ก.พ. 69	51.1	55.1	85.6
	21-22 ก.พ. 69	51.4	55.2	90.3
	22-23 ก.พ. 69	51.6	56.0	89.4
	ค่าสูงสุด	51.8	56.0	90.3
มาตรฐาน**		70	-	115

หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด

** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ครั้งที่ 1 : การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569) ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.2-2

ตารางที่ 5.2.2-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568 ถึง เมษายน พ.ศ.2569 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ขนาดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/2} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/2/} (เที่ยว/วัน)
Airbus 320-200	24	6
Boeing 737-800	4	-
Honda HA-420 HondaJet	1	-
Beechcraft King Air 350	2	-
CESSNA 510	2	-
Hawker Beechcraft 850XP	2	-
Diamond DA42	-	1
รวม	35	7

หมายเหตุ : 1/เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม 2568-เดือนเมษายน 2569 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2569 และวันที่มีจำนวนเที่ยวเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 9 มีนาคม พ.ศ.2569

2/ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2569

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 04 ในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 77 และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 22 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 22 ในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 78 และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 23 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

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

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2569

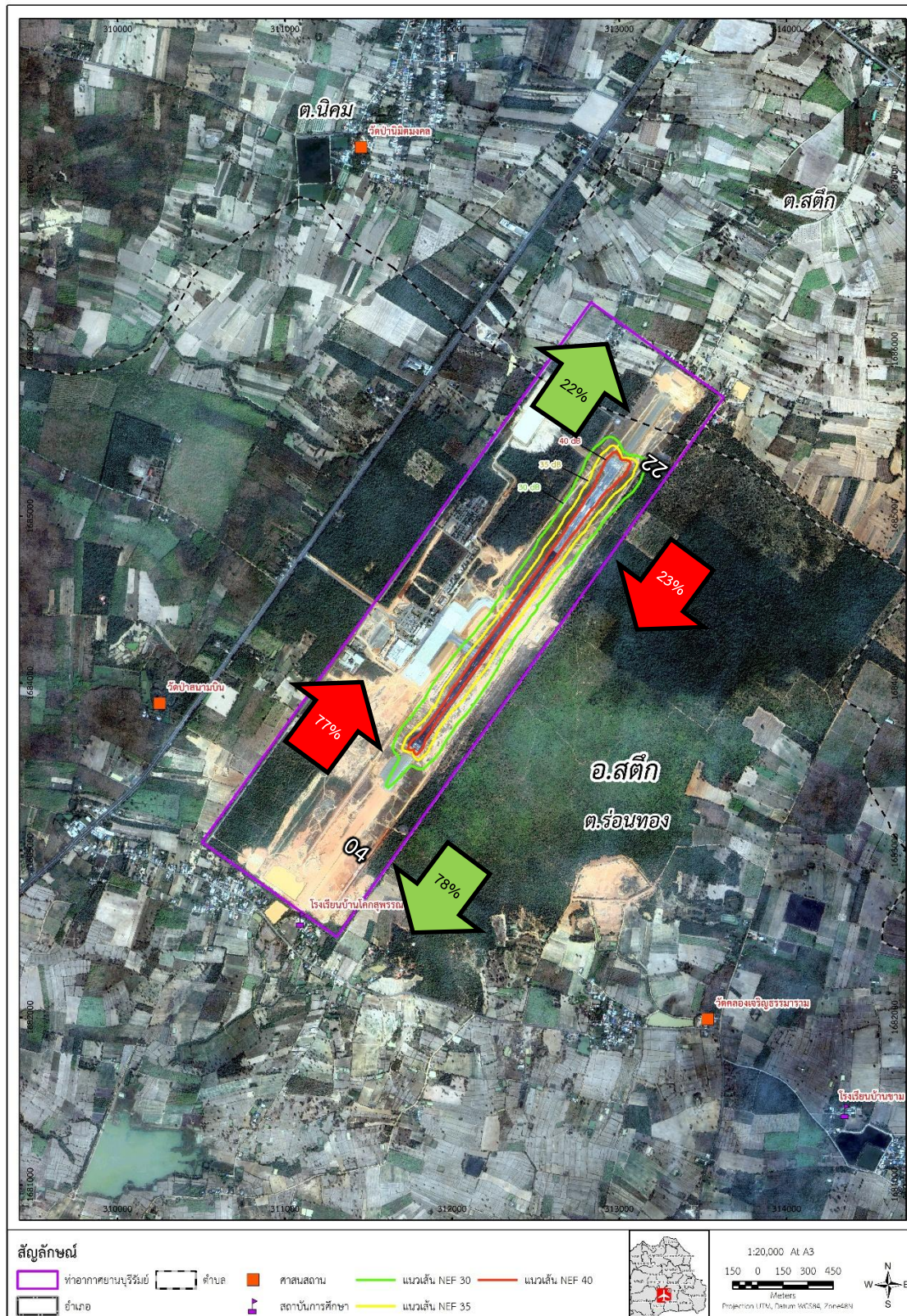
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน สัดส่วนทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ความยาวทางวิ่ง 2,100 เมตร รวมทั้งเวลาในการปฏิบัติการบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2569 ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 35 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 7 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-2)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.587 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.300 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.119 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.230 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.081 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.018 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด
รูปที่ 5.2.1-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.1-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2568) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-3 และรูปที่ 5.2.2-3)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} hr.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เกือบเคียงผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2568) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} hr.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เกือบเคียงผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2568) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : เนื่องจากในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลการตรวจวัดขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} hr.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เกือบเคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} hr.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา จึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ

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.2566 ^{2/}	61.93	63.41	114.8
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	47.75	49.87	84.4
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	55.33	57.30	91.5
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	47.10	48.59	81.0
	มีนาคม พ.ศ.2568 ^{2/}	49.1	52.7	85.0
	สิงหาคม พ.ศ.2568 ^{2/}	52.1	56.3	81.6
	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	50.6	54.7	82.0
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.2566 ^{2/}	60.49	63.57	103.6
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	54.20	57.37	88.5
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	51.54	54.14	88.8
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	53.90	58.23	94.4
	มีนาคม พ.ศ.2568 ^{2/}	53.1	56.3	90.1
	สิงหาคม พ.ศ.2568 ^{2/}	56.1	62.1	94.2
	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	56.1	61.0	91.3
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 ^{1/}	***	***	***
	มิถุนายน พ.ศ.2562 ^{1/}	***	***	***
	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 ^{2/}	53.22	59.65	95.7
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	54.39	61.61	94.7
	มีนาคม พ.ศ.2568 ^{2/}	55.9	64.7	100.1
	สิงหาคม พ.ศ.2568 ^{2/}	56.2	64.7	88.7
	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	51.8	56.0	90.3
มาตรฐาน**		70.0	-	115.0

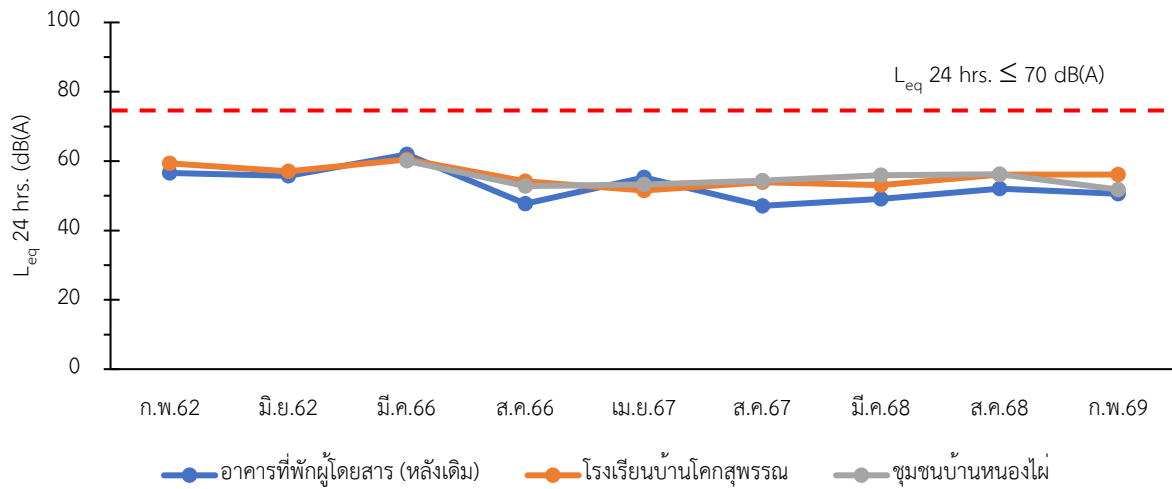
หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด ** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

*** ไม่ได้ตรวจวัด - ไม่ได้กำหนด

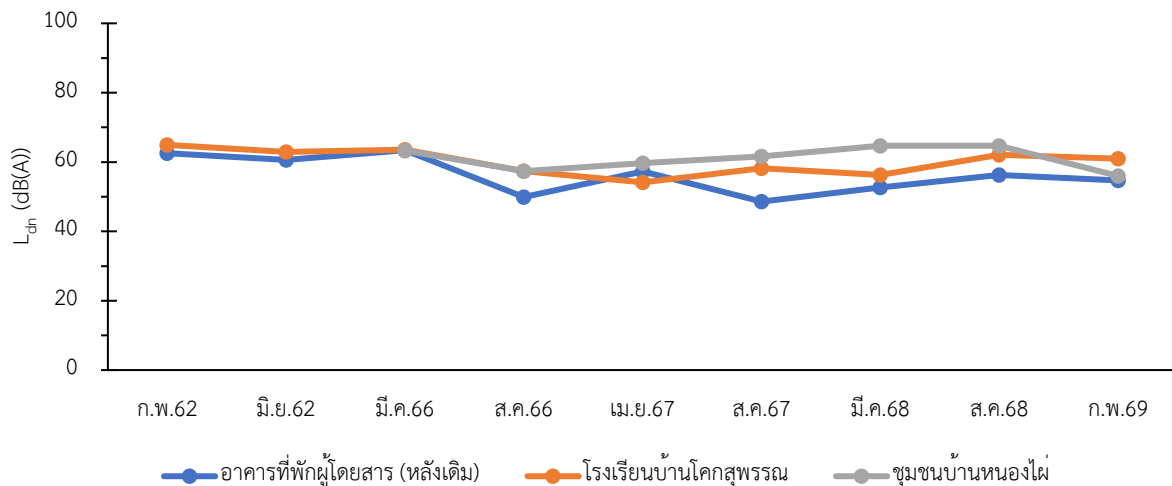
ที่มา : ^{1/} รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564)

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569

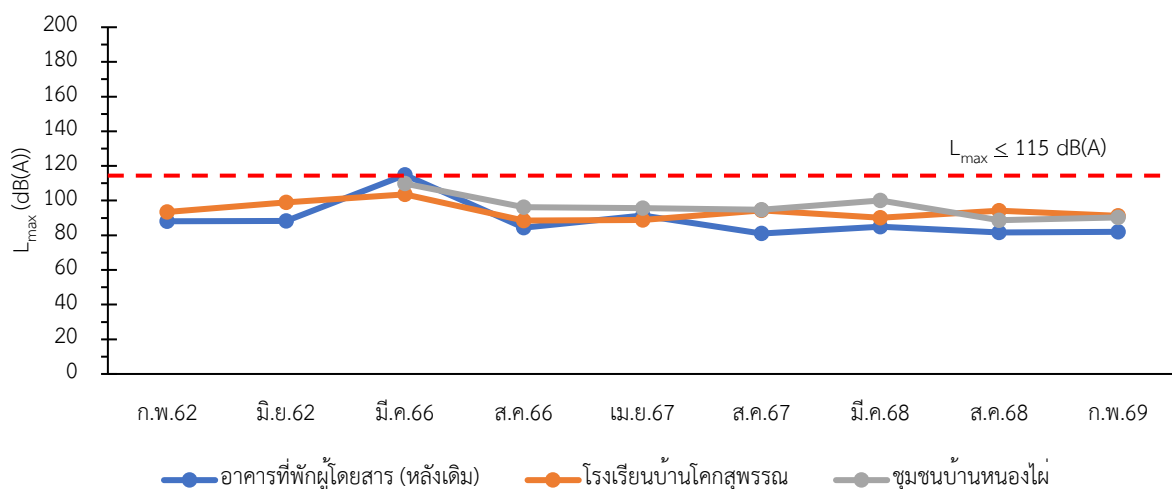
ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.)



ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})



ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})



รูปที่ 5.2.2-1 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5.2.3 ความสั่นสะเทือน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน โดยเน้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ** : 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 พร้อมกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 (ภาพที่ 5.2.3-1)



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ภาพที่ 5.2.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.4) การประเมินผลการศึกษา

2.4.1) ในการประเมินผลระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้และอาจส่งผลกระทบต่อมนุษย์จะเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ระดับความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อระดับความสั่นสะเทือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา โดยมีรายละเอียดของเกณฑ์และมาตรฐานความสั่นสะเทือนดังนี้

มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553				
อาคาร ประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือน 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 มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

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

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

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	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลกระทบต่อการทำงานหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
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 หินทราย น้ำ และ ใยต่าง ๆ) ในกรณีที่ผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยืดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

2.4.2) สรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และจัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามความเหมาะสม หรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.3) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า การตรวจวัดระดับสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงที่โครงการ 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 และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด โดยมีรายละเอียดแยกสถานดังนี้

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

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 การตรวจวัดระดับเสียงที่เกินบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อันโหวที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ 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 จนถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 (มกราคม พ.ศ. 2568) 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 แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารทั่วไปหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิด

ผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2568 (มกราคม พ.ศ. 2569) ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ. 2568 พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน ส่วน บริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าอยู่ในระดับที่เกินไปได้ที่จะรับรู้ถึงความสั่นสะเทือน และบริเวณบ้านหนองไผ่ มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหาย ต่ออาคารทั่วไปหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของอาคาร แต่อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรเฝ้าระวังระดับความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 16-22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีผลการตรวจวัดดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.2.3-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก จ)

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดตรวจวัดได้ เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เวลา 20:29 น. มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.946 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด 10.9 เฮิร์ต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดตรวจวัดได้ เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 เวลา 19:08 น. มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.788 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดน้อยกว่า 1.0 เฮิร์ต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : ค่าความสั่นสะเทือนสูงสุดตรวจวัดได้ เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เวลา 14:25 น. มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 2.760 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด 36.6 เฮิร์ต 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)	16-17 ก.พ. 69	-	-	-
	17-18 ก.พ. 69	0.481 (Vert)	>100.0	20.0
	18-19 ก.พ. 69	0.166 (Vert)	>100.0	20.0
	19-20 ก.พ. 69	0.457 (Vert)	>100.0	20.0
	20-21 ก.พ. 69	-	-	-
	21-22 ก.พ. 69	0.946 (Long)	10.9	5.2
	22-23 ก.พ. 69	0.197 (Vert)	<1.0	5.0
	ค่าสูงสุด	0.946	10.9	5.2
2. โรงเรียน บ้านโคกสุพรรณ	16-17 ก.พ. 69	0.150 (Vert)	85.3	18.5
	17-18 ก.พ. 69	0.205 (Vert)	>100.0	20.0
	18-19 ก.พ. 69	0.575 (Vert)	>100.0	20.0
	19-20 ก.พ. 69	0.788 (Tran)	<1.0	5.0
	20-21 ก.พ. 69	0.126 (Long)	19.0	7.3
	21-22 ก.พ. 69	-	-	-
	22-23 ก.พ. 69	0.236 (Vert)	85.3	18.5
	ค่าสูงสุด	0.788	<1.0	5.0
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	16-17 ก.พ. 69	0.173 (Vert)	64.0	16.4
	17-18 ก.พ. 69	2.550 (Vert)	>100.0	20.0
	18-19 ก.พ. 69	0.355 (Vert)	42.7	13.2
	19-20 ก.พ. 69	2.760 (Vert)	36.6	11.7
	20-21 ก.พ. 69	1.430 (Vert)	85.3	18.5
	21-22 ก.พ. 69	1.800 (Vert)	46.5	14.1
	22-23 ก.พ. 69	2.610 (Vert)	36.6	11.7
	ค่าสูงสุด	2.760	36.6	11.7

หมายเหตุ : Tran = แร่งสั่นสะเทือนในแนวขวาง (Transverse Geophone)

Vert = แร่งสั่นสะเทือนในแนวแกนตั้ง (Vertical Geophone)

Long = แร่งสั่นสะเทือนในแนวยาว (Longitudinal Geophone)

^{1/} = ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

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

มาตรฐานกำหนดค่าความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้างแถว ตึกแถว บ้านแถว

บ้านแฝด สถานพยาบาล)

- ตรวจวัดไม่พบค่าความสั่นสะเทือน

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562 และมกราคม พ.ศ.2563) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2568) มีรายละเอียดรายสถานีตรวจวัด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-2 และรูปที่ 5.2.3-1)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าสูงกว่าผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ ถึงระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่ออาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ ถึงระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่ออาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

บ้านหนองไผ่ : เนื่องจากในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนบริเวณบ้านหนองไผ่ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า ผลการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ ถึงระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่ออาคารทั่วไป รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

5) สรุปผลการศึกษา

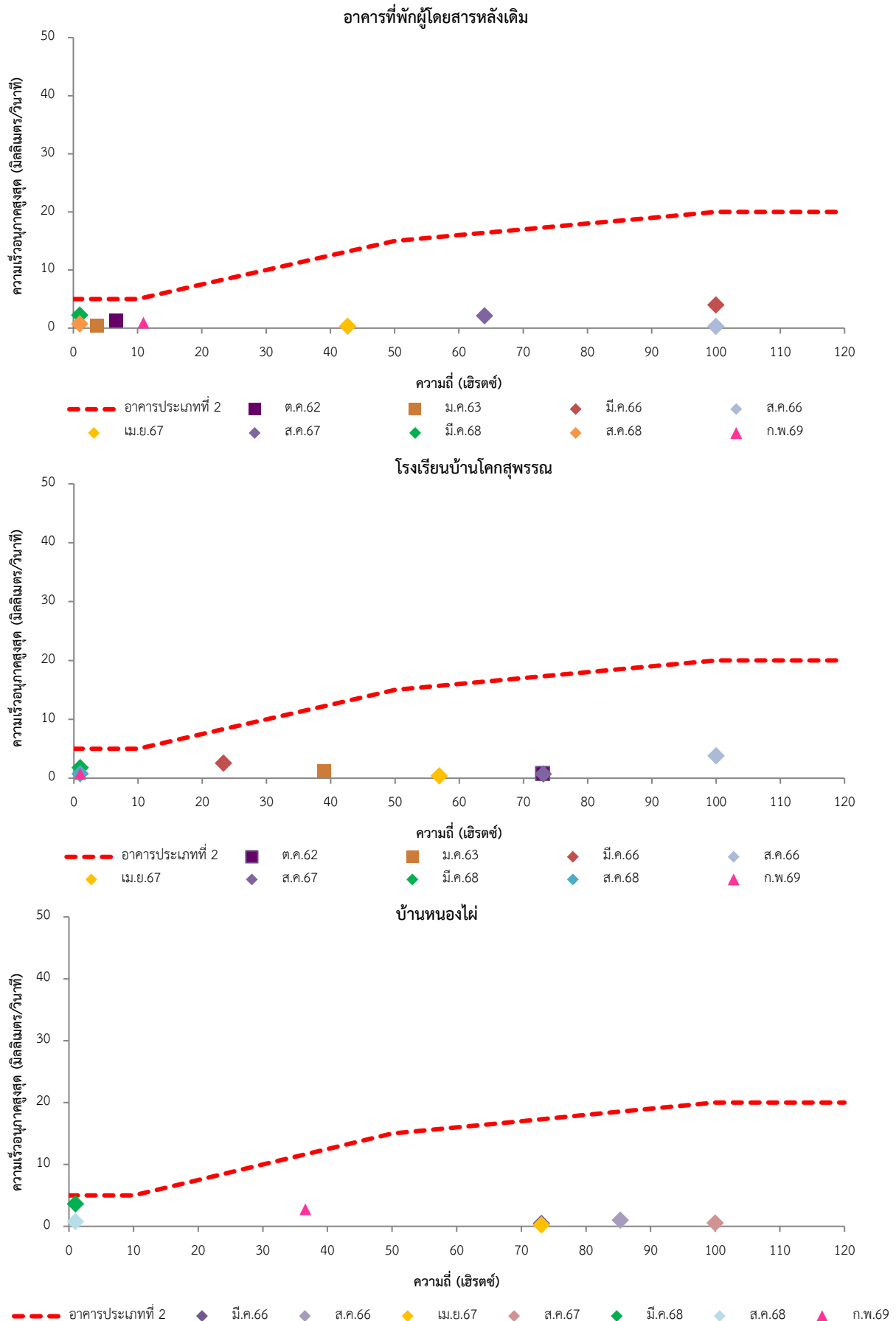
จากผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงความสั่นสะเทือน ส่วนบริเวณบ้านหนองไผ่ มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่ออาคารทั่วไปหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของอาคาร 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.2566 ^{3/}	3.980	>100	20.0*
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{3/}	0.560	64.0	16.4
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{3/}	0.323	42.7	13.2
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{3/}	2.11	64.0	16.4
	มีนาคม พ.ศ.2568 ^{3/}	2.220	<1.0	5.0
	สิงหาคม พ.ศ.2568 ^{3/}	0.725	>100	20.0
	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	0.946	10.9	5.2
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.2566 ^{3/}	2.577	23.3	8.3
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{3/}	3.84	>100	20
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{3/}	0.402	56.9	15.7
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{3/}	0.741	73.1	17.3
	มีนาคม พ.ศ.2568 ^{3/}	1.800	<1.0	5.0
	สิงหาคม พ.ศ.2568 ^{3/}	0.757	>100	20.0
	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	0.788	<1.0	5.0
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่ ^{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 ^{3/}	0.236	73.1	17.3
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{3/}	0.544	>100	20.0
	มีนาคม พ.ศ.2568 ^{3/}	3.650	<1.0	5.0
	สิงหาคม พ.ศ.2568 ^{3/}	0.772	>100	20.0
	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569	2.760	36.6	11.7

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 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569



รูปที่ 5.2.3-1 การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5.2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดตามที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

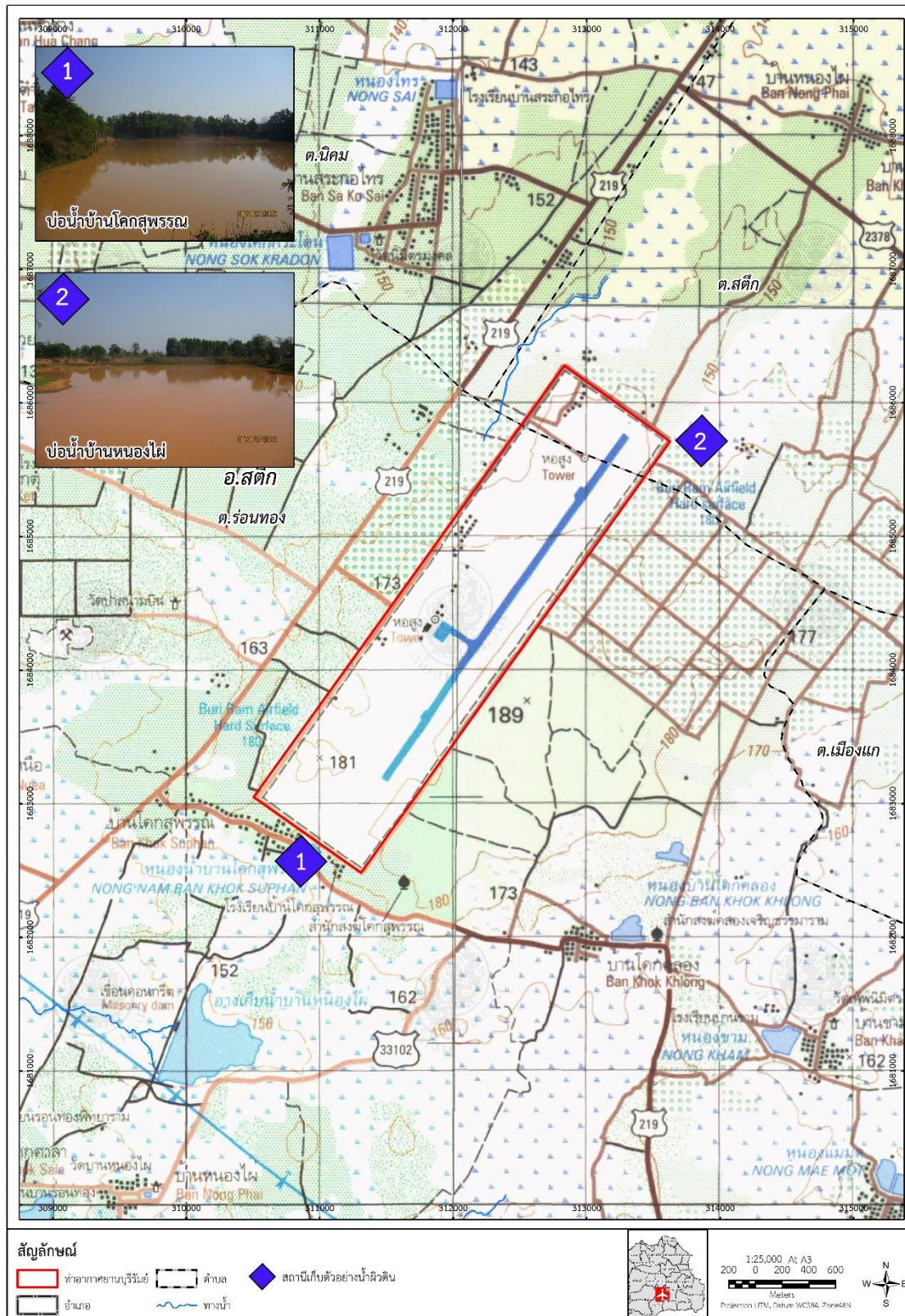
2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ** : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ (รูปที่ 5.2.4-1)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด** : ดำเนินการเก็บตัวอย่างที่ระดับกึ่งกลางความลึก 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 โดยมีความถี่ในการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินครอบคลุมทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.2.4-1)





บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ



บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาฯ ในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมิน ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาฯ หาก พบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้ เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพ ความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) มีการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในลำตะโคก ณ จุดเหนือน้ำ และท้ายน้ำของปากห้วยร่อนทอง พบว่า ทั้ง 2 สถานี จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง และการว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

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

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

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

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 (มกราคม พ.ศ. 2567) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตามช่วงฤดูกาล โดยบ่อน้ำทั้ง 2 แห่ง มีปริมาณน้ำน้อย

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 (มกราคม พ.ศ. 2568) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 แต่คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2568 (มกราคม พ.ศ. 2569) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคม พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และคุณภาพน้ำผิวดินในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งใกล้เคียงกับผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และคุณภาพน้ำผิวดินในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งใกล้เคียงกับผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวิเคราะห์ในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-1 และผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ฉ)

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.4 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.20 ปริมาณออกซิเจนละลาย มีค่าเท่ากับ 5.5 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 0.77 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 57 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 1,345 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 1.40 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 เนื่องจากมีค่า DO อยู่ระหว่าง 4.0- 6.0 มก./ล. ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร ซึ่งสอดคล้องกับสภาพแหล่งน้ำที่เป็นบ่อน้ำสำหรับเป็นแหล่งน้ำอุปโภค-บริโภคของชุมชน ที่มีการนำไปปรับปรุงคุณภาพก่อนนำไปใช้ประโยชน์

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 26.8 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.24 ปริมาณออกซิเจนละลาย มีค่าเท่ากับ 2.6 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 2.92 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 237 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 2,220 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 2.00 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 เนื่องจากมีค่า DO อยู่ระหว่าง 2.0- 4.0 มก./ล. และมีค่าความสกปรกในรูป BOD อยู่ระหว่าง 2.0-4.0 มก./ล. ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ ได้แก่ การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และการอุตสาหกรรม ซึ่งสอดคล้องกับสภาพแหล่งน้ำที่เป็นบ่อน้ำ สำหรับเป็นแหล่งน้ำสำหรับการเกษตร

ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ก.พ.69	
		1	2	3	4	5	บ่อน้ำ บ้านโคกสุพรรณ	บ่อน้ำ บ้านหนองไผ่
Temperature	องศา เซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	27.4	26.8
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	6.20	6.24
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.5	2.6
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	0.77	2.92
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	57	237
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	1,345	2,220
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	1.40	2.00
จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่*							3	4

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

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในการศึกษารั้งนี้ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569) กับ ผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคมและตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบ ในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2568) สามารถอธิบายแยกในแต่ละช่วงฤดูกาล ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-2 และรูปที่ 5.2.4-2)

ฤดูแล้ง : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับ ผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 เมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลในแต่ละสถานี ดังนี้

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ : คุณภาพน้ำในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่ง ใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการตรวจวิเคราะห์ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 แต่มีค่าคุณภาพน้ำดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ. 2567 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และประเภทที่ 5

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ : คุณภาพน้ำในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่ง ใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีคุณภาพน้ำด้อยลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2562) ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 แต่มีค่าคุณภาพน้ำดีกว่าผลการ ติดตามตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 และมีนาคม พ.ศ.2568 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.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67 ^{2/}	ส.ค.67 ^{2/}	มี.ค.68 ^{2/}	ส.ค.68 ^{2/}	ก.พ.69
Temperature	องศาเซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	**	**	27.0	28.7	33.2	31.0	32.0	32.0	27.4
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.2	7.1	7.41	7.2	7.7	7.89	8.09	7.36	6.20
DO	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	7.8	7.1	2.73	6.2	2.2	4.2	5.7	25	5.5
BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.1	1.9	2.99	3.18	4.12	1.46	1.8	2.20	0.77
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	101	25	51	68	373	124	271	217	57
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	394	223	357	161	164	853	52	450	1,345
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	2.60	1.50	1.55	1.20	2.5	**	1.40
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							2	3	4	4	5	4	3	4	3

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

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569

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

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = คุณภาพของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าคุณภาพตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

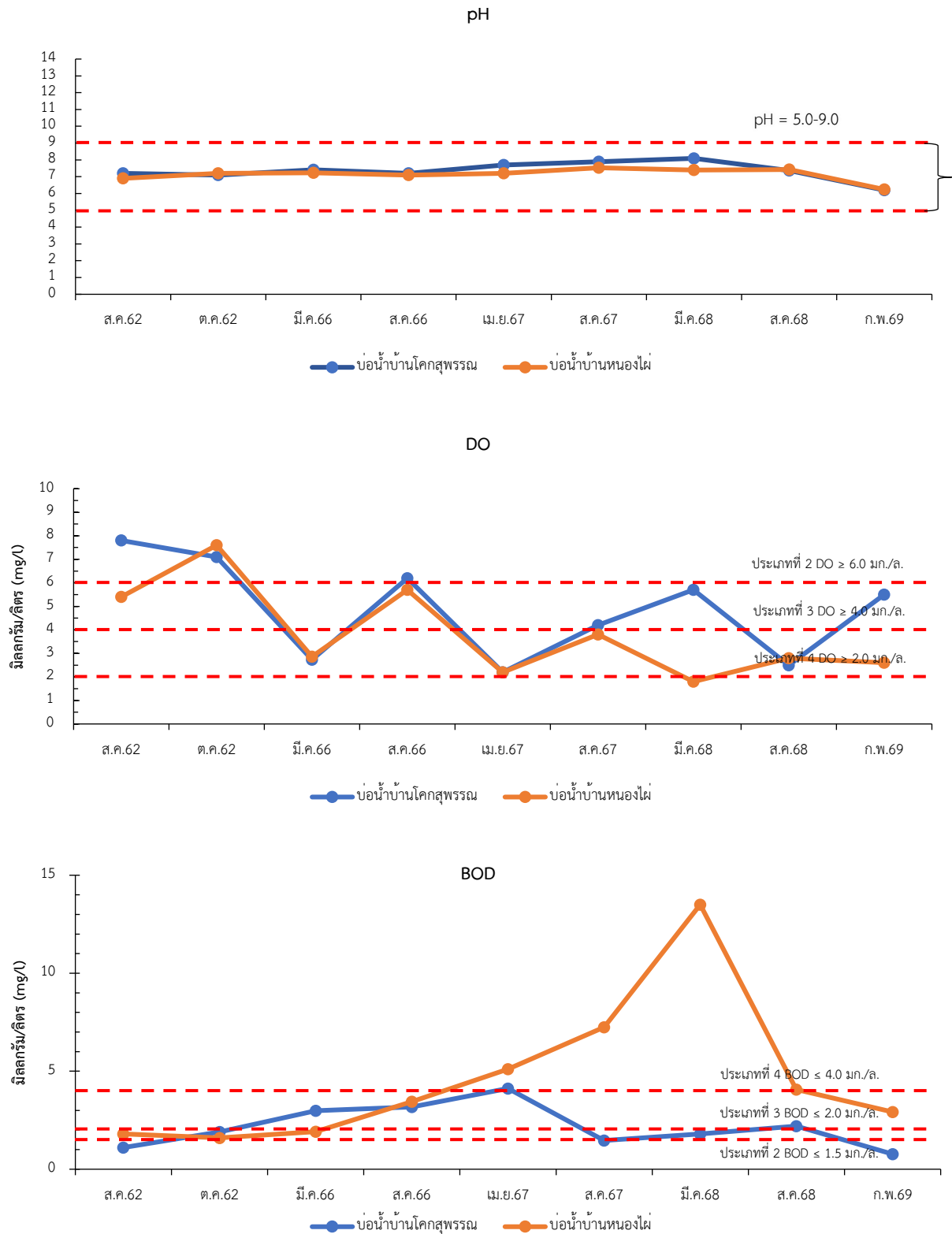
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2569

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

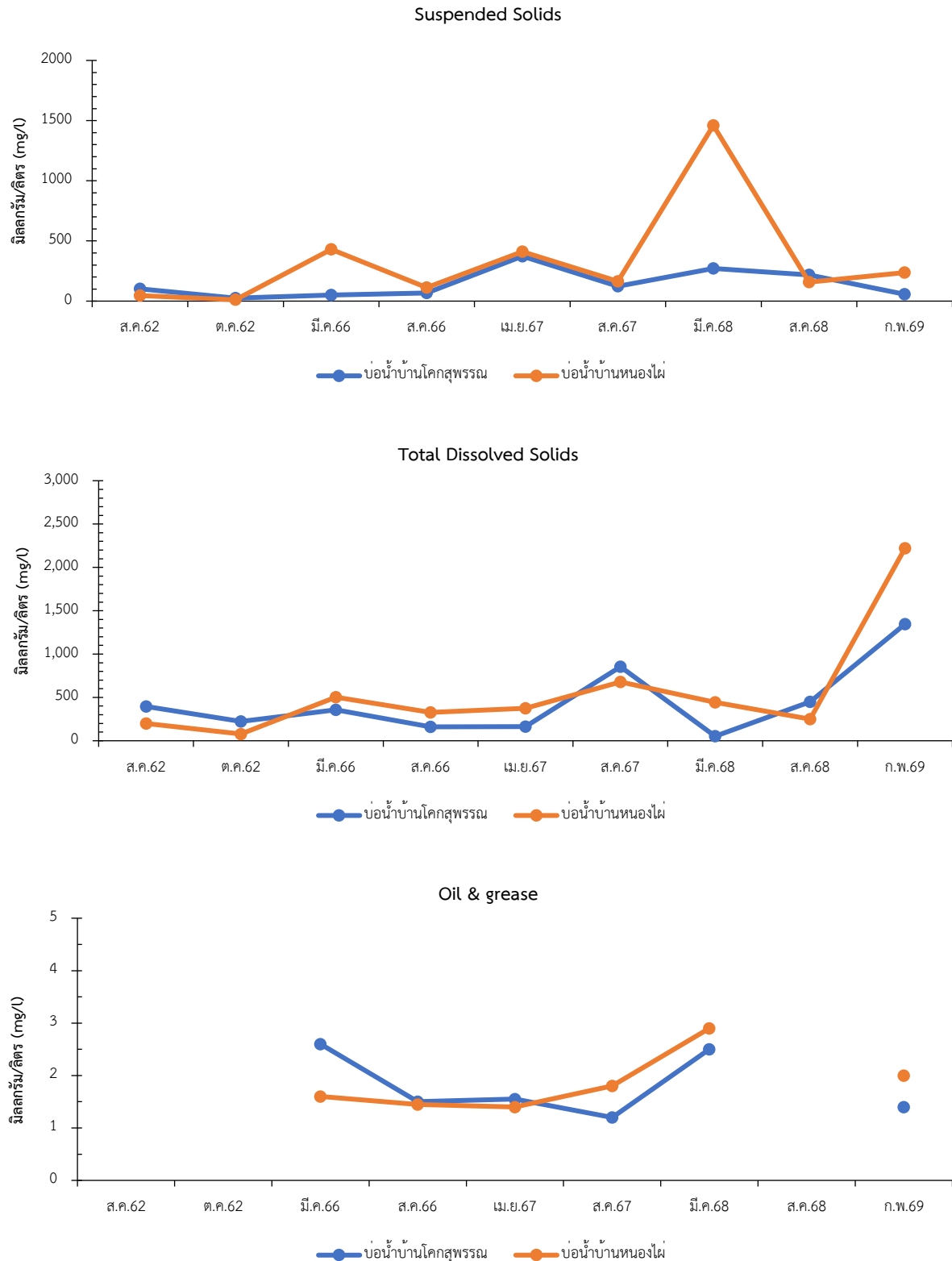
ตารางที่ 5.2.4-2															
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ทำอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)															
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำบ้านหนองไผ่								
		1	2	3	4	5	ส.ค.62 ^{1/}	ต.ค.62 ^{1/}	มี.ค.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67 ^{2/}	ส.ค.67 ^{2/}	มี.ค.68 ^{2/}	ส.ค.68 ^{2/}	ก.พ.69
Temperature	องศาเซลเซียส	๗	๗'	๗'	๗'	-	**	**	28.0	28.7	30.0	33.0	28.2	30.9	26.8
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	6.9	7.2	7.23	7.1	7.2	7.53	7.4	7.43	6.24
DO	มก./ล.	๗	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.4	7.6	2.86	5.7	2.2	3.8	1.8	2.8	2.6
BOD	มก./ล.	๗	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.8	1.6	1.92	3.45	5.11	7.25	13.5	4.06	2.92
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	45	11	429	112	410	164	1460	157	237
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	200	78	503	327	376	677	443	250	2,220
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	1.60	1.45	1.40	1.80	1.60	**	2.00
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							3	3	4	4	5	5	5	5	4

นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งใกล้เคียงกับผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะเวลาที่ผ่านมา และคุณภาพน้ำผิวดินในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 โดยมีคุณภาพด้อยลงจากผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าคุณภาพน้ำดีกว่าผลการตรวจวัดในระยะเวลาที่ผ่านมา ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตามช่วงฤดูกาล รวมทั้งยังไม่มีมีการระบายน้ำออกจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงค่าคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

5.2.5 การจัดการน้ำใช้

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

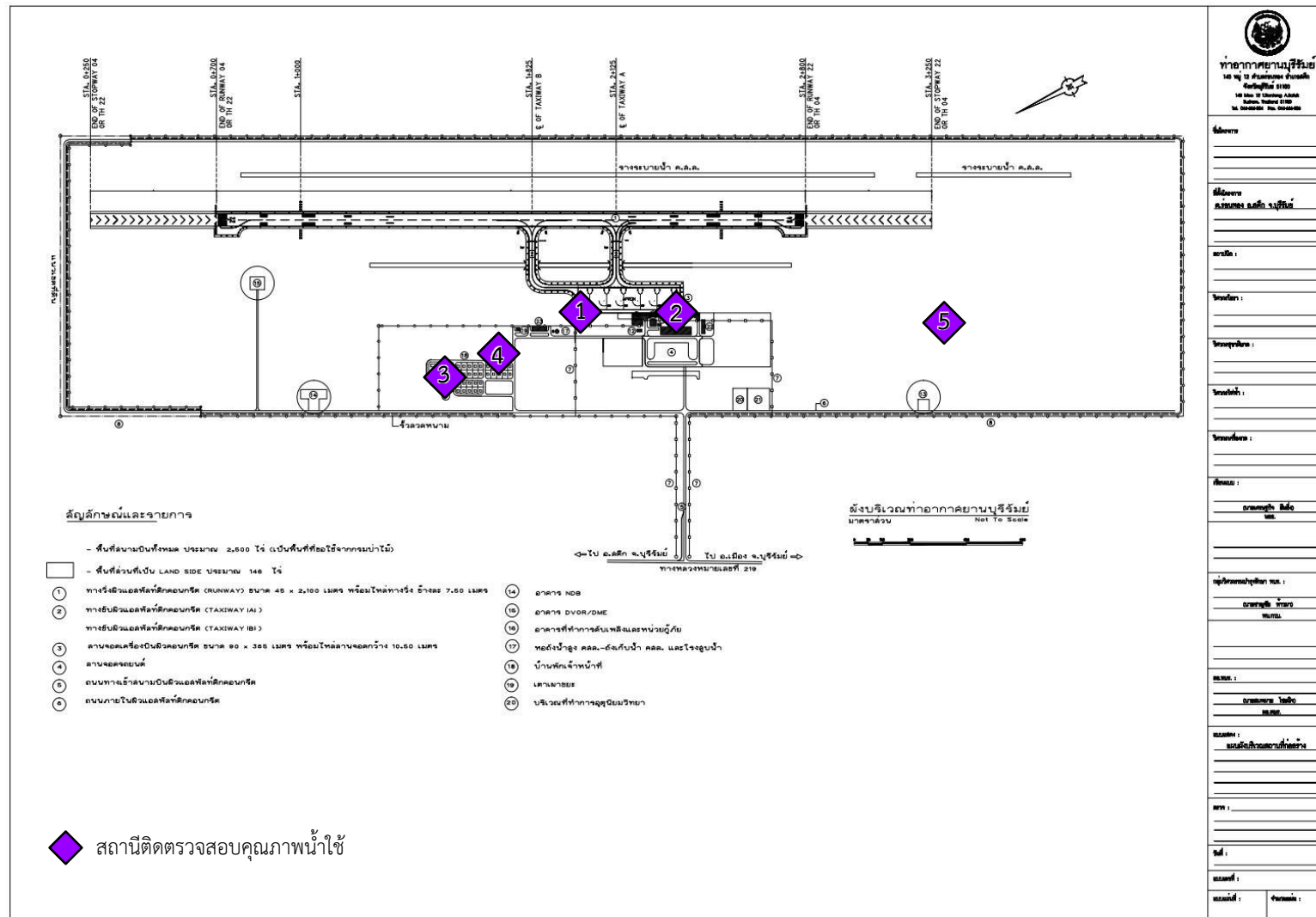
2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา จำนวน 5 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.5-1)

- 1) บ่อพักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 2) น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม
- 3) บ่อพักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
- 4) น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
- 5) น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2569

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 5.2.5-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	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. ไนเตรท (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 รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 (ภาพที่ 5.2.5-1)

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค)

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 (มกราคม พ.ศ. 2567) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็ง ละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการ ประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011 และคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ที่มีค่า ความขุ่น ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพ น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลการ ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในบ่อพักน้ำ (ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ) และน้ำใช้หลังผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั้ง 2 ระบบ จะพบว่ามีความใกล้เคียงกันทุกดัชนีตรวจวัด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ไม่สามารถปรับปรุงให้ มีค่าคุณภาพน้ำใช้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งสอดคล้องกับการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ที่พบว่า ในช่วง 2 ปี ที่ผ่านมามีการดำเนินการเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และระบบเติมคลอรีนฆ่าโรค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรหาวิธีผู้เชี่ยวชาญในการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 ระบบ ให้สามารถปรับปรุง คุณภาพน้ำใช้ให้มีความเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 (มกราคม พ.ศ. 2568) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) สำหรับคุณภาพน้ำใช้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์ม แบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีความเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2568 (มกราคม พ.ศ. 2569) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยคุณภาพน้ำในบ่อเก็บน้ำบาดาลของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าความกระด้างทั้งหมด ซัลเฟต ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มี ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการ ประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (คำสั่ง การประปาส่วนภูมิภาค ที่ 197.02/2565 ลงวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ.2565)

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ข)

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม : คุณภาพน้ำก่อนผ่านการปรับปรุง มีอุณหภูมิเท่ากับ 31.3 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 5.98 ความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.05 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 102มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 262 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 8.65 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 78.5 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 4.78 มก./ล. เหล็กมีค่าเท่ากับ 0.0279 มก./ล. แมงกานีสมีค่าเท่ากับ 0.0613 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli*

ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม มีอุณหภูมิเท่ากับ 30.5 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 5.50 ความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.07 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 98.4 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด เท่ากับ 246 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 8.19 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 69.2 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 6.82 มก./ล. เหล็กมีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. แมงกานีสมีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ซึ่งมีความเป็นกรด-ด่าง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค) ดังนั้น ท่าอากาศยานต้องเปลี่ยนตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ หรือใช้ปูนขาวเพื่อปรับสภาพความเป็นกรด-ด่างให้เพิ่มสูงขึ้น

บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำก่อนผ่านการปรับปรุง มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 32.3 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 5.58 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 2.54 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 807 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,232 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 19.8 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 601 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 4.18 มก./ล. เหล็กมีค่าเท่ากับ 0.1362 มก./ล. แมงกานีสมีค่าเท่ากับ 0.2545 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดและ *E.Coli*

ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 30.4 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.07 ความขุ่นเท่ากับ 0.94 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 797 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด เท่ากับ 2,200 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 19.3 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 597 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 3.84 มก./ล. เหล็กมีค่าเท่ากับ 0.0082 มก./ล. แมงกานีสมีค่าเท่ากับ 0.2078 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ซึ่งมีความเป็นกรด-ด่าง ความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และแมงกานีส ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค) ดังนั้น ท่าอากาศยานต้องเปลี่ยนตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ หรือใช้ปูนขาวเพื่อปรับสภาพความเป็นกรด-ด่างให้เพิ่มสูงขึ้น

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : พบว่า มีอุณหภูมิเท่ากับ 29.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.86 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 3.45 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 118 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด 420 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 145 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 16.7 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 1.12 มก./ล. เหล็กมีค่าเท่ากับ 0.1629 มก./ล. แมงกานีสมีค่าเท่ากับ 0.0340 มก./ล. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1.1 MPN/100 มล. และตรวจไม่พบ *E.Coli* ซึ่งมีความปลอดภัยแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค) แต่เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่รับน้ำมาจากการประปาส่วนภูมิภาค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องตรวจสอบและทำความสะอาดของระบบประปาของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

ตารางที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569				
			บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังเดิม		บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่		บริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสาร หลังใหม่
			ก่อนผ่าน ระบบ ปรับปรุง คุณภาพ	ภายในอาคาร ที่พัก ผู้โดยสาร	ก่อนผ่าน ระบบ ปรับปรุง คุณภาพ	บริเวณ บ้านพัก เจ้าหน้าที่	
Temperature	องศา เซลเซียส	-	31.3	30.5	32.3	30.4	29.2
pH	-	6.5-8.5	5.98	5.50	5.58	6.07	6.86
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	1.05	1.07	2.54	0.94	3.45
Total Hardness	มก./ล.	≤300	102	98.4	807	797	118
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	262	246	1,232	2,200	420
Chloride	มก./ล.	≤250	8.65	8.19	19.8	19.3	145
Sulfate	มก./ล.	≤250	78.5	69.2	601	597	16.7
Nitrate	มก./ล.	≤50	4.78	6.82	4.18	3.84	1.12
Iron	มก./ล.	≤0.3	0.0279	<0.0050	0.1362	0.0082	0.1629
Manganese	มก./ล.	≤0.1	0.0613	<0.0050	0.2545	0.2078	0.0340
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	1.1
E. Coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับผลการตรวจวิเคราะห์ในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2568) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-2 และรูปที่ 5.2.5-2)

บ่อน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม : คุณภาพน้ำใช้ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าความเป็นกรด-ด่าง ความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด คลอไรด์ และซัลเฟต ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม : คุณภาพน้ำใช้ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด คลอไรด์ ซัลเฟต และไนเตรท เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีค่าความเป็นกรด-ด่าง ความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด คลอไรด์ และซัลเฟต ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา ซึ่งมีค่าความเป็นกรด-ด่าง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค)

บ่อกักน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าความขุ่น ความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด คลอไรด์ และซัลเฟต เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา แต่มีค่าความเป็นกรด-ด่าง ลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด คลอไรด์ และซัลเฟต เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ซึ่งค่าความเป็นกรด-ด่าง ความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค)

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ในระยะที่ผ่านมาจึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในปัจจุบัน ซึ่งคุณภาพน้ำในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 พบว่า น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม มีค่าความเป็นกรด-ด่าง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าความเป็นกรด-ด่าง ความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค) ดังนั้น ท่าอากาศยานต้องเปลี่ยนตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ หรือใช้ปูนขาวเพื่อปรับสภาพความเป็นกรด-ด่างให้เพิ่มสูงขึ้น

ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีค่า Total Coliform Bacteria ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 (ตามคำสั่งการประปาส่วนภูมิภาคที่ 197.02/2565 เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค) แต่เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่รับน้ำมาจากการประปาส่วนภูมิภาค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องตรวจสอบและทำความสะอาดของระบบประปาของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

ตารางที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร						
			มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68 ¹	ส.ค.68 ¹	ก.พ.69
pH	-	6.5-8.5	6.21	7.2	6.9	6.82	6.07	6.8	5.98
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	0.54	0.4	1.48	1.34	1.22	0.89	1.05
Total hardness	มก./ล.	≤300	1,673	1,691	1,741	1,776	193	123	102
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	3,500	2,210	2,483	6,380	325	256	262
Chloride	มก./ล.	≤250	54.4	58.0	63.3	63.1	13.9	10.3	8.65
Sulfate	มก./ล.	≤250	1,160	1,339	1,442	1,250	176	99.2	78.5
Nitrate	มก./ล.	≤50	0.364	0.313	0.229	0.197	6.29	6.25	4.78
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
E.coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2569

หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (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	มิ.ย.62 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68 ¹	ส.ค.68 ¹	ก.พ.69
pH	-	6.5-8.5	6.9	7.2	6.13	7.1	7.0	7.26	6.2	6.8	5.50
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	0.01	0.01	0.66	0.36	1.18	1.18	1.24	0.77	1.07
Total hardness	มก./ล.	≤300	18	26	1,673	1,670	1,741	1,797	195	120	98.4
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	131	136	3,100	2,120	2,400	6,880	310	286	246
Chloride	มก./ล.	≤250	4	3	55.4	56.8	62.6	61.0	14.1	10.8	8.19
Sulfate	มก./ล.	≤250	0.04	0.05	1,349	1,331	1,495	1,404	180	99.6	69.2
Nitrate	มก./ล.	≤50	0.01	0.01	0.334	0.331	0.214	0.205	6.11	6.29	6.82
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
E.coli	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2569

หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (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*	ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพบริเวณ บ้านพักเจ้าหน้าที่						
			มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68 ¹	ส.ค.68 ¹	ก.พ.69
pH	-	6.5-8.5	6.28	7.0	7.0	6.35	6.4	6.7	5.58
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	0.74	0.34	1.02	1.14	0.98	135	2.54
Total hardness	มก./ล.	≤300	522	628	595	65.9	453	126	807
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	860	920	600	154	660	290	1,232
Chloride	มก./ล.	≤250	15.5	13.3	18.9.2	13.1	9.95	18.1	19.8
Sulfate	มก./ล.	≤250	352	433	455	30.1	339	54.2	601
Nitrate	มก./ล.	≤50	1.29	1.26	1.36	1.05	4.61	0.642	4.18
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
<i>E. Coli</i>	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

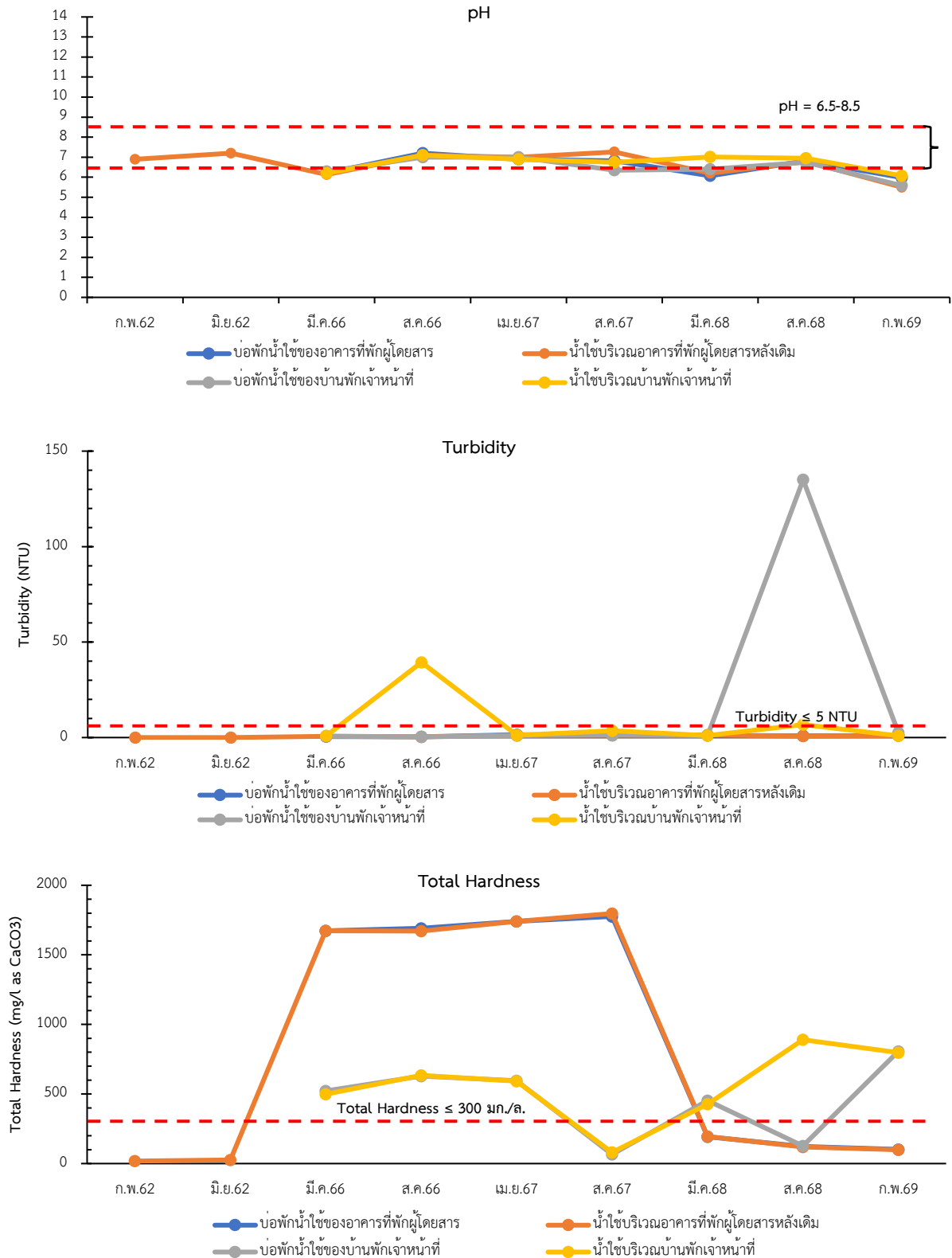
ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2569

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

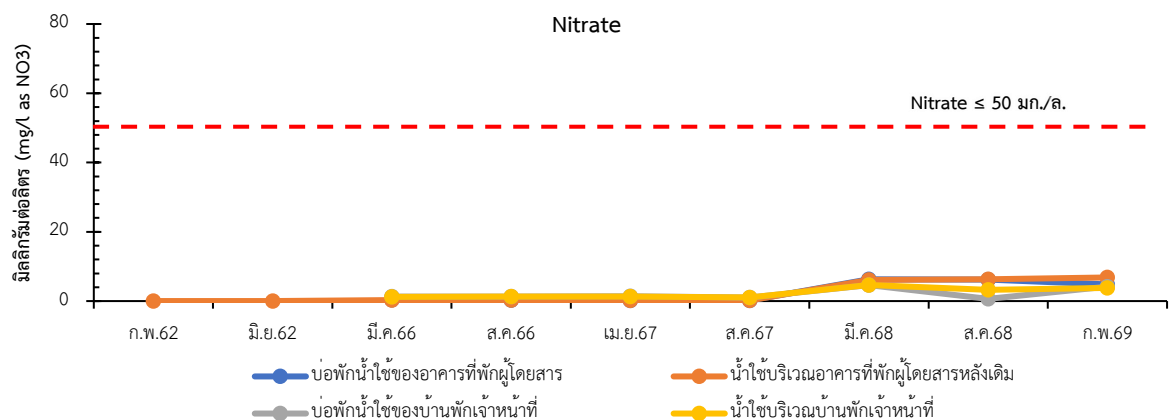
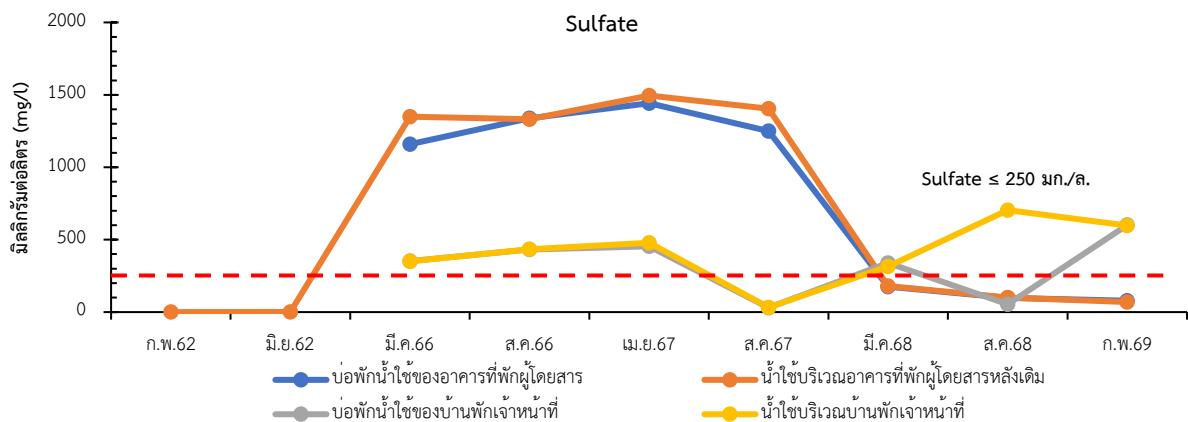
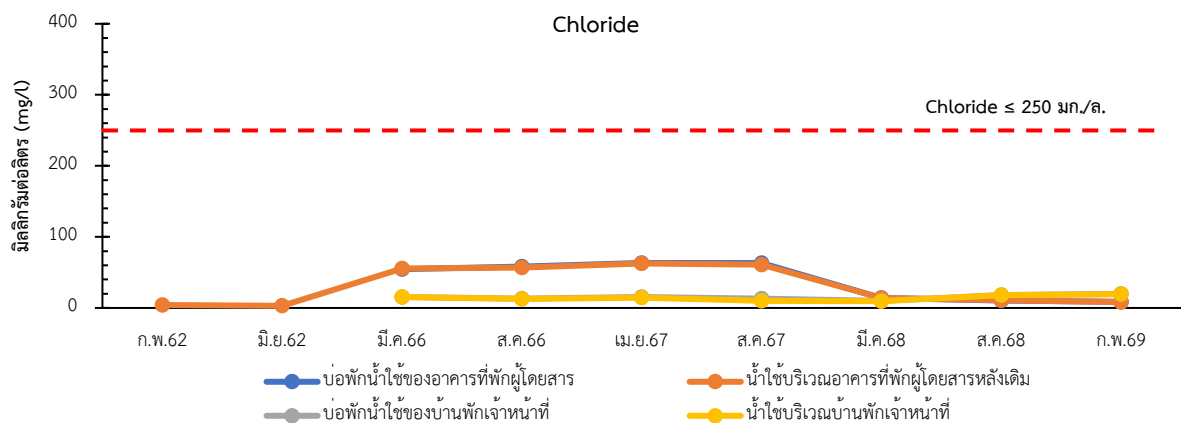
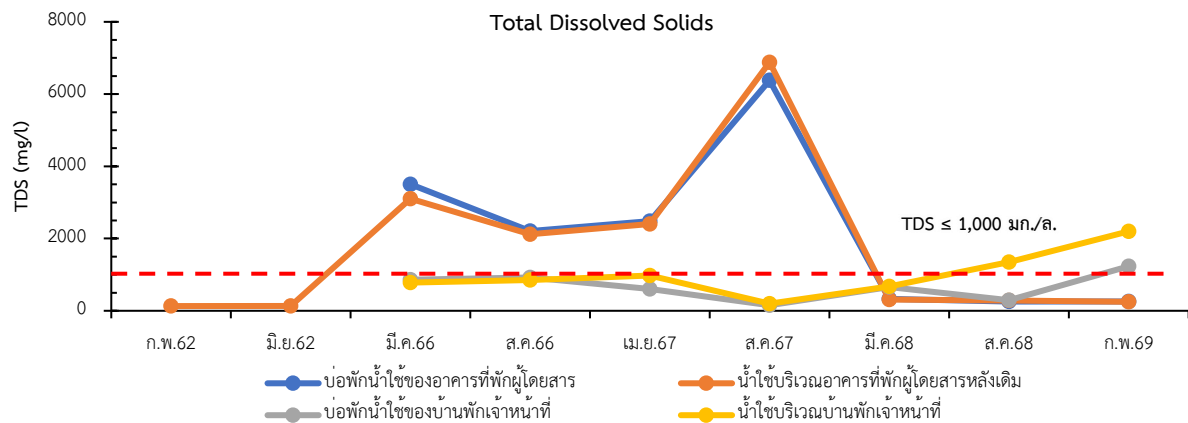
ตารางที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่						
			มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68 ¹	ส.ค.68 ¹	ก.พ.69
pH	-	6.5-8.5	6.19	7.1	6.9	6.74	7.01	6.9	6.07
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	0.86	39.4	1.14	3.63	1.08	6.82	0.94
Total hardness	มก./ล.	≤300	499	635	592	80.1	427	890	797
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	780	848	980	198	675	1350	2,200
Chloride	มก./ล.	≤250	15.2	12.8	14.5	9.86	9.49	17.9	19.3
Sulfate	มก./ล.	≤250	351	434	478	32.9	314	704	597
Nitrate	มก./ล.	≤50	1.24	1.27	1.34	1.06	4.65	3.26	3.84
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
<i>E. Coli</i>	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2569

หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของกรมประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก 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)

5.2.6 การจัดการน้ำเสีย

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

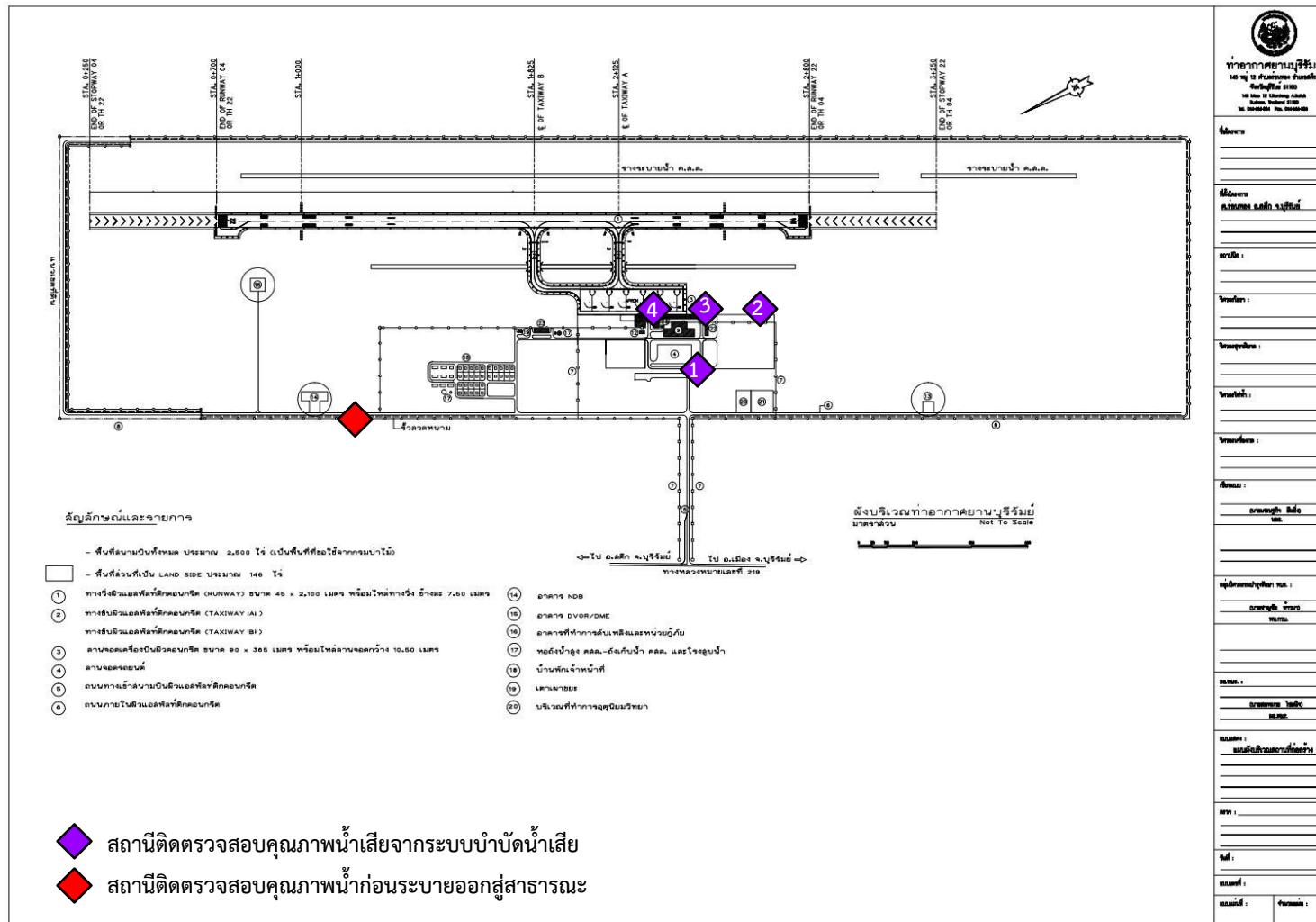
1) วัตถุประสงค์

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

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย และคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งสิ้น 11 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.6-1)

- 1) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 1
- 2) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 1
- 3) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 2
- 4) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 2
- 5) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 3
- 6) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 3
- 7) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 4
- 8) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 4
- 9) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่
- 10) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่
- 11) บ่อพักน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ



รูปที่ 5.2.6-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

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

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 (ภาพที่ 5.2.6-1)

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษา

เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ซึ่งมีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร และอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขนาดพื้นที่ใช้สอย 23,000 ตารางเมตร ดังนั้น ทั้ง 2 อาคาร จะมีพื้นที่ใช้สอยรวม 26,800 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพที่จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน



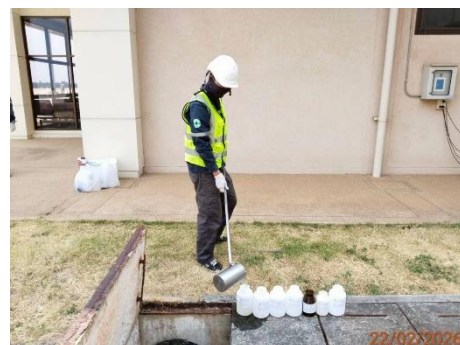
บ่อกักก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 1



บ่อกักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 1



บ่อกักก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 2



บ่อกักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 2

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



บ่อพักก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 3



บ่อพักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 3



บ่อพักก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 4



บ่อพักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 4

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



บ่อกักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่



บ่อกักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่



บ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 (มกราคม พ.ศ. 2567) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้ง 4 ชุด ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค โดยคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 (มกราคม พ.ศ. 2568) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้ง 4 ชุด ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ยกเว้น คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 3 ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ. 2567 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2568 (มกราคม พ.ศ. 2569) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 และชุดที่ 4 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 1 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 3 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่าคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1-ชุดที่ 3 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 มีค่า BOD และ SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568 ไม่สามารถเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งในบ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากน้ำเสียซึมลงดินทั้งหมด จึงยังไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

นอกจากนี้ เมื่อเปิดให้บริการอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งมีขนาดพื้นที่ใช้สอย 23,000 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทอาคารเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่ต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ หรือออกสู่สิ่งแวดล้อม พ.ศ.2567 ซึ่งต้องจัดให้มีผู้ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย ตั้งแต่วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2569 ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง แนวทางสำหรับเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษในการกำหนดให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษ ต้องมีผู้ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย พ.ศ.2568

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-1 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ข)

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 1 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.31 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 2.34 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 17 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 460 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 2.20 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 6.77 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 3,900 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,700 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.38 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 4.61 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 5 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 413 มก./ล. ตะกอนหนัก (Settleable Solids) น้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 1.01 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 6.77 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 480 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 480 MPN/100 ml ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้ โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 2 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 5.91 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.43 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 447 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 1.00 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 7.33 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 2,100 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,300 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 5.35 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 0.70 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 460 มก./ล. ตะกอนหนัก (Settleable Solids) น้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. TKN มีค่าน้อยกว่า 4.00 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 470 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 78 MPN/100 ml คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 51 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 3 : คุณภาพน้ำก่อนเข้า

ระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.53 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 31.4 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 13 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 490 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 15.1 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 160 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 2,600 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,400 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.86 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 16.2 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 8 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 452 มก./ล. ตะกอนหนัก (Settleable Solids) น้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 8.60 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 145 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 180 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 180 MPN/100 ml คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 48 โดยคุณภาพน้ำที่หลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 4 : คุณภาพน้ำก่อนเข้า

ระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.02 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 13.2 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 171 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 453 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 10.4 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 50.8 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 2,600 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 2,100 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.13 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 3.70 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 10 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 413 มก./ล. ตะกอนหนัก (Settleable Solids) น้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 32.8 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 460 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 460 MPN/100 ml คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 72 โดยคุณภาพน้ำที่หลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ระบบบำบัดน้ำเสีย อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.97 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 87.0 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 33 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 520 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 10.3 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 45.4 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 16,000 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 16,000 MPN/100 ml ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.26 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 4.73 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 9 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 503 มก./ล. ตะกอนหนัก (Settleable Solids) น้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 4.49 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 5,300 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 5,300 MPN/100 ml คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 95 โดยคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

3.2.2) คุณภาพน้ำทิ้งในบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

จากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 พบว่า บ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีลักษณะแห้ง เนื่องจากน้ำเสียซึมลงดินทั้งหมด และไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	22 ก.พ. 69									
			ชุดที่ 1		ชุดที่ 2		ชุดที่ 3		ชุดที่ 4		อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	6.31	6.38	5.91	5.35	6.53	6.86	6.02	6.13	6.97	6.26
BOD	มก./ล.	≤30	2.34	4.61	1.43	0.70	31.4	16.2	13.2	3.70	87.0	4.73
Suspended Solids	มก./ล.	≤40	17	5	<5	<5	13	8	171	10	33	9
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	460	413	477	460	490	452	453	413	520	503
Settleable solids	มล./ล.	-	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	2.20	1.01	1.00	<1.00	15.1	8.60	10.4	<1.00	10.3	<1.00
TKN	มก./ล.	≤35	6.77	6.77	7.33	<4.00	160	145	50.8	32.8	45.4	4.49
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	1.00	<1.00	<1.00	<1.00
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	3,900	480	2,100	470	2,600	180	2,600	460	16,000	5,300
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	1,700	480	1,300	78	1,400	180	2,100	460	16,000	5,300
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			***		51%		48%		72%		95%	

หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
- ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้กำหนดค่า
*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2568) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-2 และรูปที่ 5.2.6-2)

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 1 : คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 มีค่าความสกปรกลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน พ.ศ.2567, สิงหาคม พ.ศ.2567 และ มีนาคม พ.ศ.2568 มีค่า SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากการเปิดใช้อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ทำให้มีจำนวนผู้ใช้งานห้องน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมลดลง ซึ่งมีเพียงเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเท่านั้น

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 2 : คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 มีค่าความสกปรกลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน พ.ศ.2567, สิงหาคม พ.ศ.2567 และ มีนาคม พ.ศ.2568 มีค่า TDS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากการเปิดใช้อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ทำให้มีจำนวนผู้ใช้งานห้องน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมลดลง ซึ่งมีเพียงเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเท่านั้น

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 3 : คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 มีค่าความสกปรกลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา แต่คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน พ.ศ.2567, สิงหาคม พ.ศ.2567 และ มีนาคม พ.ศ.2568 มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากการเปิดใช้อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ทำให้มีจำนวนผู้ใช้งานห้องน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมลดลง ซึ่งมีเพียงเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเท่านั้น

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ชุดที่ 4 : คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 มีค่าความสกปรกลดลงจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน พ.ศ.2567, มีนาคม พ.ศ.2568 และ สิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566, เมษายน พ.ศ.2567, มีนาคม พ.ศ.2568 และ สิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากการเปิดใช้อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ทำให้มีจำนวนผู้ใช้งานห้องน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมลดลง ซึ่งมีเพียงเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเท่านั้น

ระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งในระยะที่ผ่านมาจึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในปัจจุบัน และคุณภาพน้ำในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ส่วนคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ : ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ เนื่องจากไม่มีการระบายน้ำทั้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ตารางที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1											
			ส.ค.66 ^{1/}		เม.ย.67 ^{1/}		ส.ค.67 ^{1/}		มี.ค.68 ^{1/}		ส.ค.68 ^{1/}		ก.พ.69	
			INF	EFF	INF	EFF	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	8.29	8.05	6.31	6.38
BOD	มก./ล.	≤30	271	282	44.8	51.0	50.0	100	42.8	37.5	56.7	5.33	2.34	4.61
Suspended Solids	มก./ล.	≤40	61	50	72	62	55	694	69	95	51	12	17	5
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	3,450	2,057	2,620	2,593	2,527	2,483	627	550	532	490	460	413
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	-	49.0	-	-	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	17.3	15.3	13.0	9.80	13.0	14.4	10.2	7.4	10.5	2.84	2.20	1.01
TKN	มก./ล.	≤35	133	139	126	127	99.6	96.2	74	83	92.7	64.8	6.77	6.77
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	1.54	<1	<1	<1	<1.00	<1.00	<1.00
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.1	<0.1	-	<0.10	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	350,000	92,000	2,800	480	3,200	1,900	35,000	5,300	92,000	2,800	3,900	480
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	350,000	92,000	1,700	480	3,200	1,900	35,000	5,300	92,000	2,800	1,700	480
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			***		***		50%		12%		91%		***	

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

ที่มา : ^{1/}รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569

INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

- ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้กำหนดค่า

*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

ตารางที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2											
			ส.ค.66 ^{1/}		เม.ย.67 ^{1/}		ส.ค.67 ^{1/}		มี.ค.68 ^{1/}		ส.ค.68 ^{1/}		ก.พ.69	
			INF	EFF	INF	EFF	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	7.33	6.82	5.91	5.35
BOD	มก./ล.	≤30	405	359	65.5	1.57	61.7	1.26	122	1.88	184	1.73	1.43	0.70
Suspended Solids	มก./ล.	≤40	110	35	62	<5	62	<5	223	<5	72	<5	<5	<5
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	3,140	1,785	3,456	2,590	3,470	2,807	880	1,380	570	537	477	460
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	0.4	<0.20	<0.20	-	<0.20	-	-	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	19.8	17.8	19.3	<1.00	12.1	<1.00	51	1.3	21.5	2.55	1.00	<1.00
TKN	มก./ล.	≤35	195	217	49.2	<4.00	45.3	<4.00	119	9.6	151	24.3	7.33	<4.00
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.00	3.35	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	1.53	<1	4.91	<1.00	<1.00	<1.00
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	-	<0.10	<0.1	<0.1	-	<0.1	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	1,600,000	35,000	16,000	1,600	3,200	170	50,000	1,200	920,000	9,200	2,100	470
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	1,600,000	35,000	3,500	280	3,200	170	47,000	1,100	50,000	9,200	1,300	78
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			11%		98%		98%		98%		99%		51%	

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

ที่มา : ^{1/}รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569

INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

- ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้กำหนดค่า

*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

ตารางที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3											
			ส.ค.66 ^{1/}		เม.ย.67 ^{1/}		ส.ค.67 ^{1/}		มี.ค.68 ^{1/}		ส.ค.68 ^{1/}		ก.พ.69	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	7.2	7.1	7.5	7.7	7.4	7.00	7.5	7.5	6.94	7.33	6.53	6.86
BOD	มก./ล.	≤30	244	172	245	139	190	134	321	181	118	25.8	31.4	16.2
Suspended Solids	มก./ล.	≤40	22	14	53	20	45	21	222	23	37	7	13	8
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	1,800	1,710	1,960	1,587	2,260	2,077	510	740	343	227	490	452
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	-	<0.20	-	0.2	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	12.0	10	17.6	16.7	10.9	7.1	39.1	9.39	14.3	7.45	15.1	8.60
TKN	มก./ล.	≤35	124	117	110	92.2	123	103	133	48.6	93.8	53.1	160	145
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	2.22	1.41	4.42	5.48	9.31	6.63	9.31	5.93	3.43	<1.00	<1.00	<1.00
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	-	<0.10	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	590,000	44,000	42,000	16,000	120,000	160,000	50,000	14,000	21,000	4,300	2,600	180
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	590,000	44,000	42,000	16,000	120,000	160,000	50,000	6,800	17,000	4,300	1,400	180
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			30%		43%		29%		44%		78%		48%	

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

ที่มา : ^{1/}รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569

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/}		มิ.ย.62 ^{1/}		มี.ค.66 ^{1/}		ส.ค.66 ^{1/}		เม.ย.67 ^{1/}		ส.ค.67 ^{1/}	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	**	8.1	**	8.3	7.16	6.89	7.2	7.1	8.0	7.9	8.02	8.12
BOD	มก./ล.	≤30	**	60.7	**	31.7	446	226	210	177	162	71.5	32.9	29.1
Suspended Solids	มก./ล.	≤40	**	53	**	28	72	86	38	18	103	58	118	22
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	**	489	**	379	2,290	2,107	1,930	1,770	2,285	2,199	2,443	2,395
Settleable solids	มล./ล.	-	**	0.8	**	0.3	<0.20	0.50	<0.2	<0.20	0.40	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	**	1	**	1	13.9	14.8	12.6	9.8	19.5	10.3	10.4	12.3
TKN	มก./ล.	≤35	**	83.16	**	48.5	185	133	81.2	89.6	182	162	11.4	105
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	**	0.94	**	0.24	20.1	1.21	<1.00	<1	2.90	1.12	2.90	<1.00
Residual Chlorine	มก./ล.	-	**	-	**	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.1	<0.10	<0.10	-	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	**	-	**	-	280,000	37,000	380,000	28,000	47,000	550	3,500	240
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	**	-	**	-	280,000	37,000	380,000	28,000	47,000	550	3,500	240
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			***		***		49%		16%		56%		12%	

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

ที่มา : ^{1/}รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569

INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

- ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้กำหนดค่า

*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

ตารางที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)								
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 4					
			มี.ค.68 ^{1/}		ส.ค.68 ^{1/}		ก.พ.69	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	6.3	8.1	7.63	8.11	6.02	6.13
BOD	มก./ล.	≤30	774	40.3	257	197	13.2	3.70
Suspended Solids	มก./ล.	≤40	1,215	44	1,155	443	171	10
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	480	642	420	393	453	413
Settleable solids	มล./ล.	-	-	-	-	22.0	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	98.8	3.54	70.9	15.0	10.4	<1.00
TKN	มก./ล.	≤35	113	136	35.2	84.1	50.8	32.8
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	6.87	<1	1.61	1.51	1.00	<1.00
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.1	<0.1	-	<0.10	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	150,000	1,900	160,000	35,000	2,600	460
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	150,000	1,600	47,000	21,000	2,100	460
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD (%)			95%		23%		72%	

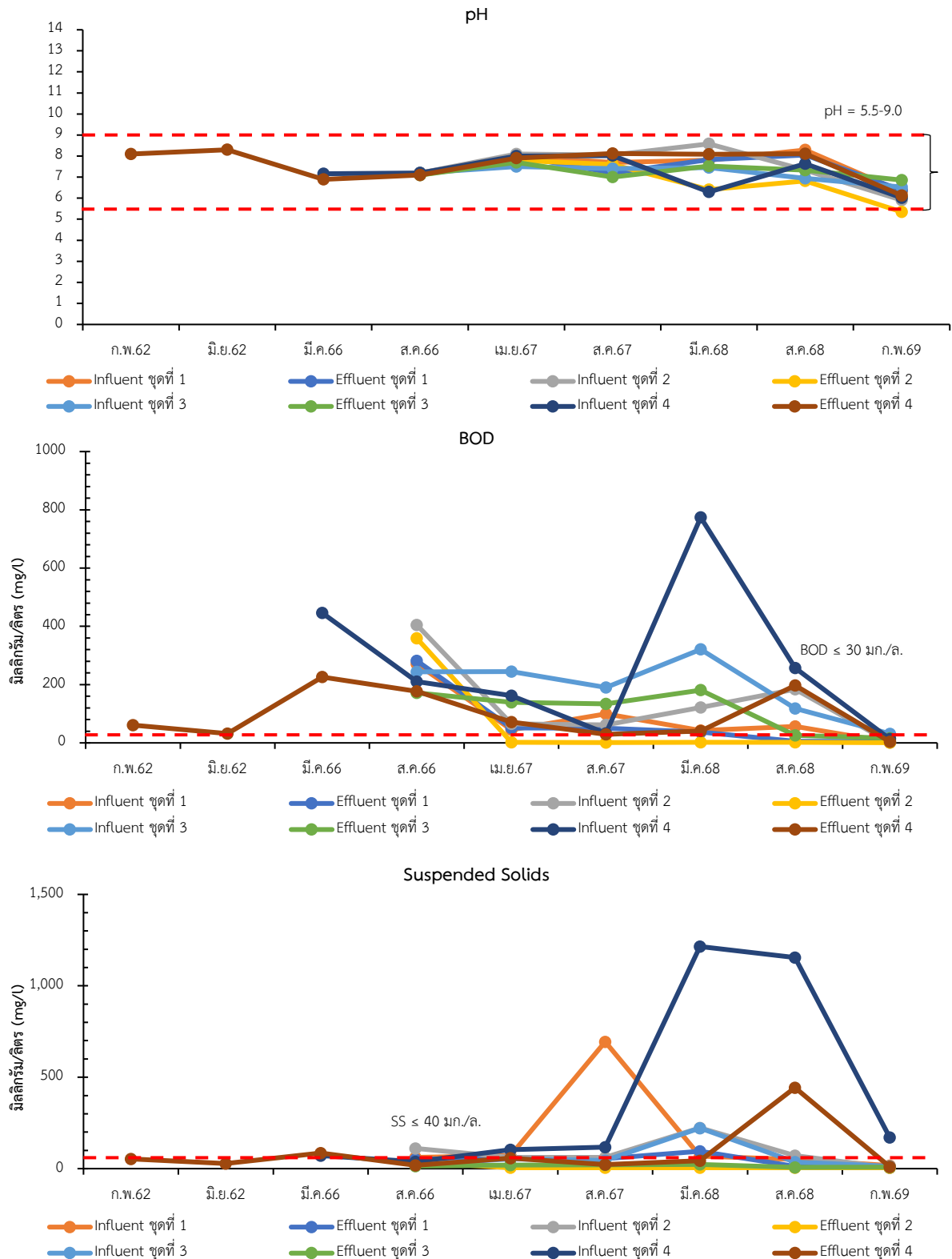
หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

ที่มา : ^{1/}รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568, มกราคม พ.ศ.2569

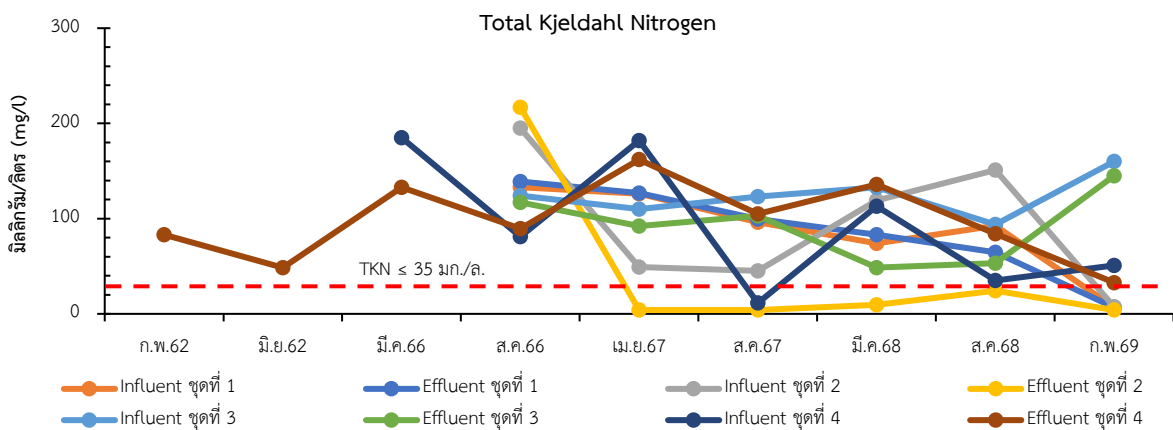
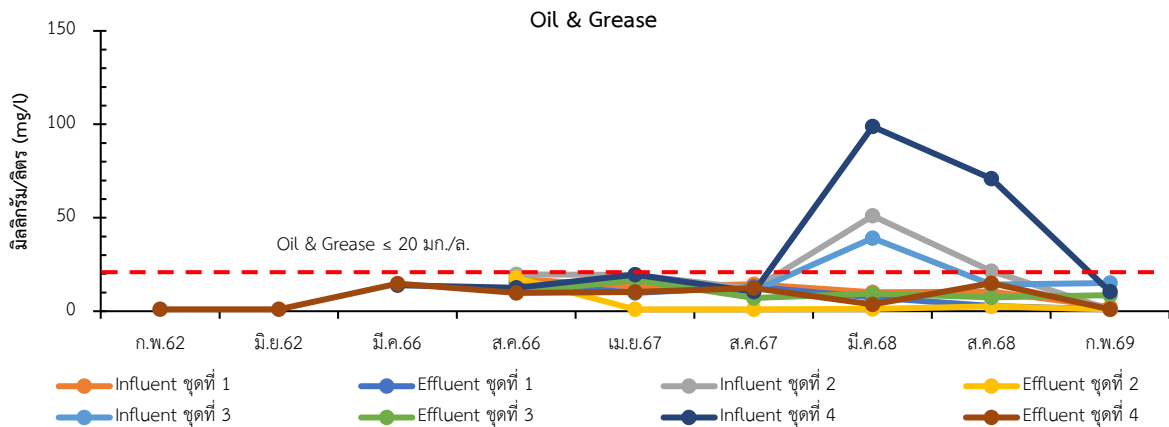
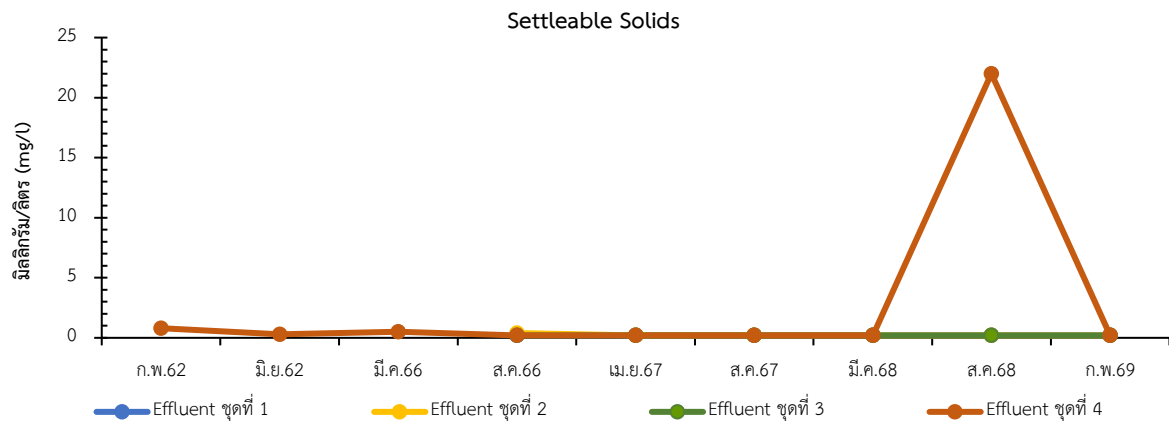
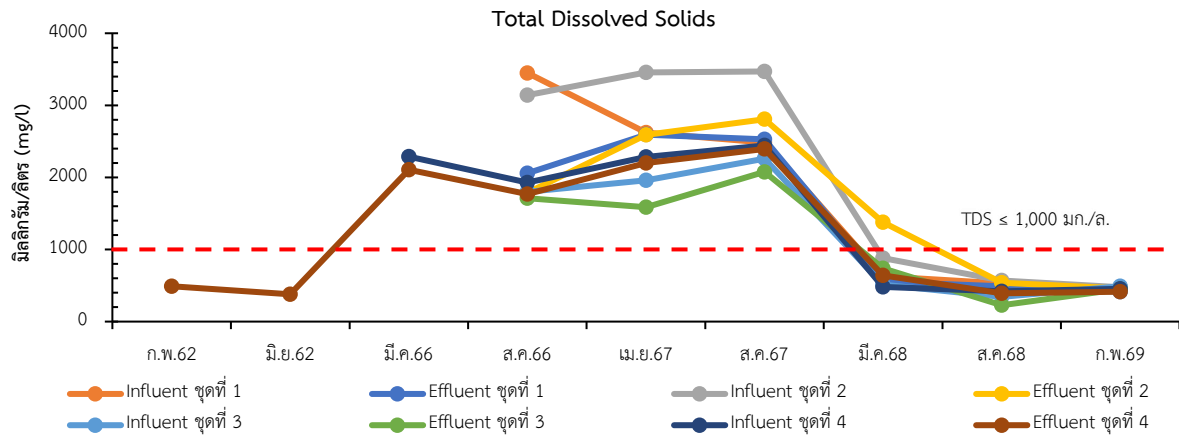
INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

- ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์/ไม่ได้กำหนดค่า

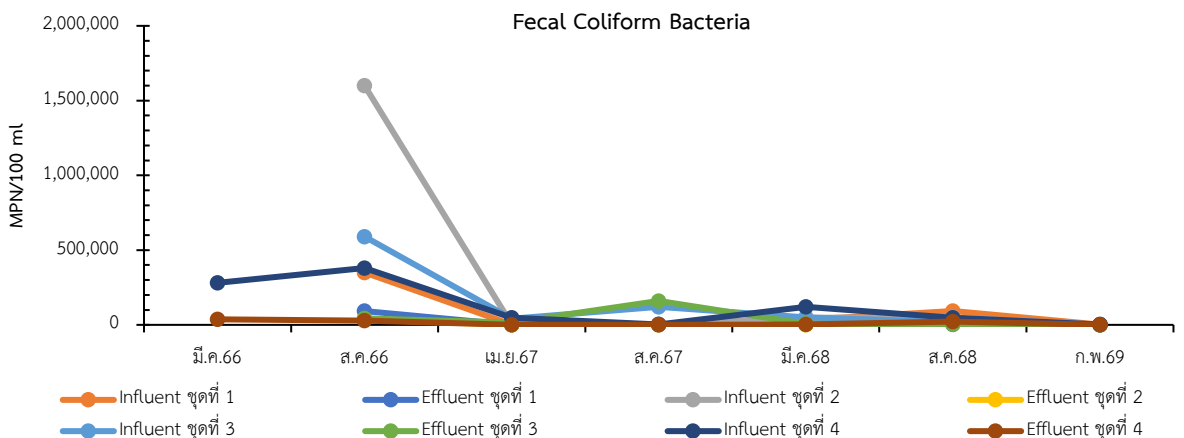
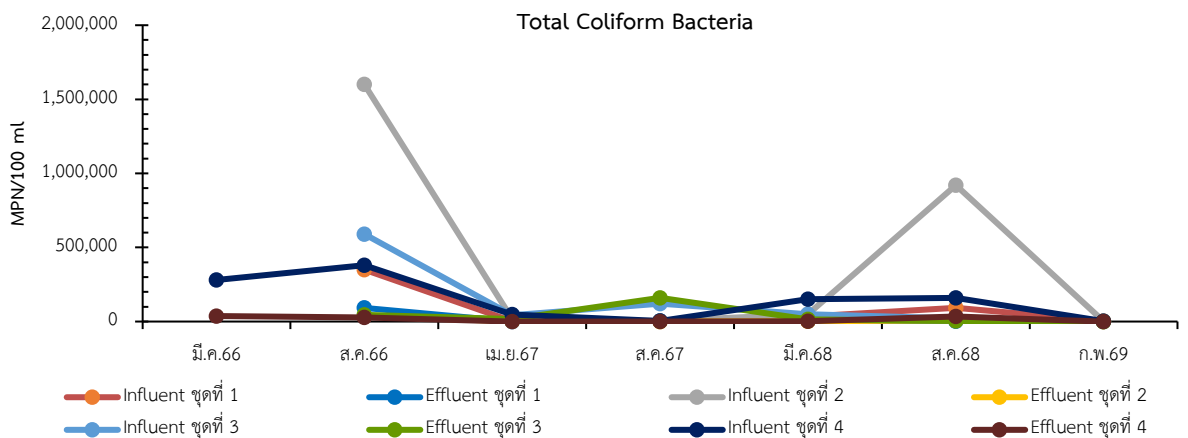
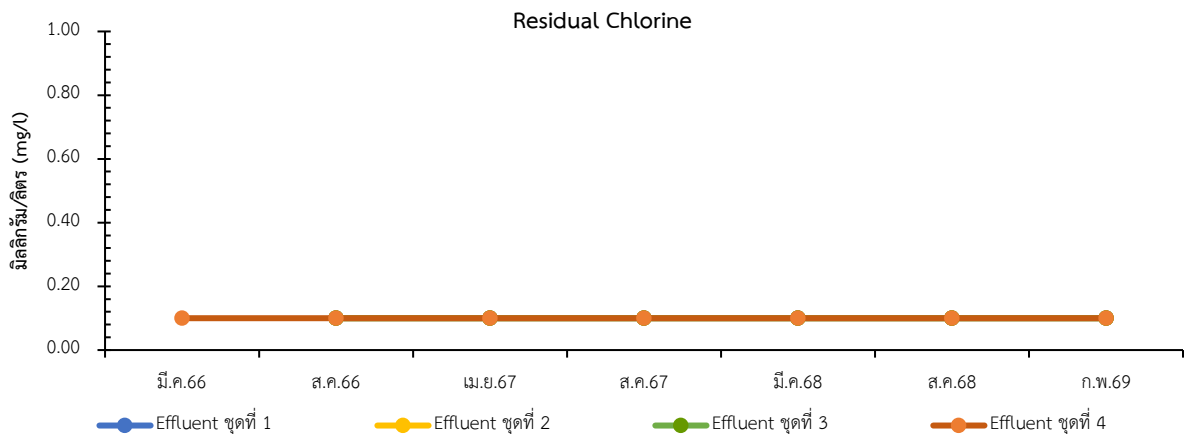
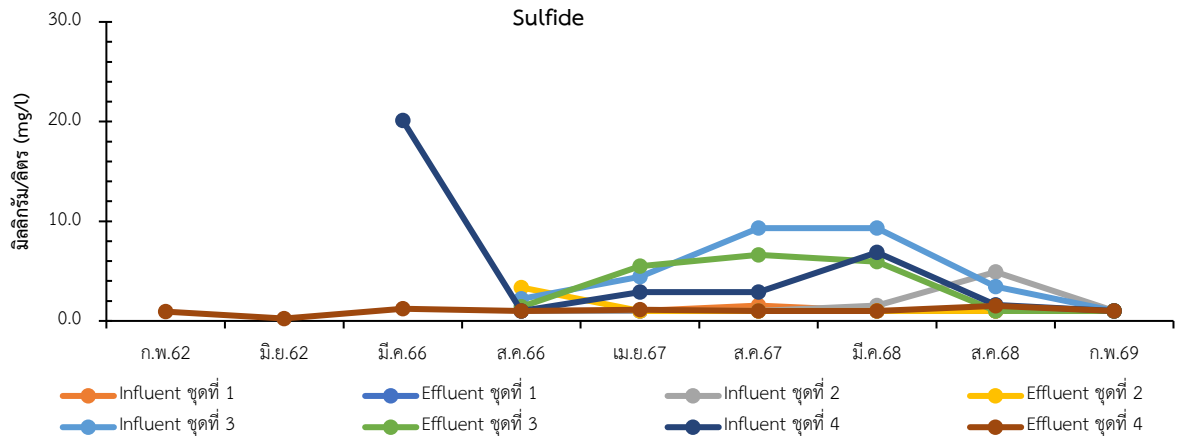
*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้



รูปที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



รูปที่ 5.2.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ชุดที่ 2 ชุดที่ 4 และอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารชุดที่ 3 มีค่า TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 ไม่สามารถเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งในบ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากน้ำเสียซึมลงดินทั้งหมด จึงยังไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ และอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่าอุปกรณ์ใดชำรุด ต้องเร่งดำเนินการซ่อมแซมทันที ซึ่งการดำเนินการกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทิ้งต่อชุมชนโดยรอบ

5.2.7 ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานก

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบด้านป่าไม้ และนิเวศวิทยานก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ โดยเน้นการสำรวจชนิด และปริมาณของพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบสภาพปัจจุบันนิเวศวิทยานกและสภาพป่าไม้ บริเวณท่าอากาศยานและบริเวณใกล้เคียง

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานก ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานก และการติดตามตรวจสอบต่อไป

2) วิธีการศึกษา

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

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

2.2) ทบทวนรายละเอียดกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการวิเคราะห์สถานภาพและสภาพปัญหาด้านนิเวศวิทยาป่าไม้ และวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น สำหรับประกอบการประเมินผล

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

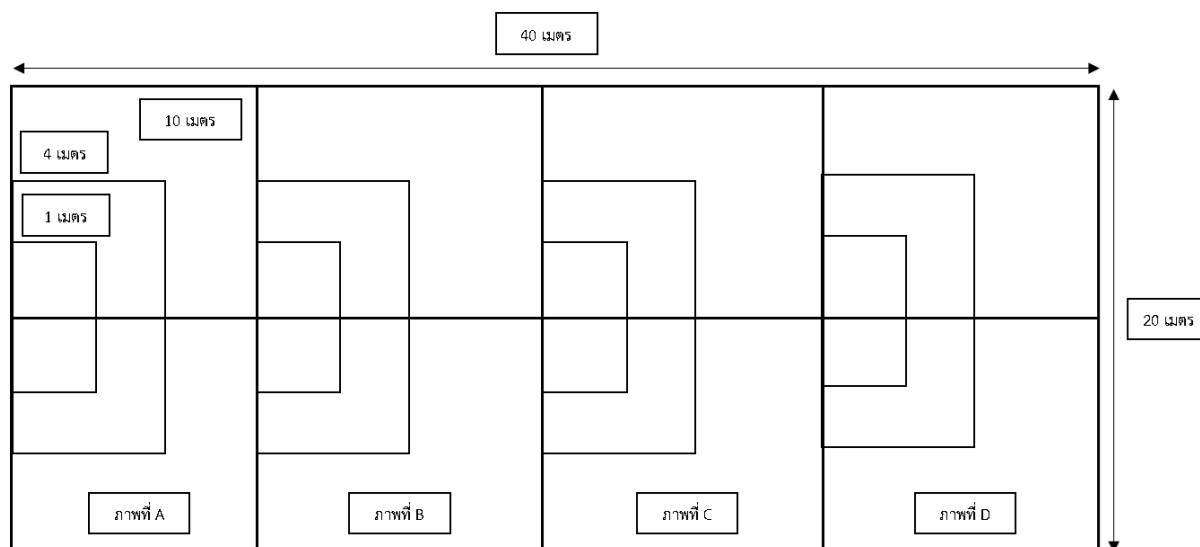
2.4) การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ใช้วิธีการศึกษาโดยทำการวางแผนสำรวจในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยจะกระจายครอบคลุมทั้งพื้นที่โครงการ และพื้นที่อนุรักษ์ประเภทต่างๆ และทุกสภาพสังคมพืชให้มากที่สุด เพื่อเป็นตัวแทนของระบบนิเวศในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนบริเวณที่ไม่มีสภาพป่าหลงเหลือจะทำการสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use inventory) โดยอ้างอิงตำแหน่งสำรวจป่าไม้เบื้องต้นจากรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา โดยใช้การสำรวจในภาคสนามจะดำเนินการดังนี้

การศึกษาโดยการสำรวจภาคสนาม อ้างอิงวิธีการสำรวจตามเล่มรายงานการประเมินและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา 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 เฮกแตร์) วางซ้อนทับตรงมุมแปลง
ตัวอย่างสี่เหลี่ยมขนาด 4x4 เมตร บันทึกชนิดพรรณไม้และจำนวนของกล้าไม้ (Seedlings) ที่มีขนาดความสูงน้อยกว่า 1.30
เมตร ตลอดจนไม้พื้นล่างชนิดต่างๆ (Undergrowth) ที่สำรวจพบในแปลงตัวอย่าง

2.4.3) การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านนิเวศวิทยา : ทำการวิเคราะห์ในเชิงปริมาณขององค์ประกอบของ
พรรณไม้ในสังคมพืช ซึ่งมีค่าต่างๆ ดังนี้

ความถี่ของพรรณไม้ (Species Frequency) เป็นค่าที่ชี้การกระจายของพรรณไม้และชนิด
ในพื้นที่นั้น ซึ่งมักจะบอกค่าของความถี่เป็นเปอร์เซ็นต์ ดังนี้

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

ความหนาแน่นของพรรณไม้ (Density) คือ จำนวนของพรรณไม้ชนิดใดชนิดหนึ่งต่อหน่วย
เนื้อที่ ซึ่งหาได้จาก

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

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

ความเด่นของพรรณไม้ (Species Dominance) เป็นค่าที่ชี้ให้เห็นว่าพรรณไม้ชนิดนั้นมี
อิทธิพลต่อสังคมพืชที่ขึ้นอยู่มากน้อยเพียงใด พรรณไม้ที่มีความเด่นมากเป็นพรรณไม้ที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่นั้นมาก ความเด่น
ของพรรณไม้สามารถบอกได้ในรูปของการปกคลุม หมายถึง เนื้อที่ของพื้นที่ที่ถูกปกคลุมโดยเรือนยอดหรือส่วนที่อยู่เหนือ
พื้นดินของพืช โดยพื้นที่หน้าตัด (Basal area) เป็นค่าที่ชี้ถึงความเด่นชัดของพรรณไม้ได้ เนื่องจากพื้นที่หน้าตัดย่อมสัมพันธ์
กับขนาดของเรือนยอด โดยหาได้จากสูตร

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

และความเด่นของพรรณไม้ สามารถบอกได้ในรูปของความเด่นสัมพัทธ์ (Relative Dominance) คือ

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

ดัชนีความสำคัญ (Important Value Index: IVI) เป็นการรวมค่าความสัมพันธ์ ความ
หนาแน่นสัมพัทธ์ และความเด่นสัมพัทธ์ เป็นค่าที่ใช้แสดงถึงความสำเร็จทางนิเวศวิทยาของพรรณไม้ในการครอบครองพื้นที่
นั้น ซึ่งค่าดัชนีความสำคัญของพืชชนิดหนึ่งจะมีค่าตั้งแต่ 0-300 ในกรณีหาค่าดัชนีของกล้าไม้ ซึ่งไม่สามารถหาค่า
พื้นที่หน้าตัดได้ ให้หาค่าดัชนีความสำคัญได้จากผลรวมของความถี่สัมพัทธ์ และความหนาแน่นสัมพัทธ์เท่านั้น และมีค่าตั้งแต่ 0-
200

ความหลากหลายของชนิดพันธุ์ (Species Diversity) เป็นปริมาณความมากมายของ
สิ่งมีชีวิตซึ่งอาศัยอยู่ในระบบนิเวศหนึ่ง การหาความหลากหลายของชนิดพันธุ์โดยการนับจำนวนต้นไม้นี้แต่ละชนิด แล้ว
คำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลายต่างๆ ในที่นี้จะคำนวณโดยวิธีการของ Shannon-Wiener index (H) หรือ Shannon/s
index (Shannon และ Weaver, 1949) โดยใช้ในรูปของ Log ฐาน 2 ดังนี้

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

โดย H' = ค่าดัชนีความหลากหลายชนิดของ Shannon-Wiener

P_i = สัดส่วนระหว่างจำนวนต้นไม้ของพันธุ์ไม้ (i) ต่อจำนวนต้นไม้ทั้งหมด

S = จำนวนพรรณไม้ทั้งหมด

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

2.6) สถานที่ติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยابนบก โดยมีดัชนีการติดตามตรวจสอบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7) ระยะเวลาดำเนินการ : จะดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ปีละ 1 ครั้ง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2569

2.8) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.8.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพป่าไม้ / นิเวศวิทยابนบก 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 ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ผลการสำรวจนิเวศวิทยابนบก/ทรัพยากรป่าไม้ พบว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ บางส่วนซ้อนทับกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด ครอบคลุมพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด และป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด แปลงที่สอง จากสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่โครงการพบว่าโดยส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ส่วนพื้นที่โดยรอบโครงการถูกใช้ประโยชน์ในการเกษตรเป็นหลัก โดยในบริเวณที่ลุ่มใช้ประโยชน์ในการทำนาข้าว ในบริเวณที่ดอนถัดจากที่ลุ่มขึ้นมาใช้ประโยชน์ในการปลูกพืชไร่ พืชที่ปลูกในช่วงสำรวจ ได้แก่ อ้อยและมันสำปะหลัง นอกจากนั้นยังพบว่า

มีการทำสวนป่าไม้ยูคาลิปตัส สวนยางพารา และสวนไม้สัก บางพื้นที่ยังคงมีลักษณะเป็นหย่อมป่ากระจายอยู่ห่างๆ กันในบริเวณพื้นที่รอบโครงการด้วย

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

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 (มกราคม พ.ศ. 2567) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด ไม้เถา 1 ชนิด และกล้วยไม้ 4 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 (มกราคม พ.ศ. 2568) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด ไม้เถา 1 ชนิด และกล้วยไม้ 4 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้เถา และกล้วยไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 17,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นมาก คือ มะค่าแต้ แดง มะกอก และเต็ง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2568 (มกราคม พ.ศ. 2569) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด ไม้เถา 1 ชนิด และกล้วยไม้ 4 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้เถา และกล้วยไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 17,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นมาก คือ มะค่าแต้ แดง มะกอก และเต็ง โดยมีจำนวนชนิดพรรณไม้ที่พบค่อนข้างแตกต่างจากการศึกษาในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 เดือนตุลาคม พ.ศ.2565 และในปี พ.ศ.2564 เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ได้สำรวจเฉพาะพรรณไม้ที่ปรากฏพบในแปลงตัวอย่างชั่วคราว ส่งผลให้จำนวนชนิดพรรณไม้ลดลง นอกจากนี้ในการสำรวจครั้งนี้ มิได้รวมเอาพรรณไม้ที่เป็นพืชสวน พืชไร่เอาไว้อด้วย จึงกล่าวได้ว่าการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยานับ

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

จะนำเสนอไว้ในรายงานร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2

5.2.8 ทรัพยากรสัตว์ป่า

ดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัย และหากิน 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 ร่องรอยการตำรังหรือการทำเครื่องหมาย เป็นต้น และจากการฟังเสียงร้อง โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการค้นหาใช้วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

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

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

2.3) สืบสวนโดยอ้อม (indirect inquiry) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนาม ด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดชุกชุม น้อย หรือชุกช่อนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์ และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการฯ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่าและลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตว์ป่า โดยจำแนกสัตว์ป่าเป็น

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดมีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

2.5) การจำแนกชนิดสัตว์ป่า : จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน โดยใช้เอกสารจำแนกชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น ดังนี้

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

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

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

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

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

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

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมาก หรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้าง หรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมาก หรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้ง แต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดี หรือปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย หรือเป็นชนิดที่ไม่พบจากการสำรวจ แต่เป็นข้อมูลจากการสอบถาม และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 1-33

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 ชนิดที่คุ้มครองไว้ไม่ให้ประชากรลดลง และเพื่อมิให้บางชนิดต้องสูญพันธุ์ ซึ่งมี 1,302 ชนิด และมีรายชื่อในกฎกระทรวงกำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง พ.ศ. 2567 (ราชกิจจานุเบกษา, 2567)

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2568) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (2024-2) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติรวมทั้งประเทศไทย การพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2568) และของ IUCN (2025-2) ได้กำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (Threatened animal) ในแนวทางเดียวกัน และมีรายละเอียด ดังนี้

(1) Extinct (Ex) หมายถึง สูญพันธุ์ชนิดพันธุ์ใดจะสูญพันธุ์ก็ต่อเมื่อประชากรตัวสุดท้ายของชนิดพันธุ์นั้นได้ตายไปอย่างไม่มีข้อสงสัย (no reasonable doubt)

(2) Extinct in the wild (Ew) หมายถึง สูญพันธุ์ในธรรมชาติ บางชนิดสูญพันธุ์ในธรรมชาติแต่ยังมีประชากรมีชีวิตอยู่รอดในพื้นที่เพาะเลี้ยง สถานที่รักษาพันธุ์สัตว์

(3) Critically Endangered (CR) หมายถึง ชนิดพันธุ์ใกล้สูญพันธุ์ยิ่ง คือ สัตว์ป่าที่ประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในอนาคตอันใกล้

(4) Endangered (EN) หมายถึง ชนิดพันธุ์ที่ใกล้สูญพันธุ์ คือ สัตว์ป่าที่ประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติในอนาคต

(5) Vulnerable (VU) หมายถึง ชนิดพันธุ์ที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ คือ สัตว์ป่าที่ประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(6) Lower Risk (LR) หมายถึง มีความเสี่ยงน้อย ชนิดพันธุ์ใดจะอยู่ในกลุ่มที่มีความเสี่ยงน้อยเมื่อได้รับการประเมินสถานภาพแล้วไม่สามารถตอบสนองเกณฑ์ใดๆ ของจำพวกใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง ใกล้สูญพันธุ์ หรือมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ได้ ชนิดพันธุ์ที่อยู่ในกลุ่มนี้สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มย่อย 5 กลุ่ม คือ

(6.1) Conservation dependent (CD) : กลุ่มที่ขึ้นอยู่กับ การอนุรักษ์ ซึ่งหมายถึง กลุ่มของชนิดพันธุ์ที่เป็นเป้าหมายของโครงการอนุรักษ์ชนิดพันธุ์ หรือถิ่นที่อยู่อาศัยที่มีความเป็นพิเศษ ชนิดพันธุ์นี้จะมีคุณสมบัติเป็นชนิดพันธุ์ที่ถูกคุกคามภายในระยะเวลา 5 ปี

(6.2) Near threatened (NT) : กลุ่มที่ใกล้ถูกคุกคาม หมายถึง ชนิดพันธุ์ที่ไม่มีคุณสมบัติเข้าอยู่ในกลุ่มขึ้นอยู่กับ การอนุรักษ์ แต่ใกล้ที่จะมีคุณสมบัติเข้าอยู่ในจำพวกมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

(6.3) Least concern (LC) : กลุ่มที่เป็นที่กังวลน้อยที่สุด หมายถึง ชนิดพันธุ์ที่ไม่มีคุณสมบัติอยู่ในกลุ่มขึ้นอยู่กับ การอนุรักษ์และใกล้ถูกคุกคาม

(6.4) Data deficient (DD) : ข้อมูลไม่เพียงพอ ชนิดพันธุ์ที่จะจัดอยู่ในกลุ่มข้อมูลไม่เพียงพอเป็นชนิดพันธุ์ที่มีข้อมูลไม่เพียงพอที่จะวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์โดยตรง หรือโดยอ้อม แม้จะมีพื้นฐานความรู้ในสถานภาพของประชากร และการกระจายของชนิดพันธุ์อยู่บ้าง และชนิดพันธุ์กลุ่มนี้อาจได้รับการศึกษา และเป็นที่รู้จักทางชีววิทยาเป็นอย่างดี แต่ไม่มีข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับปริมาณและการกระจายเพียงพอ กลุ่มข้อมูลไม่เพียงพอจึงไม่ใช่กลุ่มชนิดพันธุ์ที่ถูกคุกคาม หรือมีความเสี่ยงน้อย การจัดชนิดพันธุ์เข้าในกลุ่มนี้แสดงให้เห็นว่าความจำเป็นในการจัดหาข้อมูลความรู้เพิ่มเติมจากการวิจัยในอนาคต ซึ่งทำให้สามารถจำแนกชนิดพันธุ์ในกลุ่มที่ถูกคุกคามได้เหมาะสม การใช้ข้อมูลที่อยู่ในทางบวกเป็นสิ่งสำคัญ โดยในหลายกรณีควรมีความระมัดระวังในการเลือกระหว่างกลุ่มข้อมูลไม่เพียงพอกับกลุ่มที่อยู่ในสถานภาพถูกคุกคาม หากชนิดพันธุ์มีการกำหนดขอบเขตความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม (relatively circumscribed) ความน่าจะเป็นไปได้และระยะเวลาที่พิจารณาซ้อนทับการบันทึกประชากรครั้งสุดท้ายพอสมควร จะทำให้ชนิดพันธุ์นั้นๆ จัดอยู่ในสถานภาพถูกคุกคามได้

(6.5) Not Evaluated (NE) : ไม่ได้รับการประเมิน ชนิดพันธุ์ใดจะอยู่ในกลุ่มไม่ได้รับการประเมินต่อเมื่อชนิดพันธุ์นั้นไม่ได้รับการวิเคราะห์ด้วยเกณฑ์ต่างๆ

2.9) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : บริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณใกล้เคียง

2.10) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษาชนิดและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาตรวจวัด : จะดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 17-18 เมษายน พ.ศ.2569 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

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 ในสถานการณ์ปัจจุบัน/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 กา นกปรอดหัวสีเข้ม นกอีแพรดแถบอกดำ และนกปรอดสวน เป็นต้น

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

สำหรับสภาพนิเวศของพื้นที่ที่จะพัฒนาโครงการในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่เกษตรกรรมซึ่งเป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่ พื้นที่แหล่งชุมชน และพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวของหย่อมป่าที่หลงเหลืออยู่ จึงทำให้มีสัตว์ป่าที่พบเป็นชนิดที่หากินในพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าในกลุ่มนก และสัตว์ป่าที่อาศัยและหากินในพื้นที่เปิดโล่ง เคลื่อนย้ายไปมาระหว่างพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่แหล่งชุมชน และพื้นที่สีเขียวดังกล่าว

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 (มกราคม พ.ศ. 2567) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 63 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่ และเหยี่ยวนกเขาชिरา และชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา และนกพิราบป่า ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 57 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ อีกา เหยี่ยวปีกแดง และนกพิราบป่า

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 (มกราคม พ.ศ. 2568) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และนกปากห่าง ส่วน สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะ เป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 5 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกฟิราบบ่า อีกา นกนางแอ่น บ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 65 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มี แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปาน กลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ อีกา เหยี่ยวปีกแดง และนกฟิราบบ่า

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2568 (มกราคม พ.ศ. 2569) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 50 ชนิด สามารถจำแนกเป็นนก จำนวน 49 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด โดยผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็น อันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 4 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นก กระแตแต้แว๊ด นกกิ่งไคร้คอดำ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก ส่วนผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 52 ชนิด สามารถจำแนกเป็น สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 1 ชนิด นก จำนวน 48 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด โดยผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปาน กลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวแดง อีกา และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 5 ชนิด คือ นกตะขาบทู๋ นกเขาใหญ่ นกเอี้ยงหงอนนกกิ่งไคร้คอดำ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน :

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าที่ได้ดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 17-18 เมษายน พ.ศ. 2569 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการสำรวจดังนี้

3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป : ภายในท่าอากาศยานที่มีพื้นที่กว้างขวาง มีพื้นที่ป่าไม้ค่อนข้าง สมบูรณ์ และพื้นที่ที่รกร้างโดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของเขตการบิน สำหรับในบริเวณเขตการบินสองข้างทางวิ่งมีการปลูกหญ้าและตัดแต่งสม่ำเสมอ มีการตัดต้นไม้เพื่อกำจัดแหล่งที่อยู่อาศัย ของนกและสัตว์ต่าง ๆ บริเวณอาคารผู้โดยสาร สำนักงาน และลานจอดรถ มีพรรณไม้ดั้งเดิมที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งพันธุ์ไม้ ที่ท่าอากาศยานปลูกเพิ่มเติมเพื่อความสวยงามและให้ร่มเงา สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีรายละเอียดดังนี้

ด้านทิศเหนือ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทสวนยางพารา นาข้าว และไร่นาสำหรับเลี้ยง โดยมีย่านบ้านเรือนกระจายอยู่ห่าง ๆ และเรียงรายตามเส้นทางระหว่างหมู่บ้าน

ด้านทิศใต้ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทไร่นาสำหรับเลี้ยงและสวนยางพารา และนาข้าว สำหรับพื้นที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่นมากกว่าบริเวณอื่น ๆ โดยรอบ ท่าอากาศยาน การตั้งบ้านเรือนเป็นกลุ่มบ้านและเรียงรายตามเส้นทางเข้าหมู่บ้านของบ้านโคกสุพรรณและโรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ

ด้านทิศตะวันออก พื้นที่ส่วนที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ป่าไม้ ถัดออกไปเป็น พื้นที่เกษตรกรรมซึ่งส่วนใหญ่เป็นนาข้าว สวนยางพารา และไร่นาสำหรับเลี้ยง มีย่านบ้านเรือนกระจายอยู่ห่าง ๆ

ด้านทิศตะวันตก พื้นที่ส่วนที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ป่าไม้ และมีพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา ไม้ข้าว และไร่มันสำปะหลัง แทรกสลับอยู่บางส่วน ห่างออกไปเป็นทางหลวง หมายเลข 219 และต่อเนื่องด้วยพื้นที่เกษตรกรรมที่ส่วนใหญ่เป็นสวนยางพารา และมีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่างๆ 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) ความหลากหลายของนกและสัตว์ : ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2569 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำนวนทั้งสิ้น 33 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) จำนวน 1 ชนิด นก (Aves) จำนวน 31 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) จำนวน 1 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-1 ถึง ตารางที่ 5.2.8-3 และภาพที่ 5.2.8-1)

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : จากการสำรวจพบจำนวน 1 ชนิด โดยพบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีความชุกชุมน้อย คือ คางคกบ้าน

ตารางที่ 5.2.8-1				
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	17-18 เมษายน พ.ศ.2569			
	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anura Family Bufonidae คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	+	-	LC	LC
1	0, 0, 1	0	1	1

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2568)

— = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง LC = กลุ่มที่เป็นที่กังวลน้อยที่สุด

3 = IUCN (2025-2)

— = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง LC = กลุ่มที่เป็นที่กังวลน้อยที่สุด

นก : จากการสำรวจพบนกจำนวน 31 ชนิด มีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 จำนวน 27 ชนิด ซึ่งนกทุกชนิดที่สำรวจพบ เป็นประเภทที่มักหากินบริเวณที่โล่ง หรือป่าละเมาะ รวมทั้งในบริเวณชุมชน โดยพบนกที่มีความชุกชุมมาก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกฟิราบบ้า นกเขาไฟ และนกจาบผ่นปีกแดง

ส่วนชนิดที่พบชุกชุมปานกลาง จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง อีกา นกกระजิบหญ้าสีเขียว นกเอี้ยงสาริกา นกกิ้งโครงคอดำ นกกางเขนบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลีดอกเหลือง นกกระจอกบ้าน นกเด้าดินทุ่งเล็ก

ชนิดที่พบชุกชุน้อย จำนวน 15 ชนิด ได้แก่ นกกาเหว่า นกแอ่นทุ่งใหญ่ เหยี่ยวแดง นกจาบคาเล็ก นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกปรอดสวน นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกยอดหญ้าสีดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล และนกกระตีดขี่หมู

ตารางที่ 5.2.8-2 รายชื่อชนิดที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	17-18 เมษายน พ.ศ.2569			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Caprimulgiformes Family Apodidae นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	++	ค	LC	LC
Order Cuculiformes Family Cuculidae นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	+	ค	LC	LC
Order Columbiformes Family Columbidae นกฟิราบบ้า (<i>Columba livia</i>)	+++	-	LC	LC
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	+++	ค	LC	LC
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	++	-	LC	LC
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	++	-	LC	LC
Order Charadriiformes Family Charadriidae นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	++	ค	LC	LC
Family Glareolidae นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	+	ค	LC	LC
Order Accipitriformes Family Accipitridae เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	+	ค	LC	LC
Order Coraciiformes Family Coraciidae นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)	++	ค	LC	LC
Family Meropidae นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	+	ค	LC	LC
Order Piciformes Family Picidae นกหัวขวานต่างแคะ (<i>Picoides canicapillus</i>)	+	ค	LC	LC

ตารางที่ 5.28-2 รายชื่อนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	17-18 เมษายน พ.ศ.2569			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Passeriformes				
Family Artamidae				
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	+	ค	LC	LC
Family Dicruridae				
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	+	ค	LC	LC
Family Corvidae				
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	++	ค	LC	LC
Family Alaudidae				
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirofra erythrocephala</i>)	+++	ค	LC	LC
Family Pycnonotidae				
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	+	ค	LC	LC
Family Cisticolidae				
นกกระจุบหญ้าสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	++	ค	LC	LC
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	+	ค	LC	LC
Family Sturnidae				
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	+	ค	LC	LC
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	++	ค	LC	LC
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	++	ค	LC	LC
Family Muscicapidae				
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	++	ค	LC	LC
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	+	ค	LC	LC
Family Dicaeidae				
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	++	ค	LC	LC
Family Nectariniidae				
นกกิ้งป๋อเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	++	ค	LC	LC
Family Passeridae				
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	+	ค	LC	LC
นกกระจอกตาสี (<i>Passer flaveolus</i>)	+	ค	LC	LC
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	++	-	LC	LC
Family Estrildidae				
นกกระต๊อเขียว (<i>Lonchura punctulata</i>)	+	ค	LC	LC
Family Motacillidae				
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	++	ค	LC	LC
31	3, 13, 15	27	31	31

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2568)

— = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง LC = กลุ่มที่เป็นที่กังวลน้อยที่สุด

3 = IUCN (2025-2)

— = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง LC = กลุ่มที่เป็นที่กังวลน้อยที่สุด

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : จากการสำรวจพบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด มีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 โดยพบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีความชุกชุมน้อย คือ หมาจิ้งจอก

ตารางที่ 5.28-3				
รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	17-18 เมษายน พ.ศ.2569			
	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Carnivora Family Canidae หมาจิ้งจอก (<i>Canis aureus</i>)	+	ค	VU	—
1	0, 0, 1	1	1	0

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2568)

— = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3 = IUCN (2025-2)

— = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3.3.4) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

ครั้งที่ 1 : ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2569 มีจำนวน 33 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.28-4)

ระดับความชุกชุมสัมพัทธ์มาก : นก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกจาบผ่นปีกแดง

ระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : นก จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง อีกา นกกระจับหญ้าสีเรียบ นกเอี้ยงสาริกา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกางเขนบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกบ้าน และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ระดับความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย : จำนวน 17 ชนิดประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 1 ชนิด คือ คางคกบ้าน

นก จำนวน 15 ชนิด ได้แก่ นกกาเหว่า นกแอ่นทุ่งใหญ่ เหยี่ยวแดง นกจาบคาเล็ก นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกปรอดสวน นกกระจับธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกยอดหญ้าสีดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล และนกกกระดัดขี้หมู

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ หมาจิ้งจอก



นกกระแตแต้แว๊ด



นกจาบผนปีกแดง



นกเด้าดินทุ่งเล็ก



นกตะขาบทุ่ง



นกพิราบป่า



นกเอี้ยงสาริกา



นกแอ่นทุ่งใหญ่



อีกา

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 17-18 เมษายน พ.ศ. 2569

ภาพที่ 5.2.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ตารางที่ 5.28-4 จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า				
ชั้นสัตว์ป่า	17-18 เมษายน พ.ศ.2569			
	ทั้งหมด	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	1	-	-	1
สัตว์เลื้อยคลาน	-	-	-	-
นก	31	3	13	15
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	1	-	-	1
รวม	33	3	13	17

3.3.5) สถานภาพของสัตว์ป่า

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

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบสัตว์ป่าจำนวน 33 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 28 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.28-5

นก จำนวน 27 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ นกจาบผ่นปีกแดง นกแอ่นตาล นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง อีกา นกกระजิบหญาสีเรียบ นกเอี้ยงสาริกา นกกิ้งโครงคอดำ นกกางเขนบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกเด้าดินทุ่งเล็ก นกกาเหว่า นกแอ่นทุ่งใหญ่ เหยี่ยวแดง นกจาบคาเล็ก นกหัวขวานต่างแกระ นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกปรอดสวน นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกยอดหญาสีดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล และนกกระต๊อตั๊กขี้หมู

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ หมาจิ้งจอก

ตารางที่ 5.28-5 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562				
ชั้นสัตว์ป่า	17-18 เมษายน พ.ศ.2569			
	ทั้งหมด	สัตว์ป่าสงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	1	-	-	1
สัตว์เลื้อยคลาน	-	-	-	-
นก	31	-	27	4
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	1	-	1	-
รวม	33	0	28	5

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2568) และ IUCN (2025-2) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 จำนวน 33 ชนิด ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-2) แต่พบสัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2568) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) จำนวน 1 ชนิด คือ สุนัขจิ้งจอก (ตารางที่ 5.2.8-6)

ตารางที่ 5.2.8-6 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์									
ชั้นสัตว์ป่า	17-18 เมษายน พ.ศ.2569								
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. ¹				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ²			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	1	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์เลื้อยคลาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
นก	31	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	1	-	-	1	-	-	-	-	-
รวม	33	-	-	1	-	-	-	-	-

สถานภาพ : 1 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2568)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

2 = IUCN (2025-2)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

LC = กลุ่มที่เป็นที่กังวลน้อยที่สุด

3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกจำนวน 33 ชนิด ที่กินอาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-7)

นกที่กินพืช : นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบจำนวน 6 ชนิด ได้แก่ นกฟิราป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกสีชมพูสวน และนกกินปลือกเหลือง

นกที่กินสัตว์ : มีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำ และอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืช ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบจำนวน 13 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ เขียวแดง นกตะขาบทุ่ง นกจาบคาเล็ก นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกกระจุยหย้า สีเรียบ นกยางเขินบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

นกที่กินพืชและสัตว์ : ผลสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบจำนวน 14 ชนิด ได้แก่ นกกาเหว่า อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกกระจุยธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกิ่งไคร้คอดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน และนกกะดัดขี้หนู

ตารางที่ 5.2.8-7			
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</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>)	✓		
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)		✓	
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)		✓	
นกหัวขวานด่างแกระ (<i>Picooides canicapillus</i>)		✓	
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)		✓	
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)			✓
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)			✓
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)			✓
นกกระजิบหญ้าสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)		✓	
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)			✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)			✓
นกยางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)		✓	
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)		✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	nectar		✓
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	nectar		✓
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)			✓
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)			✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)			✓
นกกระต๊อเขียว (<i>Lonchura punctulata</i>)			✓
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	
33	6	13	14

nectar = นกที่กินน้ำหวานจากเกสรดอกไม้

3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จำนวนนกที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 31 ชนิด จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-8)

(1) **นกประจำถิ่น** : เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 จำนวน 30 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล นกกาเหว่า นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกจาบคาเล็ก นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา อีกา นกจาบผนปีกแดง นกปรอดสวน นกกระजิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกิ้งโครงคอดำ นกกางเขนบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลือกลีเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระต๊อเขียว และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

(2) **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว** : เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกลเข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 ไม่พบนกกลุ่มนี้จากการศึกษา

(3) **นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่** นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ในประเทศไทย บางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2569 จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่

ตารางที่ 5.2.8-8 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	R
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	R
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glaucopis maldivarum</i>)	B
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)	R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	R
นกหัวขวานต่างแคะ (<i>Picoides canicapillus</i>)	R
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	R
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	R
นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	R
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	R
นกกระจิบหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)	R
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	R
นกกางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	R
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	R

ตารางที่ 5.2.8-8 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	R
นกกิ้งก่าเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	R
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	R
นกกระจอกตาสี (<i>Passer flaveolus</i>)	R
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	R
นกกระดิ่งดำ (<i>Lonchura punctulata</i>)	R
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	R
31	30, 0, 1

R = นกประจำถิ่น

N = นกอพยพ

B = นกอพยพเข้ามาสร้างรังวางไข่

3.3.8) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

(1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความขรุขระของนก กรณีที่นกมีความขรุขระมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความขรุขระปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากินยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีนกที่มีพฤติกรรมการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยๆ นกน้อยหรือไม่มีโอกาสนกชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกในระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ รายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-9)

โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง ส่วนนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกพิราบปากนกกระแตแต้แว้ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ และนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกตะขาบทุ่ง อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกเด้าดินทุ่งเล็ก

ตารางที่ 5.2.8-9 โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่อากาศยานจะชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2569			
นกพิราบปาก (<i>Columba livia</i>)		✓	
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกกระแตแต้แว้ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glaucopelia maldivarum</i>)		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)			✓
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)	✓		
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓		
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓		
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓		
10	6	3	1

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2569)

(2) โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาด

นก 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 หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.2.8-10

จากผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง ส่วนนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ และนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับต่ำ จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกตะขาบทุ่ง อีกา นกจาบผนปีกแดง นกเด้าดินทุ่งเล็ก

ตารางที่ 5.2.8-10			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2569			
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)		✓	
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)			✓
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)	✓		
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓		
นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓		
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓		
10	6	3	1

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2569)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ตารางที่ 5.2.8-11 และตำแหน่งที่พบแสดงดังรูปที่ 5.2.8-1)

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง : จำนวน 1 ชนิด คือ
เหยี่ยวแดง

เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อพบเข้ามาหาในเขตการบินด้วย

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง : จากการประเมินในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่

นกพิราบป่า (*Columba livia*) เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตามอาคารสำนักงานต่าง ๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

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

นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างเล็ก มีพื้นที่หากินกว้างตามทุ่งนา ทุ่งหญ้าสั้น ๆ รอบหนองบึง หรือใกล้แหล่งน้ำ แม้มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินเป็นฝูงใหญ่

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง :
จากการประเมินในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกตะขาบทูง อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกเด้าดินทุ่งเล็ก

นกเขาไฟ (*Streptopelia tranquebarica*) เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินตามหญ้าสองข้างทางวิ่ง หรือบริเวณปลายทางวิ่ง แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก รวมถึงมีพฤติกรรมรวมฝูงขนาดเล็ก ดังนั้น จึงไม่มีอันตรายมากนัก

นกเขาใหญ่ (*Spilopelia chinensis*) เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินตามหญ้าสองข้างทางวิ่ง หรือบริเวณปลายทางวิ่ง มีพฤติกรรมรวมฝูง แต่เป็นนกที่ตื่นตระหนกจากการไล่ล่า ดังนั้นจึงไม่มีอันตรายมากนัก

นกตะขาบทูง (*Coracias affinis*) เป็นนกที่มีขนาดเล็ก หากินด้วยการบินโฉบจับแมลงกลางอากาศ ดังนั้น จึงมีการบินหากินอยู่ตลอดเวลากลางวัน ทั้งยังมีจำนวนประชากรในเขตพื้นที่การบินระดับกลาง และมีพฤติกรรมรวมกันเป็นฝูงเพื่อหากินในเขตพื้นที่การบิน

อีกา (*Corvus macrorhynchos*) เป็นนกขนาดกลาง มีพื้นที่หากินทั่วไป แต่ชอบหากินใกล้กับแหล่งชุมชนที่มีกองขยะ และมักเกาะนอนรวมกันเป็นฝูงขนาดใหญ่ แต่แยกย้ายออกจากฝูงใหญ่เพื่อไปหากินตั้งแต่เช้า มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินปานกลาง และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

นกจาบผนปีกแดง (*Mirafra erythrocephala*) เป็นนกที่มีขนาดเล็กถึงปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินเป็นคู่ หรือเป็นฝูง เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

นกเด้าดินทุ่งเล็ก (*Anthus rufulus*) เป็นนกขนาดเล็ก มักหากินแมลงตามพื้นดินในทุ่งหญ้าและพื้นที่โล่ง พบเดี่ยวหรือเป็นกลุ่มขนาดเล็ก มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินระดับน้อยถึงปานกลาง

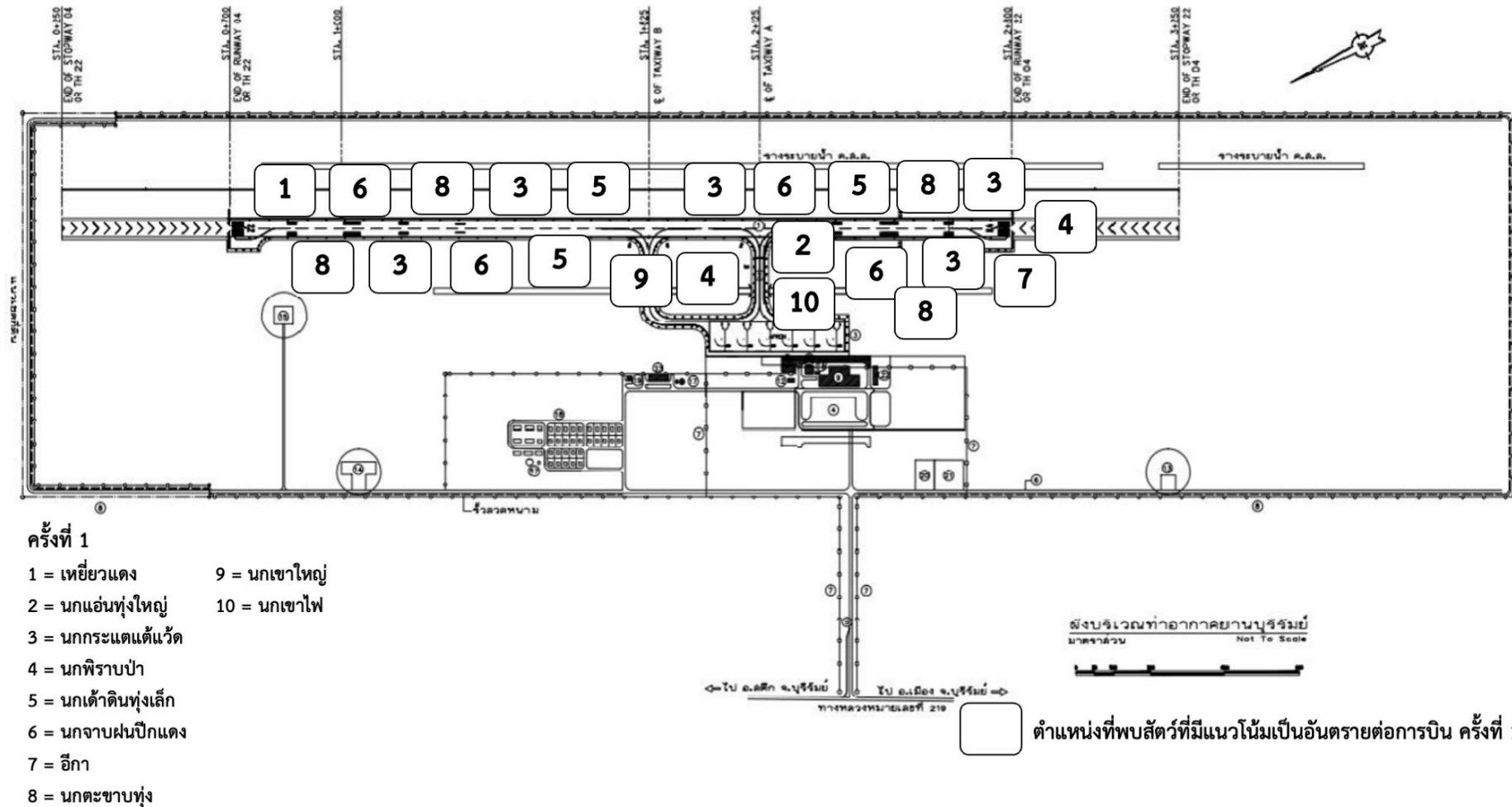
ตารางที่ 5.2.8-11			
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
Potential of Strike	17-18 เมษายน พ.ศ.2569		
Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกตะขาบทุ่ง อีกา นกจาบผนปีกแดง นกเด้าดินทุ่งเล็ก	-	-
ปานกลาง	-	นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่	-
สูง	-	-	เหยี่ยวแดง

3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างเดือนมกราคม ถึงมิถุนายน พ.ศ.2569 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) พบเหตุการณ์อากาศยานชนนก (Bird Strike) จำนวน 4 ครั้ง โดยไม่ส่งผลกระทบต่ออากาศยาน ดังตารางที่ 5.2.8-12

ตารางที่ 5.2.6-12					
ข้อมูลอากาศยานชนนกท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
ลำดับ	ว/ด/ป	เวลา	บริเวณ	ชนิดนก	ผลกระทบ
1.	07/03/2026	-	-	ไม่ทราบชนิดนก	ไม่ส่งผลกระทบต่ออากาศยาน
2.	19/05/2026	-	-	ไม่ทราบชนิดนก	ไม่ส่งผลกระทบต่ออากาศยาน
3.	29/05/2026	-	-	ไม่ทราบชนิดนก	ไม่ส่งผลกระทบต่ออากาศยาน
4.	11/05/2026	-	-	นกเขา	ไม่ส่งผลกระทบต่ออากาศยาน

ที่มา : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (2569)



รูปที่ 5.2.8-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายน พ.ศ.2569) กับผลการสำรวจ
ขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2564) และผลการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการ
ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน
และสิงหาคม พ.ศ.2567 เมษายน และกันยายน พ.ศ.2568) มีรายละเอียดแยกตามชั้นสัตว์ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.8-13)

ตารางที่ 5.2.8-13 เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ชั้นสัตว์ป่า	EIA ¹	เม.ย. 66 ²	ส.ค. 66 ²	เม.ย. 67 ³	ส.ค. 67 ³	เม.ย. 68	ก.ย. 68	เม.ย. 69
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	12	5	6	8	8	0	1	1
สัตว์เลื้อยคลาน	19	9	5	6	7	0	0	0
นก	76	45	42	53	44	49	48	31
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	13	4	4	5	6	1	3	1
รวม	120	63	57	72	65	50	52	33

ที่มา: ¹ รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์
(โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ. 2564)

² รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2569

4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก แสดงดัง
ตารางที่ 5.2.8-14

4.1.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด คือ คางคกบ้าน

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน
11 ชนิด ได้แก่ อึ่งเผ้า อึ่งอ่างบ้าน อึ่งขาค่า อึ่งจิวหลังจุด กบหนอง กบบัว กบนา เขียดจะนา เขียดงูเกาะเต่า เขียดหลังปุม
ที่ราบ และปาดบ้าน

4.1.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เปรียบเทียบผลการ สำรวจเดือนเมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567 เมษายน และกันยายน พ.ศ.2568)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด คือ คางคก
บ้าน

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน :
จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ อึ่งอ่างบ้าน อึ่งน้ำเต้า กบหนอง กบนา เขียดจะนา เขียดทราย และปาดเหนือ

ตารางที่ 5.2.8-14 เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ก.ย.68	เม.ย.69
Order Anura								
Family Bufonidae								
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
Family Microhylidae								
อึ่งเผ้า (<i>Glyphoglossus molossus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	×
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×
อึ่งขาคำ (<i>Microhyla pulchra</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งจิ๋วหลังจุด (<i>Micryletta inornata</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Dicroglossidae								
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	×
กบบัว (<i>Halarana erythraea</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
กบนา (<i>Hoplobatrachus rugulosus</i>)	✓	×	✓	✓	✓	×	×	×
เขียดจระนา (<i>Occidozyga lima</i>)	✓	×	×	✓	✓	×	×	×
เขียดงูเกาะเต่า (<i>Ichthyophis kohtaoensis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
เขียดหลังปมที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
เขียดทราย (<i>Occidozyga martensii</i>)	×	×	×	✓	✓	×	×	×
Family Rhacophoridae								
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×
รวม	12	5	6	8	8	0	1	1

4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลื้อยคลานแสดงดังตารางที่ 5.2.8-15

การศึกษาปัจจุบันไม่พบสัตว์เลื้อยคลานจึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาได้ รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลื้อยคลาน ดังนี้

ตารางที่ 5.2.8-15 เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ก.ย.68	เม.ย.69
Order Squamata								
Family Agamidae								
แยออีสาน (<i>Leiolepis reevesi rubritaeniata</i>)	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
กิ้งก่าแก้ว (<i>Calotes emma</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าคอแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×
Family Gekkonidae								
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	×
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	×
จิ้งจกหางแบนเล็ก (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×
Family Scincidae								
จิ้งเหลนหลากลาย (<i>Eutropis macularia</i>)	×	✓	×	✓	✓	×	×	×
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนหางยาว (<i>Mabuya longicularia</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×

ตารางที่ 5.2.8-15								
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ก.ย.68	เม.ย.69
Family Varanidae ตะกวดเบงกอล (<i>Varanus bengalensis</i>)	✓	✓	×	✓	✓	×	×	×
Family Pythonidae งูเหลือม (<i>Python reticulatus</i>)	✓	×	×	×	✓	×	×	×
Family Colubridae งูสิงหาลาย (<i>Ptyas mucosa</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูเขียวพระอินทร์ (<i>Chrysopelea ornata</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
รวม	19	9	5	6	7	0	0	0

4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดังตารางที่ 5.2.8-16

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวแดง นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกแอ่นตาล นกตะขาบทุ่ง อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกกิ่งไคร้คอดำ นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระต๊อขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 16 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกพิราบป่า นกกาเหว่า นกจาบคาเล็ก นกหัวขวานต่างแกระ นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกปรอดสวน นกกระจุยหงษ์สีเรียบ นกกระจุยธรรมดา นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล และนกกระจอกบ้าน

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชิดรา และนกนางแอ่นบ้าน

4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เปรียบเทียบผลการสำรวจเดือนเมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567 เมษายน และกันยายน พ.ศ.2568)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 28 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวแดง นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกาเหว่า นกแอ่นตาล นกจาบคาเล็ก นกตะขาบทุ่ง นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกกระจุยหงษ์สีเรียบ นกกระจุยธรรมดา นกกิ่งไคร้คอดำ นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระต๊อขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด คือ นกหัวขวานต่างแกระ

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 52 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกปากห่าง นกกาเหว่า นกยางโทนใหญ่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางเขียว นกยางเปีย นกยางควาย นกยางโทนน้อย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวรุ้ง เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวปีกแดง นกกวก นกคุ่มอกลาย นกตีนเทียน นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกอีโก้ยเล็ก นกบั้งรอกใหญ่ นกกระปูดใหญ่ ไก่ป่า นกแอ่นพันธุ์หิมาลัย นกแอ่นกินรัง นกแอ่นบ้าน นกจาบคาหัวเขียว นกกระเต็นอกขาว นกไผ่ดกธรรมดา นกตีทอง นกหัวขวานต่างออกลายจุด นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกพญาไฟเล็ก นกอีเสือสีน้ำตาล นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกแซงแซวหางนสน นกอีแพรดแถบอกดำ นกกาแวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดหน้าขาว นกนางแอ่นบ้าน นกกระจุยคอดำ นกกระจุยสีคล้ำ นกกาแวนบ้าน นกจับแมลงคอแดง นกจับแมลงคือน้ำตาลแดง นกยอดหญ้าสีดำ นกยอดหญ้าหัวดำ นกกินปลีดำม่วง นกกระจาบธรรมดา นกเค้าลมเหลือง และนกอุ้มบาตร

ตารางที่ 5.2.8-16 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ก.ย.68	เม.ย.69
Order Anseriformes								
Family Anatidae								
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	×
Order Ciconiiformes								
Family Ciconiidae								
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	×	×	×	✓	✓	×	✓	×
Order Suliformes								
Family Phalacrocoracidae								
นกกระสาเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	×	×	✓	×	×	✓	×	×
Order Pelecaniformes								
Family Ardeidae								
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	×	×	×	×	×	✓	✓	×
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	×	×	×	✓	×	×	✓	×
นกยางเขียว (<i>Butorides striata</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
นกยางเปียว (<i>Egretta garzetta</i>)	×	×	✓	✓	×	×	✓	×
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×
นกยางโทนน้อย (<i>Egretta intermedia</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×
Order Accipitriformes								
Family Accipitridae								
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	✓	×	×	×	✓	×	×	×
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
เหยี่ยวรุ้ง (<i>Spilomis cheela</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
เหยี่ยวคางคางขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
เหยี่ยวนกเขาขีดครก (<i>Accipiter badius</i>)	✓	×	×	✓	×	✓	✓	×
เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ (<i>Circus cyaneus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	×	×	✓	×	×	✓	×	×
Order Gruiformes								
Family Rallidae								
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
Order Charadriiformes								
Family Turnicidae								
นกคุ่มอกลาย (<i>Tumix suscitator</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Recurvirostridae								
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Charadriidae								
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	×	✓	×	×	×	×	✓	×
Family Scolopacidae								
นกอีโก้ยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Glareolidae								
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Columbiformes								
Family Columbidae								
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5.2.8-16 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ก.ย.68	เม.ย.69
Order Cuculiformes								
Family Cuculidae								
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicopterus tristis</i>)	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Galliformes								
Family Phasianidae								
ไก่ป่า (<i>Gallus gallus</i>)	x	x	x	x	x	✓	x	x
Order Caprimulgiformes								
Family Caprimulgidae								
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกแอ่นพันธุ์หิมาลัย (<i>Aerodramus brevirostris</i>)	x	x	✓	x	x	x	x	x
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	x	x	x	✓	x	✓	x	x
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus affinis</i>)	x	✓	x	✓	x	x	✓	x
Order Coraciiformes								
Family Coraciidae								
นกจาบคาคอสีฟ้า (<i>Merops viridis</i>)	x	✓	x	x	x	x	x	x
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกจาบคาหัวเขียว (<i>Merops philippinus</i>)	x	x	x	x	✓	x	x	x
Family Alcedinidae								
นกกระต่ายนกกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	x	x	x	✓	x	✓	✓	x
Order Piciformes								
Family Megalaimidae								
นกโพระดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	x	✓	✓	✓	✓	x	x	x
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	x	✓	✓	✓	x	✓	x	x
Family Picidae								
นกหัวขวานด่างอกลายจุด (<i>Dendrocopos analis</i>)	x	✓	✓	x	x	x	x	x
นกหัวขวานด่างแคระ (<i>Picoides canicapillus</i>)	x	x	x	x	x	x	x	✓
Order Passeriformes								
Family Artamidae								
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Aegithinidae								
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	x	x
Family Campephagidae								
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)	x	x	x	✓	x	x	x	x
Family Laniidae								
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	x	✓	x	x	x	x	x	x
Family Dicruridae								
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	x	✓	x	x	x	✓	✓	✓
นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ (<i>Dicrurus paradiseus</i>)	x	✓	x	x	x	x	x	x
นกแซงแซวหางอนขน (<i>Dicrurus hottentottus</i>)	x	✓	x	x	x	x	✓	x
Family Rhipiduridae								
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
Family Corvidae								
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
นกกาแวน (<i>Crypsirina temia</i>)	x	x	✓	✓	✓	✓	x	x

ตารางที่ 5.2.8-16								
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ก.ย.68	เม.ย.69
Family Alaudidae								
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Pycnonotidae								
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	x	x	x	x	✓	✓	✓	x
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหน้าवल (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	x	x	x	✓	x	x	x	x
Family Hirundinidae								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
Family Cisticolidae								
นกกระจุยหัวสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจุยธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจุยคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	x	x	x	✓	x	x	x	x
Family Phylloscopidae								
นกกระจุยสีคล้ำ (<i>Phylloscopus fuscatus</i>)	x	✓	x	x	x	x	x	x
Family Sturnidae								
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Muscipidae								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)	x	x	x	x	x	✓	x	x
นกจับแมลงคอน้ำตาลแดง (<i>Cyornis whitei</i>)	x	x	x	x	x	✓	x	x
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	x	✓	x	✓	x	✓	✓	x
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	x	x	x	x	✓	✓	x	x
Family Dicaeidae								
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Nectariniidae								
นกกิ้งปัดดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	x	x	x	✓	x	x	x	x
นกกิ้งปัดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Passeridae								
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	x	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจอกตาสี (<i>Passer flaveolus</i>)	x	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Ploceidae								
นกกระจาบบรรณดา (<i>Ploceus philippinus</i>)	x	✓	✓	x	✓	x	x	x
Family Estrildidae								
นกกระตักขี้หนู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Motacillidae								
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเด้าลมเหลือง (<i>Motacilla flava</i>)	x	x	x	x	x	x	✓	x
นกอุ้มบาตร (<i>Motacilla alba</i>)	x	x	x	x	x	x	✓	x
รวม	17	45	42	53	44	49	48	31

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดังตารางที่

5.2.8-17

4.4.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด คือ หมาจิ้งจอก

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 1 ชนิด คือ ค้างคาวลูกหนูบ้าน

4.4.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เปรียบเทียบผลการ

สำรวจเดือนเมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567 เมษายน และกันยายน พ.ศ.2568)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด คือ หมาจิ้งจอก

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 10 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ หนูท้องขาว กระรอกหลากสี กระจ๊อน กระเล็นขนปลายหูสั้น พังพอนธรรมดา ค้างคาวเพดานใหญ่ ค้างคาวลูกหนูบ้าน ค้างคาวขอบหูขาวกลาง และกระต่ายป่า

ตารางที่ 5.2.8-17 เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ก.ย.68	เม.ย.69
Order Scandentia Family Tupaiidae กระแตเหนือ (Tupaia belangeri)	x	✓	✓	x	x	x	x	x
Order Carnivora Family Canidae หมาจิ้งจอก (Canis aureus)	x	x	x	x	x	x	✓	✓
Order Rodentia Family Muridae หนูท้องขาว (Rattus tanezumi)	x	✓	✓	✓	✓	x	x	x
Family Sciuridae กระรอกหลากสี (Callosciurus finlaysoni)	x	✓	✓	✓	✓	✓	x	x
กระจ๊อน (Menetes berdmorei)	x	x	x	✓	x	x	✓	x
กระเล็นขนปลายหูสั้น (Tamiops mccllelandi)	x	x	x	✓	✓	x	x	x
Order Carnivora Family Herpestidae พังพอนธรรมดา (Herpestes javanicus)	x	✓	x	x	x	x	x	x
Family Vespertilionidae ค้างคาวเพดานใหญ่ (Scotophilus heathii)	x	x	✓	x	x	x	x	x
ค้างคาวลูกหนูบ้าน (Pipistrellus javanicus)	✓	x	x	✓	✓	x	x	x
Family Pteropodidae ค้างคาวขอบหูขาวกลาง (Cynopterus sphinx)	x	x	x	x	✓	x	x	x
Order Lagomorpha Family Leporidae กระต่ายป่า (Lepus peguensis)	x	x	x	x	x	x	✓	x
รวม	1	4	4	5	6	1	3	1

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2569) พบว่า มีจำนวนชนิดใกล้เคียงผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2569 พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกตะขาบทุ่ง อีกา นกจาบผน ปีกแดง นกเค้าดินทุ่งเล็ก แสดงดังตารางที่ 5.2.8-18

5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2569 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานจำนวนทั้งสิ้น 33 ชนิด สามารถจำแนกเป็น สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 1 ชนิด นก จำนวน 31 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด โดยผลการประเมินสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกตะขาบทุ่ง อีกา นกจาบผนปีกแดง นกเค้าดินทุ่งเล็ก

ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียงสามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ ดังนี้

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

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

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

วิธีการควบคุม : กำจัดพืชน้ำ และพืชน้ำออกให้โล่งเตียน หรือการขุดบ่อน้ำให้มีความลาดชันสูง ไม่มีริมตลิ่งที่เป็นน้ำตื้น (มีความลึกมากกว่า 1 เมตร) ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจมีนกกกระจาบทองเข้ามาใช้เป็นพื้นที่สร้างรัง วางไข่ อีกด้วย

ตารางที่ 5.2.8-18 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ระดับความเป็น อันตรายต่อการบิน	EIA ¹	เม.ย.66 ²	ส.ค.66 ²	เม.ย.67 ²	ส.ค.67 ²	เม.ย.68 ²	ก.ย.68 ²	เม.ย.69
ระดับต่ำ	นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระแตแต้แว๊ด นกกิ้งโครงคอดำ นกพิราบป่า	อีกา นกพิราบป่า	อีกา เหยี่ยวปีกแดง นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกกิ้งโครงคอดำ นกเด้าดินทุ่งเล็ก	นกตะขาบทุ่ง นกเขาใหญ่ นกเด้าดินทุ่งเล็ก นกเอี้ยงหงอน นกกิ้งโครงคอดำ	นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกตะขาบทุ่ง อีกา นกจาบผนปีกแดง นกเด้าดินทุ่งเล็ก
ระดับปานกลาง	เหยี่ยวแดง นกยางโทนน้อย นกเป็ดแดง นกยางไฟธรรมดา นกยางกรอกพันธุ์จีน อีกา นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกบั้งรอกใหญ่ นกปากห่าง	เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	เหยี่ยวแดง	เหยี่ยวแดง	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกตะขาบทุ่ง นกกาเหว่า	นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวแดง อีกา	นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่
ระดับสูง	-	เป็ดแดง	เป็ดแดง	เป็ดแดง นกปากห่าง	เป็ดแดง นกปากห่าง	-	-	เหยี่ยวแดง
รวม	15	6	6	8	8	7	8	10

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. 2569

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

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

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

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 ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถึงขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่เป็นครั้งคราวและสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

5.2.9 เศรษฐกิจและสังคม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

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

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในภาคสนาม** โดยใช้แบบสอบถาม พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูล ซึ่งการจัดแบ่งคำถามสำหรับการศึกษารั้งนี้ได้แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 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

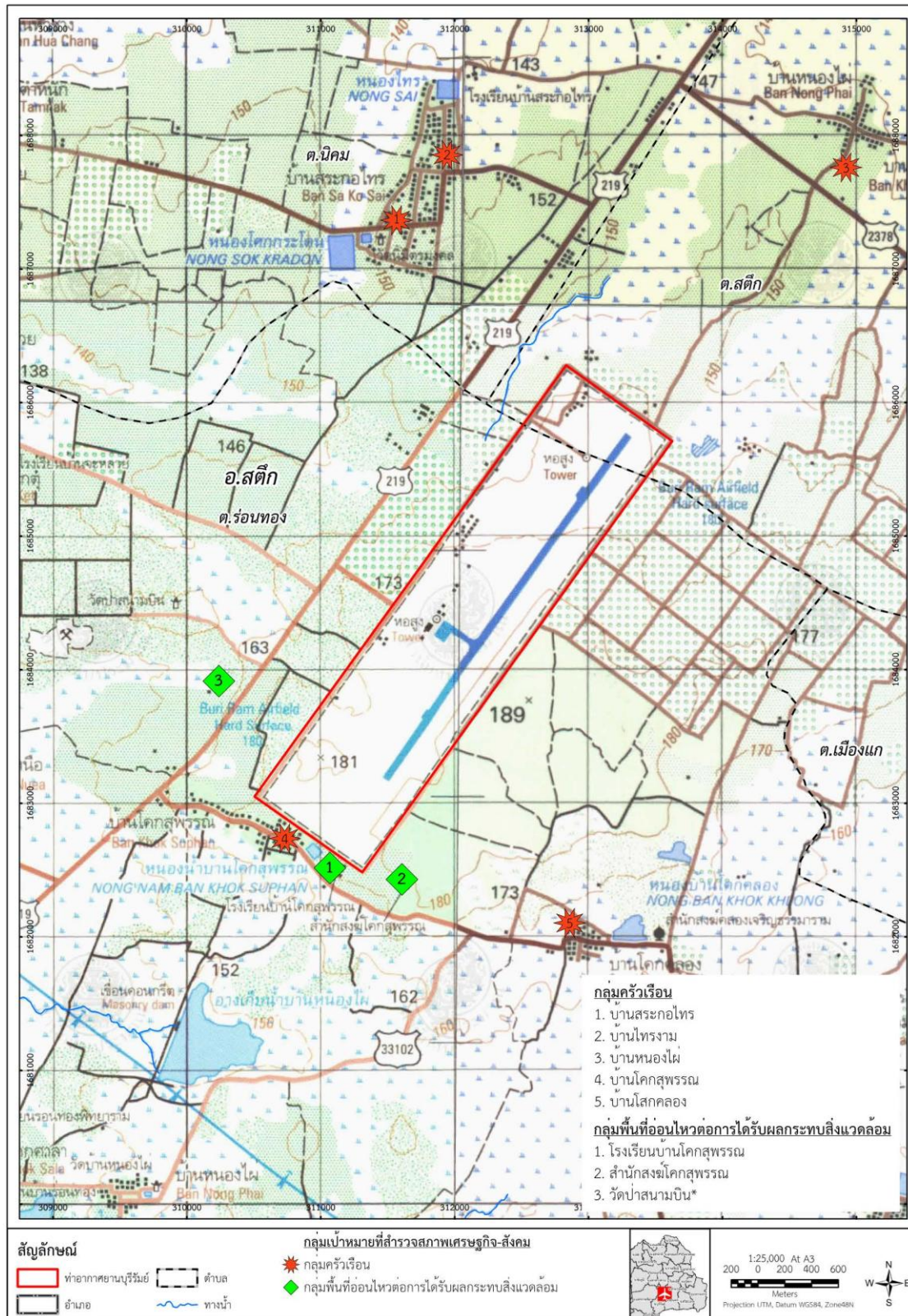
2.2.1) กลุ่มครัวเรือน : เน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 5 หมู่บ้าน 5 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ รวม 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลสตึก ตำบลนิคม และตำบลร่อนทอง รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.9-1 และรูปที่ 52.9-1

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 โดยจะเน้นเฉพาะกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ ทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลักโดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน

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



รูปที่ 5.2.9-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

(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
- (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

2.3.1) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการรวบรวมจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อถือได้ของการเลือกตัวอย่างเท่ากับ ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่าง (Taro Yamane. Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ โกยวรรณ) 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 5.7.2.9-1 โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ ในพื้นที่รวม 3 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นหัวหน้าโดยตำแหน่งของสถานที่นั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาลนสนสถานเน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส) โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในช่วงระหว่างเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2569

2.5) การประเมินผลการศึกษา : มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.5.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และอนาคต

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 พบว่า ทิศนคติของชุมชนที่มีต่อการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ด้านผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ช่วงระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 94.7 คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบ มีเพียงร้อยละ 5.3 คาดว่าได้รับผลกระทบทางลบจากฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน ที่เกิดจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ช่วงระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 96.4 คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบ มีเพียงร้อยละ 3.6 คาดว่าได้รับผลกระทบทางบวก เนื่องจากความเจริญเข้าสู่จังหวัด มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบจากเสียงดังรบกวนและแรงสั่นสะเทือนจากการขึ้น-ลงของอากาศยานที่มีเที่ยวบินมากขึ้น

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (มกราคม พ.ศ.2567) ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้สำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทิศนคติด้านเสียง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 จำนวน 280 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 98.9.2 ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน รวมทั้งข้อคิดเห็นและ

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ได้แก่ (1) ปรับปรุงภูมิทัศน์สนามบินให้สวยงาม (2) ปรับปรุงปัญหาน้ำที่ไหลมาจากสนามบินทำให้น้ำใช้ชุ่มแฉะ และ (3) ให้นำผลิตภัณฑ์ในชุมชนไปเผยแพร่ในสนามบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567 (มกราคม พ.ศ. 2568) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ได้ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในระหว่างเดือน ตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถาม ประกอบการสัมภาษณ์ สามารถสรุปผลการสำรวจแยกตามกลุ่มเป้าหมายได้ดังนี้

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทำการสำรวจ รวม 283 ตัวอย่าง ผลการสำรวจพบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 1.1 ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์มากขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

กลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจรวม 5 ราย ผลการสำรวจพบว่า 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

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจ จำนวน 2 ราย ผลการสำรวจพบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน มี 1 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยมีอีก 1 รายระบุว่ามีความดังมากขึ้น ส่วนความคิดเห็นด้านเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า มี 1 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยมีอีก 1 ราย ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2568 (มกราคม พ.ศ. 2569) ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ได้ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในระหว่างเดือน ตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถาม ประกอบการสัมภาษณ์ สามารถสรุปผลการสำรวจแยกตามกลุ่มเป้าหมายได้ดังนี้

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ผู้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 1.1 ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์มากขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์/จากเครื่องบินทหาร/เครื่องบินเอกชน/เครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน

กลุ่มผู้นำชุมชน : ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์/เครื่องบินทหาร/เครื่องบินเอกชน/เครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต และมีจำนวนที่ให้ความเห็นว่ารบกวนการใช้ชีวิตในระดับปานกลาง ส่วนความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งนี้ให้ความเห็นว่ามีความไม่พึงพอใจ เนื่องจากน้ำที่ไหลมาจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตน้ำประปาหมู่บ้านแดงและขุน โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น และร่วมกับชุมชน เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม : ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 1 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงเพิ่มมากขึ้น และอีก 1 ราย ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 1 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์/เครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชน/เครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง และอีก 1 ราย ให้ความเห็นว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในภาพรวม ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 1 ราย ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับทางวัด และอีกจำนวน 1 ราย มีความไม่พึงพอใจ เนื่องจากมีน้ำไหลจากท่าอากาศยานทำให้แหล่งน้ำดิบทำน้ำประปาหมู่บ้านขุนแดง โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมกับทางชุมชนและวัดเพิ่มมากขึ้น และเข้ามาช่วยแก้ปัญหาต่างๆ ร่วมกัน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จะดำเนินการในช่วงเดือนระหว่างเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2569 และจะนำเสนอผลการศึกษาไว้ในรายงานฉบับกลาง (Interim Report)