

สถิติ/ข้อมูลปัญหาและอุปสรรค
จากวิทยุชุมชนรบกวนการบิน บั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน
ต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ
ประจำเดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๕๗

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๑. ปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการบินต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

๑.๑ ปัญหา/อุปสรรค

เนื่องจากวิทยุสื่อสารในการควบคุมจราจรทางอากาศอยู่ในย่านความถี่ ๑๑๘.๐๐๐ - ๑๓๖.๙๗๕ เมกะเฮิรตซ์ กระจายเสียงด้วยระบบ AM ในขณะที่การกระจายเสียงระบบ FM ใช้คลื่นความถี่ ๘๘.๐๐๐ - ๑๐๘.๐๐๐ เมกะเฮิรตซ์ ซึ่งปกติแล้วเครื่องส่ง FM ที่ได้มาตรฐานจะต้องไม่ส่งสัญญาณความถี่แปลกปลอมออกมา แต่ในกรณีที่มีการส่งกระจายเสียงชุมชนด้วยเครื่องส่งที่ด้อยคุณภาพนั้น มีการส่งคลื่นความถี่แปลกปลอมออกมาตรงกับคลื่นความถี่ใช้งานในการควบคุมจราจรทางอากาศ ระบบการบินระบบการเดินอากาศของประเทศ จึงทำให้เกิดการรบกวนในปัจจุบัน และเมื่อสถานีวิทยุ FM ออกอากาศ เครื่องรับวิทยุภาคพื้นดินจะรับสัญญาณได้ไกลสุดประมาณ ๒๒ กิโลเมตร ในขณะที่การรบกวนภาคอากาศจะขึ้นอยู่กับความสูงของเครื่องบิน หากส่งคลื่นความถี่แปลกปลอมออกมาด้วย จะไม่เพียงรบกวนสถานีภาคพื้นดินของ บวท. แต่จะรบกวนเครื่องบินบนอากาศด้วย เนื่องจากคลื่นความถี่สามารถเดินทางได้ตามระยะสายตา (Line of Sight) จากข้อมูลสถิติการรบกวนที่ บวท. ได้รับแจ้งจากนักบิน ซึ่งได้มีการบันทึกข้อมูลไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ ในส่วนของระบบวิทยุสื่อสารย่านความถี่ ๑๑๘.๐๐๐ - ๑๓๖.๙๗๕ เมกะเฮิรตซ์ ที่ใช้ในการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยปี ๒๕๕๔ จำนวน ๑,๗๘๑ ครั้ง ปี ๒๕๕๕ จำนวน ๒,๖๐๔ ครั้ง และในปี ๒๕๕๖ จำนวน ๓,๓๑๑ ครั้ง

นอกจากนี้ ในปัจจุบันการรบกวนจากวิทยุภาคพื้นเริ่มส่งผลกระทบต่อย่านความถี่ ๑๐๘.๐๐๐ - ๑๑๘.๐๐๐ เมกะเฮิรตซ์ ซึ่งเป็นย่านความถี่ที่ใช้สำหรับเครื่องช่วยการเดินอากาศ ในการบอกทิศทางและแนววิ่งกลางทางวิ่งเพื่อให้อากาศยานลงสู่สนามบินโดยปลอดภัย สาเหตุหลักของการเกิดปัญหาการรบกวนของสัญญาณวิทยุส่วนใหญ่เกิดจากเครื่องส่งวิทยุตลอดจนการเชื่อมต่ออุปกรณ์ สายส่งกำลัง สายอากาศ ของสถานีวิทยุชุมชนส่วนใหญ่ไม่ได้มาตรฐาน และไม่มีการควบคุมให้ได้ตามมาตรฐาน ทำให้สถานีส่งคลื่นความถี่แปลกปลอมออกมารบกวนย่านความถี่ที่ บวท. ใช้งาน

สำหรับอุปสรรคในการดำเนินการแก้ไขปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการบินสามารถสรุปประเด็นสำคัญ ๆ ได้ดังต่อไปนี้

- ไม่ได้รับความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาจากสถานีวิทยุชุมชน
- เจ้าของสถานีอ้างว่าไม่ทราบ ไม่มีช่าง ไม่มีงบประมาณแก้ไข หรือแก้ไขแล้ว แต่การรบกวนยังอยู่
- สถานีวิทยุชุมชนบางแห่งไม่เชื่อว่าการรบกวนจะไปถึงเครื่องบินได้ แม้จะได้รับหนังสือเตือนจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)
- คลื่นความถี่วิทยุชุมชนเข้ามารบกวนการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยการบิน

๑.๒ สถิติ

ตารางแสดงสถิติวิทยุชุมชนรบกวนการบิน ที่ บวท. ได้รับแจ้งจากนักบินในปี ๒๕๕๗

ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๕๗

ช่วงเวลา	ศูนย์ควบคุมฯ กรุงเทพ	ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยาน ดอนเมือง	ท่าอากาศยาน ภูมิภาค	รวม (ครั้ง)
ม.ค.๕๗	๑๑๓	๘๙	๗	๗๗	๒๘๖
ก.พ.๕๗	๗๗	๘๘	๑	๘๒	๒๔๘
มี.ค.๕๗	๑๑๐	๗๗	๓	๑๐๕	๒๙๕
เม.ย.๕๗	๑๑๗	๔๘	-	๕๒	๒๑๗

ช่วงเวลา	ศูนย์ควบคุมฯ กรุงเทพ	ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยาน ดอนเมือง	ท่าอากาศยาน ภูมิภาค	รวม (ครั้ง)
พ.ค.๕๗	๑๒๙	๗๑	-	๔๓	๒๔๓
มิ.ย.๕๗	๖๔	๑๓	-	๓๖	๑๑๓
ก.ค.๕๗	๗๑	๑๓	-	๑๖	๑๐๐
ส.ค.๕๗	๖๘	๒๑	-	๓๑	๑๒๐
ก.ย.๕๗	๙๙	๒๕	-	๓๔	๑๕๘
ต.ค.๕๗	๙๒	๒๒	๕	๑๔	๑๓๓
พ.ย.๕๗	๗๕	๕๖	-	๑๓	๑๔๔
ธ.ค.๕๗	๑๐๘	๖๘	-	๒๙	๒๐๕
รวม ม.ค.-ธ.ค.๕๗	๑,๑๒๓	๕๙๑	๑๖	๕๓๒	๒,๒๖๒

๑.๓ ความคืบหน้าของการดำเนินการ

บวท. และ กสทช. ได้ร่วมกันบินตรวจสอบความถี่รบกวนวิทยุสื่อสารควบคุมจราจรทางอากาศ โดยใช้อากาศยานของ บวท. เพื่อรับทราบปัญหา ลักษณะการรบกวนร่วมกัน และนำข้อมูลจากภาคอากาศ ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบต่อไป โดยได้บินร่วมกัน ๗ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ครั้งที่ ๒	ภาคใต้
ครั้งที่ ๓	ภาคเหนือ
ครั้งที่ ๔	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ครั้งที่ ๕	ภาคใต้ตอนล่าง
ครั้งที่ ๖	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รอบล้อมวลชน และผู้บริหารสำนักงาน กสทช.
ครั้งที่ ๗	ภาคตะวันออก

ตลอดจนร่วมกันทำกิจกรรมประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ความรู้แก่ชุมชนและร่วมกันดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ

๑.๔ วิธีการแก้ไขปัญหาของ บวท.

(๑) สถานีวิทยุกระจายเสียงที่สำนักงาน กสทช. ออกใบอนุญาตให้ทดลองออกอากาศไปแล้วนั้น หากจะให้มีการออกอากาศใหม่อีกครั้งให้ดำเนินการดังนี้

๑.๑ สถานีจะต้องนำเครื่องส่งมาตรวจมาตรฐานให้ผ่านตามระเบียบสำนักงาน กสทช. ประกาศบังคับใช้งาน และขออนุญาต มี ใช้ ตั้งสถานีให้ถูกต้องตามกฎหมาย

๑.๒ หลังจากเครื่องส่งตรวจผ่านมาตรฐาน เมื่อนำเครื่องส่งไปเชื่อมต่อเข้ากับระบบสายอากาศเพื่อส่งกระจายเสียงในครั้งแรก จะต้องมีการตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นที่มีการรบกวนในย่านการบินหรือไม่พร้อมจัดทำรายงานผลการตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นไปยังสำนักงาน กสทช. เพื่อรับรองผล หากไม่มีการรบกวนการบินและกิจการอื่น จึงจะอนุญาตให้ออกอากาศต่อไปได้

๑.๓ เมื่อดำเนินการตามข้อ ๑.๒ แล้วไม่พบการรบกวนให้สำนักงาน กสทช. ผู้กรัดด้วยลวดตะกั่ว Seal ปิดทับลวดที่ Lock ระหว่างเครื่องส่งวิทยุกับสายนำสัญญาณ เพื่อป้องกันการนำเครื่องส่งที่ไม่ได้มาตรฐานมาออกอากาศ

๔/๑.๔ เมื่อสถานี...

๑.๔ เมื่อสถานีวิทยุออกอากาศครบ ๑ ปี ให้ดำเนินการตามข้อ ๑.๑ และ ๑.๒ เมื่อตรวจผ่านมาตรฐานทางสำนักงาน กสทช. จึงต่อไปอนุญาตให้ออกอากาศต่อไปได้

(๒) การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยให้ปลอดภัยจากรอบวงจากสถานีวิทยุกระจายเสียงที่ติดตั้งอยู่โดยรอบสนามบิน กำหนดให้สนามบินหลักที่รัศมี 50NM สำหรับสนามบินระหว่างประเทศ และ 30NM สำหรับสนามบินภายในประเทศ

(๓) จัดเก็บข้อมูลสถานีวิทยุกระจายเสียงโดยรอบสนามบินตามข้อ ๒ หากเกิดการรบกวนขึ้นจะได้ประสานงานกับทางสถานีได้ทันที เพื่อให้ยุติการออกอากาศได้ และปรับปรุงสถานีต่อไป

(๔) ส่งเสริมการเรียนรู้ สร้างความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียง เพื่อให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินอากาศ กับการถูกรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียง

(๕) การขออนุญาตใช้งานความถี่สำรองเพิ่มเติม จากเดิมที่ได้รับการต่ออายุมา ๑๕ ความถี่ (โดยข้อมูลทั้งหมดนี้ บวท. ได้ดำเนินการร่วมกับสำนักงาน กสทช.)

ทั้งนี้จากการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แนวทางแก้ไขด้านการขนส่งทางอากาศ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๗ ณ อาคารสโมสร กระทรวงคมนาคม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) เป็นประธาน บวท. ได้นำเสนอแนวทางการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาการวิทยุชุมชนรบกวนการบิน ซึ่งจากการประชุม รวค. ได้มอบหมายให้ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (รปค.) (นายวรเดชฯ) เป็นหัวหน้าทีม ร่วมกับ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำ คค. (พล.ต.ท. วรศักดิ์ฯ) ในการประสานกับ คสช. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) เพื่อทราบข้อมูลสถานีวิทยุชุมชนว่าถูกต้องและผิดกฎหมายเท่าไร รวมทั้งวางแผนการทำงานและร่วมทำงานอย่างบูรณาการกับทุกกระทรวง/ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุปภายในวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ทั้งนี้ บวท. สามารถสนับสนุนข้อมูลแผนงาน/แผนปฏิบัติการที่ บวท. ได้จัดทำไว้ในเบื้องต้นให้กับ รปค. (นายวรเดชฯ) เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน

๒. ปัญหาการจุดบั้งไฟต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

๒.๑ ปัญหา/อุปสรรค

การจุดบั้งไฟเป็นประเพณีท้องถิ่นของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีความสำคัญ และเป็นประเพณีสืบทอดมายาวนานมีกำหนดจัดในช่วงเดือนมิถุนายนและกรกฎาคม แต่ปัจจุบันพฤติกรรมการจุดบั้งไฟมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยาน ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมถึงภาพลักษณ์ของประเทศในกรณีเกิดอุบัติเหตุกับอากาศยาน เช่น การจุดบั้งไฟนอกเทศกาล การจัดแข่งขันความสูงของบั้งไฟและการลักลอบการจุดบั้งไฟเพื่อการพนัน เป็นต้น ซึ่งในหลายกรณี ไม่เป็นไปตามระเบียบ/ข้อบังคับ ที่แสดงไว้ในประกาศกรมการบินพลเรือนเรื่องการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ปี ๒๕๕๓ และใบรับแจ้งข้อมูลการจุดบั้งไฟ/ปล่อยโคมลอย สิ่งเหล่านี้จึงเป็นปัญหาต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ เนื่องจาก

- มีการจุดบั้งไฟในพื้นที่ที่ไม่ได้ประกาศในระบบของผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)
- มีการจุดบั้งไฟเกินความสูงที่ได้ประกาศใน NOTAM
- บางครั้งการประกาศ NOTAM สำหรับการจุดบั้งไฟครอบคลุมระยะเวลานานเป็นอุปสรรคต่อการบิน
- มีการจุดบั้งไฟในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงคือ ในบริเวณเส้นทางวิ่งขึ้นและแนวร่อนลงสู่สนามบินสำหรับการขึ้น-ลงของอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียงเส้นทางบินหลักในการเข้า-ออกของอากาศยาน
- ประชาชน/เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ขาดความตระหนักรู้และความเข้าใจในผลกระทบของการจุดบั้งไฟต่อการปฏิบัติการบินและการให้บริการจราจรทางอากาศ
- ขาดการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับประชาชน/ผู้จัดงาน กรณีมีเหตุการณ์ฉุกเฉินในการจุดบั้งไฟ

๒.๒ สถิติ

๒.๒.๑ ตารางแสดงสถิติการจุดบั้งไฟที่ออกประกาศ NOTAM และไม่ออกประกาศ NOTAM และรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน ระหว่างปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๖

จังหวัด	สถิติการออก NOTAM					สถิติไม่ออกประกาศ NOTAM				
	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖
อุบลราชธานี	N/A	๒๔๗	๔๘๗	๓๕๔	๔๔๔	๑๐	๖	๔	๑	๒๑
ร้อยเอ็ด		๑๓๓	๒๑๗	๑๖๘	๒๔๗	-	-	-	-	๓
อุดรธานี		๒๓๗	๗๕	๘๖	๖๑	-	๙	๘	๒	๖
ขอนแก่น		๑๕๘	๔๘	๖๘	๖๑	๒	๒	๓	-	๒
บุรีรัมย์		๔๐	๑๐๑	๘๕	๑๖๔	-	๒	๑	-	๑
นครราชสีมา		-	๒๐	๑๘	๓๗	-	-	-	-	-
สุรินทร์		-	๑๑	๑๔	๒	-	-	-	-	-
สกลนคร		-	-	-	๑	-	-	-	-	-
แม่ฮ่องสอน	N/A	-	-	-	๑	-	-	-	-	-
เชียงราย		-	-	-	-	-	-	-	-	-
เชียงใหม่		-	-	-	-	-	-	-	-	๑
ลำปาง		-	-	-	๑	-	-	-	-	-
สระแก้ว		-	-	-	๑	-	-	-	-	-
รวม		๘๑๕	๙๕๙	๗๙๓	๑,๐๒๐	๑๒	๑๙	๑๖	๓	๓๔

๒.๒.๒ ตารางแสดงสถิติการจุดบั้งไฟที่ออกประกาศ NOTAM ประจำปี ๒๕๕๗
ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๕๗

จังหวัด / เดือน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
อุบลราชธานี	-	-	-	๑๑	๒๐๑	๔๗	-	-	-	-	-	-	259
ร้อยเอ็ด	-	-	-	๗	๖๓	๓๒	-	-	-	-	-	-	102
อุดรธานี	-	-	-	-	๓๙	๑๔	-	-	-	-	-	-	53
ขอนแก่น	-	-	-	-	๒๑	-	-	-	-	-	-	-	21
บุรีรัมย์	-	-	-	-	๒๗	๑๖	-	-	-	-	-	-	43
นครราชสีมา	-	-	-	-	๔	๓	-	-	-	-	-	-	7
สุรินทร์	-	-	-	-	๔	๒	-	-	-	-	-	-	6
สกลนคร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เชียงราย	-	-	-	๖๕*	๕	185	-	-	-	-	-	-	255
เชียงใหม่	-	-	-	-	-	๒๐๐	-	-	-	-	-	-	๒๐๐
ลำปาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สระแก้ว	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	-	-	-	๘๓	๓๖๔	๔๙๙	-	-	-	-	-	-	๙๔6

๒.๒.๓ ตารางแสดงสถิติการจุดบั้งไฟที่ไม่ออกประกาศ NOTAM และรายงานการพบเห็นบั้งไฟ
โดยนักบิน ประจำปี ๒๕๕๗ ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๕๗

จังหวัด	เดือน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
อุบลราชธานี		-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	5
ร้อยเอ็ด		-	-	-	-	12	8	๕	-	-	-	-	-	25
อุดรธานี		-	-	-	-	16	11	๖	-	-	-	-	-	33
ขอนแก่น		-	-	-	-	29	3	๓	1	-	1	-	-	3๗
บุรีรัมย์		-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	5
นครราชสีมา		-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
สุรินทร์		-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
สกลนคร		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แม่ฮ่องสอน		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เชียงราย		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เชียงใหม่		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ลำปาง		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สระแก้ว		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		-	-	-	1	67	23	14	1	-	1	-	-	10๗

ตารางแสดงรายละเอียดการรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน

วันที่	อากาศยานที่รายงาน	ความสูง (ฟุต)	ตำแหน่ง (ทิศทาง/ระยะทางจากสนามบิน)
ม.ค.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน		
ก.พ.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน		
มี.ค.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน		
๓๐ เม.ย.๕๗	CAWBOY05	๔,๐๐๐	R239/15NM อุบลราชธานี
๔ พ.ค.๕๗	RSW42	-	- อุดรธานี
๑๐ พ.ค.๕๗	LAO233	๑๘,๐๐๐	R133/15NM ร้อยเอ็ด
๑๔ พ.ค.๕๗	AET08 BE20	Final RWY36	- ร้อยเอ็ด
๒๘ พ.ค.๕๗	KST512 C-212	๕,๐๐๐	R240/10NM ร้อยเอ็ด
๒๙ พ.ค.๕๗	NOK9317	๑๗,๐๐๐	R250/25NM อุบลราชธานี
๑ มิ.ย.๕๗	LAO224	๑๖,๐๐๐	R152/16.5NM ร้อยเอ็ด
๑ มิ.ย.๕๗	LAO244 MA60	๑๘,๐๐๐	R152/16NM ร้อยเอ็ด
๗ มิ.ย.๕๗	LAO304 AT72	๑๘,๐๐๐	R312/50NM ร้อยเอ็ด
๘ มิ.ย.๕๗	LAO244 MA60	๑๖,๐๐๐	R117/25NM ร้อยเอ็ด
		๑๘,๐๐๐	R330/25NM ร้อยเอ็ด
๑๘ มิ.ย.๕๗	LAO244 MA60	๑๕,๐๐๐	R270/15NM ขอนแก่น
๒๒ มิ.ย.๕๗	LAO244 ATR72	๑๘,๐๐๐	R470/31NM อุดรธานี
๓ ก.ค.๕๗	NOK9214 B738	๖,๐๐๐	R177/17NM อุดรธานี

วันที่	อากาศยานที่รายงาน	ความสูง (ฟุต)	ตำแหน่ง (ทิศทาง/ระยะทางจากสนามบิน)
๓ ก.ค.๕๗	AIQ3170 A320	๖,๐๐๐	R260/10NM อุดรธานี
๔ ก.ค.๕๗	KBN310 C172	๔,๐๐๐	R240/5NM ขอนแก่น
๔ ก.ค.๕๗	AIQ3171 A320	-	R240/15NM อุดรธานี
๕ ก.ค.๕๗	LAO445 AT75	๑๖,๐๐๐	R354/25D ขอนแก่น
๖ ก.ค.๕๗	KST514 C212	-	R300/25NM ขอนแก่น
๑๔ ก.ค.๕๗	KBN305 C172	๑๐,๐๐๐	R292/20NM ร้อยเอ็ด
๑๕ ก.ค.๕๗	KBN311 C172	๑๓,๐๐๐	R290/19NM ร้อยเอ็ด
๒๐ ก.ค.๕๗	KBN302 C172	๒,๓๐๐	R145/5NM ร้อยเอ็ด
๒๑ ก.ค.๕๗	HSIAB DA40	๕,๕๐๐	R1120/10NM ร้อยเอ็ด
๒๑ ก.ค.๕๗	NOK9214	๙,๐๐๐	R176/25NM อุดรธานี
๒๒ ก.ค.๕๗	KBN311 C172	๓,๐๐๐	R145/10NM ร้อยเอ็ด
๒๔ ก.ค.๕๗	LAO206	๑๓,๐๐๐	R017/20NM อุดรธานี
๒๖ ก.ค.๕๗	LAO242	๗,๐๐๐ - ๑๓,๐๐๐	R020/20NM อุดรธานี
๔ ส.ค.๕๗	KBN303 C172	๕,๐๐๐	R120/17NM ขอนแก่น
๑๘ ต.ค.๕๗	TRP1733	๒,๐๐๐ - ๓,๐๐๐	190R/10NM ขอนแก่น

๒.๒.๔ ตารางแสดงสถิติการจุดพลุที่ออกประกาศ NOTAM และไม่ออกประกาศ NOTAM ระหว่างปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๗

จังหวัด	สถิติการออก NOTAM						สถิติไม่ออกประกาศ NOTAM					
	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗*
เชียงราย	N/A	-	-	-	๓๒	๑๐๐	-	-	-	-	๕๐๘	-
เชียงใหม่		-	-	-	๑๒๙	๕๐	-	-	-	-	-	-
สมุย		-	-	-	๒๕	-	-	-	-	-	-	๖๔
นครศรีธรรมราช		-	-	-	๖	-	-	-	-	-	-	-
สุราษฎร์ธานี		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๕
รวม	-	-	-	๑๙๒	๑๕๐	-	-	-	-	๕๐๘	๖๙	

หมายเหตุ: *ข้อมูล เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๕๗

๓. ปัญหาการปล่อยโคมลอยและโคมควันต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

๓.๑ ปัญหา/อุปสรรค

ในช่วงต้นปี ๒๕๕๑ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้รายงานให้ บพ. ทราบว่ามีสถิติการพบซากโคมลอยและโคมควันที่ร่วงหล่นภายในเขตทำอากาศยานเชียงใหม่ จำนวนเพิ่มขึ้นเกินกว่าหนึ่งเท่าตัวเมื่อเทียบกับสถิติ ปี ๒๕๔๙ ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงอันตรายต่ออากาศยาน ชีวิต ทรัพย์สิน และภาพลักษณ์ของประเทศในกรณีเกิดอุบัติเหตุกับอากาศยาน ประกอบกับปัจจุบันพฤติกรรม การปล่อยโคมลอยและโคมควันของประชาชนเปลี่ยนแปลงไปจากวัตถุประสงค์ดั้งเดิม ซึ่งเป็นประเพณีท้องถิ่น มาเป็นการจัดกิจกรรมนอกเทศกาล การจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว การแข่งขันโคมลอยและโคมควัน เป็นต้น

ซึ่งในหลายกรณี ไม่เป็นไปตามระเบียบ/ข้อบังคับที่แสดงไว้ในประกาศกรมการบินพลเรือนเรื่องการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ปี ๒๕๕๓ และใบรับแจ้งข้อมูลการจุดบั้งไฟ/ปล่อยโคมลอย สิ่งเหล่านี้จึงเป็นปัญหาต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ เนื่องจาก

- มีการปล่อยโคมลอยและโคมควันในแนวร่อนและเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยาน
- การปล่อยโคมลอยและโคมควันไม่สามารถควบคุมพื้นที่และทิศทางเพื่อให้คำแนะนำกับนักบินได้ เนื่องจากทิศทางลมในขณะที่ปล่อยโคมลอยและโคมควัน
- ประชาชน/เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ขาดความตระหนักรู้และความเข้าใจ ในผลกระทบของการปล่อยโคมลอยและโคมควัน ต่อการปฏิบัติการบินและการให้บริการจราจรทางอากาศ
- ขาดการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับประชาชน/ผู้จัดงาน กรณีมีเหตุการณ์ฉุกเฉินในการปล่อยโคมลอยและโคมควัน

๓.๒ สถิติ

๓.๒.๑ ตารางแสดงสถิติจำนวนโคมลอยและโคมควันที่แจ้งปล่อย (ออกประกาศ NOTAM) และจำนวนโคมลอยที่นักบินพบเห็น (ไม่มีประกาศ NOTAM) ประจำปี ๒๕๕๗ ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๕๗

เดือน	จำนวนโคมลอยที่แจ้งปล่อย (ออกประกาศ NOTAM)								รวม
	เชียงใหม่	เชียงราย	ลำปาง	สุโขทัย	หาดใหญ่	นครศรีธรรมราช	สุราษฎร์ธานี	นครราชสีมา	
ม.ค.	372	50	-	-	-	-	-	-	422
ก.พ.	-	50	-	-	-	-	-	-	50
มี.ค.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เม.ย.	420	-	-	-	-	-	-	-	420
พ.ค.	-	1,500*	-	-	-	-	-	-	1,500
มิ.ย.	2,100	-	-	-	-	-	-	-	2,100
ก.ค.	275	-	-	-	-	-	-	-	275
ส.ค.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ก.ย.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ต.ค.	10,227	-	-	-	-	-	-	-	10,227
พ.ย.	1๘,852	3,518	760	-	-	-	-	-	23,130
ธ.ค.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	32,246	5,118	760	=	=	=	=	=	38,124

หมายเหตุ: *เป็นข้อมูลที่ได้รับรายงานมาจากท่าอากาศยาน

เดือน	จำนวนโคมลอยที่นักบินพบเห็น (ไม่มีประกาศ NOTAM)								รวม
	เชียงใหม่	เชียงราย	ลำปาง	สุโขทัย	หาดใหญ่	นครศรีธรรมราช	สุราษฎร์ธานี	นครราชสีมา	
ม.ค.	1	-	41	-	-	9	-	-	51
ก.พ.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
มี.ค.	38	-	-	1	-	-	-	-	39
เม.ย.	3	-	-	26	-	-	-	-	29
พ.ค.	50	-	-	-	-	-	-	-	50
มิ.ย.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ก.ค.	10	-	-	602	-	-	-	-	612
ส.ค.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ก.ย.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ต.ค.	10	3	-	11	-	-	-	-	24
พ.ย.	84	21	-	433	-	-	-	-	538
ธ.ค.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	196	24	41	1,073	=	9	=	=	1,343

๓.๒.๒ ตารางแสดงรายละเอียดการรายงานการพบเห็นบอลูนโดยนักบิน
ข้อมูล ณ เดือนมกราคม – ธันวาคม ๒๕๕๗

วันที่	อากาศยานที่รายงาน	ความสูง (ฟุต)	ตำแหน่ง (ทิศทาง/ระยะทางจากสนามบิน)
ม.ค.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบอลูนโดยนักบิน		
ก.พ.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบอลูนโดยนักบิน		
มี.ค.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบอลูนโดยนักบิน		
๑๓ เม.ย.๕๗	NOK9514 B738	๘๐	Climb R 360/12NM ตอนเมือง
๑๔ เม.ย.๕๗	GIA865 B738	๑๑,๐๐๐	Cruise R146/15NM ตอนเมือง
พ.ค. – ก.ย.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบอลูนโดยนักบิน		
๙ ต.ค.๕๗	CPA755 B77W	๓๐	Cruise สุวรรณภูมิ
๑๙ ต.ค.๕๗	THA233 A320	๑,๐๐๐	Landing ภูเก็ต
๒๙ ต.ค.๕๗	THA106 A330	๒,๐๐๐	Landing เชียงใหม่

๔. การดำเนินงานในการกำหนดแนวทางและมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายด้านการขนส่งทางอากาศ จากกรณีการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ สรุปรายการดำเนินงาน ดังนี้

๔.๑ บวท. ได้นำเสนอ Roadmap การปฏิรูปงานการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ ต่อ คค. เพื่อประมวลผลข้อมูลนำเสนอหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจคสช. โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

๑. ประชาสัมพันธ์ปัญหา ผลกระทบ และทำความเข้าใจกับประชาชนให้มากขึ้น
๒. บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๑ ฯลฯ
๓. เร่งรัด ผลักดันการตรากฎหมาย/กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องที่ยังเป็นฉบับร่างอยู่ เช่น ร่าง พ.ร.บ. อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน

๔.๒ จากการประชุมมาตรการรักษาความปลอดภัย และลดความเสี่ยงอุบัติเหตุจากการจุดบั้งไฟช่วงเทศกาลเข้าพรรษา เมื่อวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ณ ห้องประชุม ๒ กระทรวงคมนาคม โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

บวท. ได้นำเสนอให้ที่ประชุมรับทราบถึงสถิติการจุดบั้งไฟที่เข้ามาในเขตเส้นทางบิน อีกทั้งระยะความสูงของบั้งไฟที่สูงเกินมาตรฐาน ส่งผลให้นักบินสามารถมองเห็นได้ ณ ขณะทำการบิน เพราะขณะนี้พบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการลักลอบจุดบั้งไฟที่ดัดแปลงจากท่อพีวีซี ซึ่งมีแรงระเบิด และพุ่งได้สูงถึง ๒๐,๐๐๐ ฟุต จนอาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อเครื่องบิน และกระทบต่อความเชื่อมั่นในน่านฟ้าไทยได้ ซึ่งที่ประชุมจะจัดทำข้อมูลเพื่อนำเสนอมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากกรณีการจุดบั้งไฟให้ คสช. พิจารณาแก้ไขเป็นวาระแห่งชาติ ต่อไป

๔.๓ จากการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แนวทางแก้ไขด้านการขนส่งทางอากาศ เมื่อวันเสาร์ที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๗ ณ อาคารสโมสร กระทรวงคมนาคม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) เป็นประธาน

บวท. ได้นำเสนอแนวทางการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟ ซึ่งจากการประชุม รวค. ได้มอบหมายให้ดำเนินการ ดังนี้

- ๑) ให้คณะกรรมการ บวท. เสนอมาตรการแนวทางและการแก้ไข พร้อมกับให้ผู้บริหาร บวท. ผลักดันการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง
- ๒) ให้ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (รปค.) (นายวรเดชฯ) เป็นหัวหน้าทีม ร่วมกับผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำ คค. (พล.ต.ท. วรศักดิ์ฯ) เพื่อการวางแผนการทำงานและร่วมทำงานอย่างบูรณาการกับทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุปภายในวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๗

๔.๔ กระทรวงคมนาคม (คค.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยในการเดินอากาศ จากกรณีการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟ ที่มีการจุดและปล่อยโดยไม่เลือกเทศกาล ด้วยขนาดที่ใหญ่ขึ้นลอยขึ้นไปบนอากาศที่ความสูงมากขึ้นจนเข้าไปใกล้อากาศยานที่ทำการบินอยู่ ส่งผลอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งได้พยายามสร้างความเข้าใจและสร้างแนวปฏิบัติร่วมกันระหว่างภาคประชาชนกับผู้รับผิดชอบด้านการบินอย่างต่อเนื่อง จากสาเหตุดังกล่าวข้างต้น

คค. ซึ่งมีภารกิจในการดูแลรับผิดชอบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ได้ตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟ ที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จึงได้จัดให้มีการดำเนินการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation: MOC) เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟ ระหว่างหน่วยงาน ๑๐ หน่วยงานประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร ในวันพฤหัสบดีที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ณ อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม โดยมีพลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน พิธีลงนามฯ เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ อันเป็นต้นเหตุให้เกิดเพลิงไหม้ ปัญหาเศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงที่อาจจะเกิดขึ้นต่ออากาศยาน เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายใดใช้บังคับเพื่อควบคุมโดยตรง ซึ่งทั้ง ๑๐ หน่วยงานที่ร่วมลงนามฯ จะร่วมมือในการบูรณาการการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟ ดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคม กำหนดแนวทางและมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ โดยบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดทำแผนที่กำหนดพื้นที่โซนนิ่ง พื้นที่ควบคุมและเฝ้าระวังเป็นพิเศษบริเวณโดยรอบสนามบิน เพื่อใช้ประกอบการจัดทำประกาศขอความร่วมมือประชาชนห้ามปล่อยโคลมลอยและโคลมควัน

๒. กระทรวงมหาดไทย เร่งผลักดันร่างพระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิดดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่..) พ.ศ. ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว ซึ่งเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมให้สามารถควบคุมการจุดบั้งไฟและตะไลด้วย โดยมอบหมายหน่วยงานดำเนินการตามแนวทางและมาตรการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยานจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและถือปฏิบัติตามกฎหมาย

๓. กระทรวงกลาโหม ให้การสนับสนุนกำลังพลและยุทธโศปกรณ์ในการให้ความช่วยเหลือเพื่อป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอันเกิดขึ้นจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ เมื่อได้รับการร้องขอจากส่วนราชการหรือหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และให้การสนับสนุนการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในการควบคุมยุทธภัณฑ์ตามพระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. ๒๕๓๐ ที่อาจถูกนำไปใช้เป็นส่วนประกอบของบั้งไฟ

๔. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา รมรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวตระหนักถึงอันตรายจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินและอากาศยาน โดยให้งดใช้โคลมลอย/โคลมควันและบั้งไฟในการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวที่มีไขเชิงวัฒนธรรมประเพณี

๕. กระทรวงศึกษาธิการ ให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างจิตสำนึกให้นักเรียนนักศึกษาเพื่อตระหนักถึงเรื่อง ความปลอดภัยและภัยอันตราย รวมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ โดยการนำเนื้อหาไปใช้ประกอบการเรียนการสอนในสถานศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ

๖. กระทรวงวัฒนธรรม รมรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนดำเนินกิจกรรมการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดั้งเดิมของวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น โดยตระหนักถึงอันตรายจากอัคคีภัยและผลกระทบต่อการบินและอากาศยาน รวมถึงความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของส่วนรวมจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ

๗. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กวดขัน/ควบคุม เรื่องพนันบั้งไฟ และบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

๘. กรมประชาสัมพันธ์ ประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน รวมถึงประชาชนโดยทั่วไปมีความรู้ ความเข้าใจ ตระหนักถึงอันตราย รวมถึงรับทราบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ โดยให้ความร่วมมือปฏิบัติตามแนวทางและมาตรการที่กระทรวงคมนาคมกำหนด

๙. สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ มอบหมายให้สำนักงานพุทธศาสนาจังหวัดในการประสานงานกับวัด เพื่อทำความเข้าใจและขอความร่วมมือให้ประชาชนดำเนินกิจกรรมการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดั้งเดิมของวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น โดยตระหนักถึงอันตรายจากอัคคีภัยและผลกระทบต่อการบินและอากาศยาน รวมทั้งความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของส่วนรวมจากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควันและการจุดบั้งไฟ

๑๐. กรุงเทพมหานคร พิจารณาออกประกาศกำหนดแนวทางและมาตรการที่เหมาะสม เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายจากการปล่อยโคลมลอย รวมทั้งประชาสัมพันธ์เพื่อขอความร่วมมือหน่วยงานราชการ ภาคเอกชนและประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้งดปล่อยโคลมลอย/โคลมควันโดยเด็ดขาด เนื่องจากมีความเสี่ยงสูงที่อาจเกิดอัคคีภัยต่อบ้านเรือนประชาชน รวมถึงอันตรายร้ายแรงต่อการบินและอากาศยาน

นอกจากนั้น กระทรวงฯ จะแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงาน โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม จะเป็นหน่วยงานประสานและขับเคลื่อนการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ซึ่งบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ ดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑