

(ร่าง)

ประกาศกรมควบคุมมลพิษ

เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน
เพื่อนำไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน

พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน เพื่อนำไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน เพื่อให้ผู้ดำเนินการสนามบิน หน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน นำไปใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการดำเนินงาน จัดเตรียมข้อมูล วิเคราะห์และประเมินผลกระทบ รวมทั้งจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง ให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนามลพิษที่กำหนดไว้ในระยะยาว เป็นแนวทางเดียวกันและมีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ และใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด เพื่อนำไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งกำหนดให้กรมควบคุมมลพิษมีหน้าที่และอำนาจในการพัฒนาระบบ รูปแบบ หลักเกณฑ์ปฏิบัติ และวิธีการที่เหมาะสมในการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ จึงอาศัยอำนาจตามมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน เพื่อนำไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน ดังรายละเอียดกำหนดไว้ในภาคผนวกท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ เมษายน ๒๕๖๖

(นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี)

อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

ภาคผนวก

ท้ายประกาศกรมควบคุมมลพิษ

เรื่อง หลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน
เพื่อนำไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน

พ.ศ.

๑ เหตุผลความจำเป็น

สนามบินเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่งในการขับเคลื่อนและพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ เป็นกิจการพื้นฐานที่รองรับ อุตสาหกรรมการส่งออกและนำเข้าสินค้า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รวมถึงกิจกรรมขนส่งเชิงพาณิชย์อื่นๆ นอกจากนี้สนามบินยังก่อให้เกิดประโยชน์ในทางอ้อม เช่น การจ้างงาน การกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชนในพื้นที่โดยรอบ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมต่อไปยังจุดอื่นของเมือง การบริการขนส่งสาธารณะ เป็นต้น อย่างไรก็ตามนอกจากประโยชน์ต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผลกระทบจากการดำเนินกิจการสนามบินก็มีเช่นกัน อาทิ ปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น มลพิษทางอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจากการบินขึ้นลงของอากาศยานซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบสนามบิน โดยเฉพาะเรื่องผลกระทบทางเสียง

การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน ให้มีความสอดคล้องกับระดับผลกระทบทางเสียงและการดำเนินกิจกรรมของสนามบิน จะช่วยลดผลกระทบทางเสียงที่เกิดขึ้นกับชุมชนบริเวณโดยรอบสนามบิน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องจัดทำหลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยานเพื่อนำไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน เพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานสำหรับผู้ให้บริการสนามบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการจัดเตรียมข้อมูล การวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ รวมทั้งการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง ให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาสนามบินที่กำหนดไว้ในระยะสูงสุด เพื่อให้เป็นแนวทางเดียวกัน มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ และใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม ชุมชนโดยรอบและสนามบินสามารถพัฒนาและอยู่ร่วมกันได้

๒ วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อให้มีหลักเกณฑ์กลางในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน ที่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาสนามบินที่กำหนดไว้ในระยะยาว และการนำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยานไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบินในระยะยาว

๒.๒ เพื่อให้ผู้ให้บริการสนามบินนำใช้ประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาสนามบินในระยะยาว

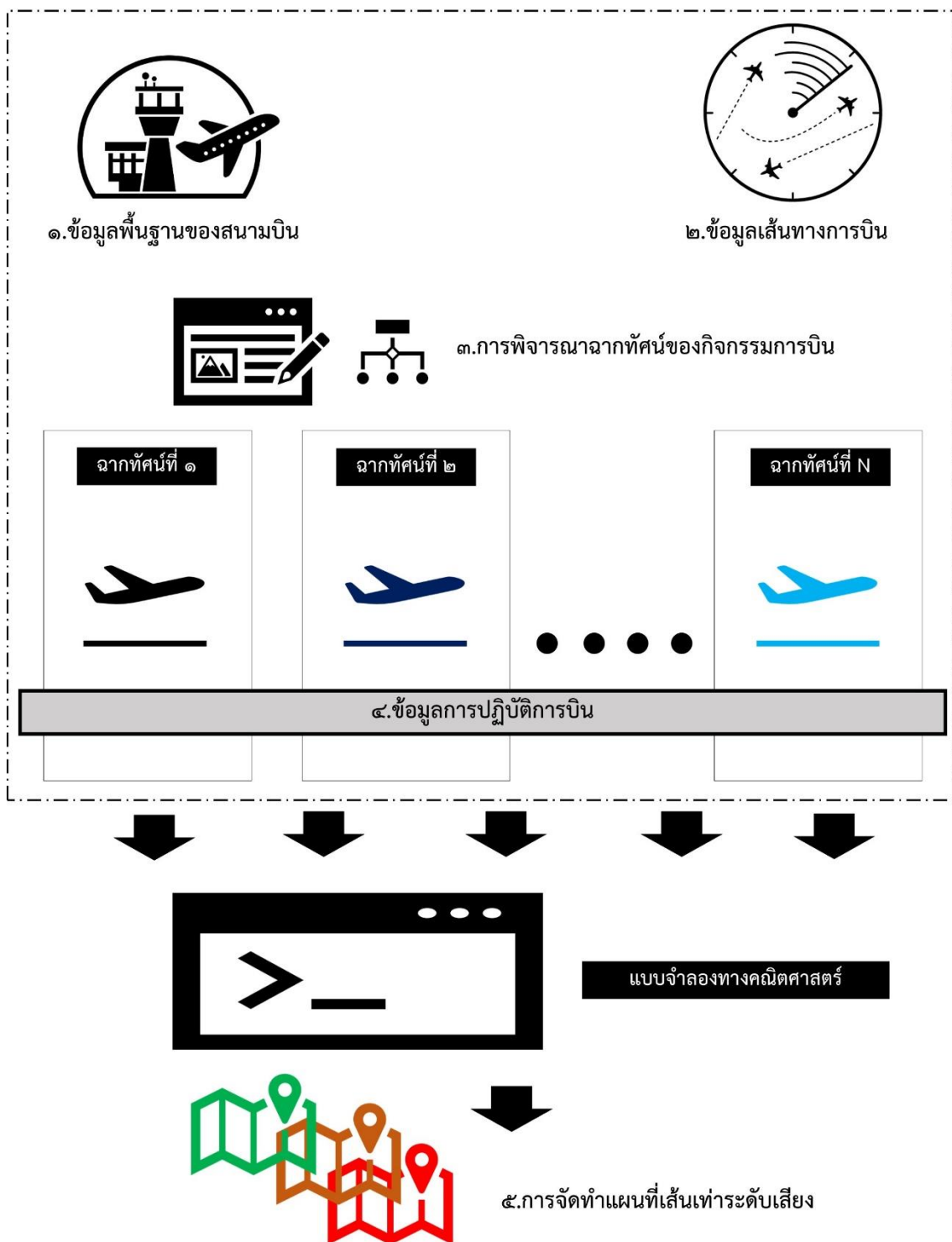
๓ เป้าหมาย

๓.๑ ผู้ให้บริการสนามบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำหลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน ไปใช้ในการดำเนินงานจัดเตรียมข้อมูล วิเคราะห์และประเมินผลกระทบ รวมทั้งจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน ให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาสนามบินที่กำหนดไว้ ในทุกสนามบินที่เปิดดำเนินการอยู่ในปัจจุบันและในทุกสนามบินที่มีโครงการจะพัฒนาขึ้นในอนาคต เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาสนามบินในระยะยาว

๓.๒ กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดหรือท้องถิ่น ที่มีสนามบินตั้งอยู่ในปัจจุบันและที่มีโครงการจะพัฒนาให้มีสนามบินขึ้นในอนาคต นำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยานที่จัดทำขึ้น ไปใช้ประกอบการพิจารณาวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความสอดคล้องกับระดับผลกระทบทางเสียงและการดำเนินกิจกรรมของสนามบิน

๔ หลักเกณฑ์ในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยานเพื่อนำไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โดยรอบสนามบิน

หลักเกณฑ์นี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้สำหรับเตรียมข้อมูลนำเข้าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์สำหรับประเมินผลกระทบทางเสียงจากอากาศยานและแนวทางในการพิจารณาผลกระทบของกิจกรรมการบินของสนามบิน ประกอบด้วย ๕ องค์ประกอบ คือ ๑.ข้อมูลพื้นฐานของสนามบิน ๒.ข้อมูลเส้นทางการบิน ๓.การพิจารณาผลกระทบของกิจกรรมการบิน ๔.ข้อมูลการปฏิบัติการบิน และ ๕.การจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



แผนภาพ การจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยานเพื่อนำไปประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบสนามบิน

๔.๑ ข้อมูลพื้นฐานของสนามบิน แบ่งเป็นข้อมูลทางกายภาพและข้อมูลสภาพภูมิอากาศ รายละเอียดดังนี้

๔.๑.๑ ข้อมูลทางกายภาพ

๑) ข้อมูลทางกายภาพพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับตำแหน่งที่ตั้งของสนามบิน

(๑) ชื่อของสนามบิน และ รหัสสนามบิน หรือ Airport Code ตามที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) หรือ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) กำหนด สำหรับสนามบินแห่งใหม่ที่ยังอยู่ในช่วงของการพัฒนาหรือยังไม่ถูกก่อสร้างขึ้นในปัจจุบัน ให้ระบุชื่อของสนามบินตามโครงการการพัฒนา โดยไม่ต้องระบุรหัสสนามบิน

(๒) พิกัดอ้างอิงของสนามบิน (Aerodrome Reference Point) โดยระบุเป็น Local Cartesian Coordinate System

(๓) ระดับความสูงจากระดับทะเลปานกลาง ณ พิกัดอ้างอิงของสนามบิน

๒) ข้อมูลทางกายภาพของทางวิ่ง

(๑) ชื่อหรือหมายเลขทางวิ่ง โดยระบุข้อมูลให้ครบทุกทางวิ่ง

(๒) พิกัดของหัวทางวิ่ง โดยระบุข้อมูลให้ครบทุกทางวิ่ง

(๓) พิกัดจุดอ้างอิงของทางวิ่ง หรือ Centre of Runway Reference Point โดยระบุข้อมูลให้ครบทุกทางวิ่ง (ถ้ามี)

(๔) ความยาว ความกว้าง ทิศทางการวางตัว และความลาดเอียงของทางวิ่ง โดยระบุข้อมูลให้ครบทุกทางวิ่ง

(๕) การกำหนดจุดเริ่มของการปฏิบัติการบินขึ้น (Start-of-Roll) โดยต้องมีระยะไม่น้อยกว่า ๓๖ เมตรจากหัวทางวิ่ง

(๖) การกำหนดจุดแตะพื้น โดยจุดเริ่มต้นของเขตจุดแตะพื้น (Touchdown Zone) ต้องมีระยะไม่น้อยกว่า ๓๐๐ เมตร จากหัวทางวิ่งหรือหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป (Displaced threshold) โดยที่หัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป คือ จุดเริ่มต้นของทางวิ่งส่วนที่ใช้สำหรับการบินลงของอากาศยานที่ถูกเลื่อนไป

๔.๑.๒ สภาพภูมิอากาศ ให้ใช้ข้อมูล ณ ที่ตั้งสนามบินหรือจุดที่มีการเก็บข้อมูลที่ใกล้เคียงสนามบินมากที่สุด ดังนี้

๑) อุณหภูมิ ใช้ค่าเฉลี่ยย้อนหลังไม่น้อยกว่า ๓ ปี

๒) ความเร็วและทิศทางลม ใช้ค่าเฉลี่ยย้อนหลังไม่น้อยกว่า ๓ ปี

๓) ความชื้นสัมพัทธ์ ใช้ค่าเฉลี่ยย้อนหลังไม่น้อยกว่า ๓ ปี

๔.๒ ข้อมูลเส้นทางการบิน (Track & Flight Path) ให้พิจารณาดังนี้

๔.๒.๑ เส้นทางการบินขึ้นในรูปแบบของ Horizontal Track สามารถเลือกใช้ได้จากแหล่งข้อมูลดังต่อไปนี้

๑) ข้อมูลวิธีปฏิบัติการบินขึ้นอ้างอิงตาม Standard Departure Chart :SID หรือวงจรถวายการบินแบบทัศนวิสัย (VFR Pattern) หรือรูปแบบการบินตามวิธีปฏิบัติหรือคำแนะนำของหน่วยงานที่ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATC Departure Procedure หรือ ATC Instruction)

๒) ข้อมูลระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance)

๔.๒.๒ เส้นทางการบินลงในรูปแบบของ Horizontal Track สามารถเลือกใช้ได้จากแหล่งข้อมูลดังต่อไปนี้

๑) ข้อมูลวิธีปฏิบัติการบินลงอ้างอิงตาม Standard Arrival Chart :STAR หรือข้อมูล Instrument Approach Chart (IAC) หรือข้อมูลวงจรถวายการบินแบบทัศนวิสัย (VFR Pattern) หรือรูปแบบการบินตามวิธีปฏิบัติหรือคำแนะนำของหน่วยงานที่ให้บริการจราจรทางอากาศ (ATC Arrival Procedure หรือ ATC Instruction)

๒) ข้อมูลระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance)

๔.๒.๓ สำหรับสนามบินที่ไม่มีข้อมูลตาม ๔.๒.๑ และ ๔.๒.๒ ให้ใช้เส้นทางการบินมาตรฐานที่แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้ในการประเมินผลกระทบทางเสียงของอากาศยานกำหนดไว้แทนได้

๔.๓ ฉากทัศน์ในการปฏิบัติการบิน (Scenario) ให้พิจารณาจากความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น ตามการดำเนินกิจการการบินของแต่ละสนามบิน โดยพิจารณาร่วมกับสภาพภูมิประเทศและสภาพภูมิอากาศของที่ตั้งสนามบิน โดยมีแนวทางการพิจารณาฉากทัศน์ในการปฏิบัติการบิน ดังนี้

๔.๓.๑ พิจารณาฉากทัศน์จากการดำเนินกิจกรรมการบินโดยปกติของสนามบิน โดยใช้ข้อมูลปฏิบัติการบินเฉลี่ยจากปฏิบัติการบินที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละฤดูกาล หรือค่าเฉลี่ยตามที่คาดการณ์ไว้ โดยอ้างอิงจาก

๑) ตามที่ระบุไว้ในระยะการพัฒนาระดับสูงสุดในแผนพัฒนาสนามบินฉบับที่มีการประกาศใช้ในปัจจุบัน หรือ

๒) ตามที่ได้ระบุไว้ระยะการพัฒนาระดับสูงสุดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการกิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA) ฉบับที่ได้รับการอนุมัติหรือมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขล่าสุด หรือ

๓) ในกรณีที่จำนวนเที่ยวบินในปัจจุบันมีปริมาณใกล้เคียงหรือมากกว่าตัวเลขที่ระบุไว้ใน ๑) และ ๒) ให้ทำการคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มเติมไม่ต่ำกว่า ๕ ปีนับถัดไปจากปีปัจจุบัน โดยใช้สถิติการบินย้อนหลังไม่ต่ำกว่า ๓ ปี ประกอบในการคาดการณ์ดังกล่าว

๔.๓.๒ ให้แยกการประเมินผลกระทบในแต่ละฤดูกาล โดยต้องมีอย่างน้อย ๒ ฤดูกาล คือ ฤดูร้อนและฤดูหนาว โดยใช้ข้อมูลปฏิบัติการบินเฉพาะในช่วงฤดูกาลนั้นๆมาใช้ในการประเมิน

๔.๓.๓ ไม่นำปฏิบัติการบินที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงและเพื่อประโยชน์ของทางราชการมาใช้ในการประเมินผลกระทบ

๔.๔ ข้อมูลการปฏิบัติการบิน (Operation) ให้ทำการจัดเตรียมข้อมูลให้สอดคล้องไปกับฉากทัศน์ในการปฏิบัติการบินแต่ละฉากทัศน์

๔.๔.๑ ข้อมูลการปฏิบัติการบินที่จำเป็นในการประเมินผลกระทบทางเสียง มีด้วยกันดังนี้

๑) ข้อมูลสัดส่วนแบบของอากาศยานที่ใช้ปฏิบัติการบิน โดยระบุให้ตรงกับ Airframe, Engine type และ Engine modification ที่เกิดขึ้นจริงให้มากที่สุด หากต้องมีการใช้แบบของอากาศยานทดแทน ในการคำนวณของแบบจำลองฯ ต้องกำหนดให้สอดคล้องกับ ICAO-Recommended aircraft substitution method ที่กำหนดไว้ใน ICAO Doc 9911

๒) ประเภทและจำนวนของปฏิบัติการบิน ให้แยกข้อมูลเป็นปฏิบัติการบินขึ้นและลง ในแต่ละทางวิ่ง

๓) สัดส่วนของการใช้ทางวิ่ง

๔) สัดส่วนในการใช้เส้นทางการบินแต่ละเส้นทาง

๕) การกระจายตัวของปฏิบัติการบินในแต่ละช่วงเวลา ให้ระบุเป็นรายชั่วโมงหรืออย่างน้อยต้องสามารถแยกเป็นช่วงกลางวันกลางคืนได้ และต้องสอดคล้องกับความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่งนั้นๆ โดยที่ Peak Hour Movements ในชั่วโมงใดๆ ต้องไม่เกินศักยภาพที่ทางวิ่งที่เปิดใช้งานสามารถรองรับได้

๖) การบรรทุกเชื้อเพลิงหรือระยะทางบินในแต่ละเส้นทางบิน (Stage length) ในกรณีปฏิบัติการบินขาออกจากสนามบิน

๔.๔.๒ ข้อมูลการปฏิบัติการบินที่เพิ่มความแม่นยำในการประเมินผลกระทบทางเสียง มีด้วยกันดังนี้

๑) ข้อมูลภูมิประเทศโดยรอบสนามบิน มีผลกระทบที่ระดับความสูงของบริเวณรอบสนามบินมีความแตกต่างกับระดับความสูงของสนามบิน หรือมีลักษณะภูมิประเทศแบบที่เป็นภูเขาหรือเนินบริเวณรอบสนามบินด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้าน (ใช้ในการเปลี่ยนค่าระยะความสูงของจุดที่เป็นตัวแทนผู้รับเสียงหรือ receptors set ในการประเมินผลกระทบทางเสียง)

๒) สัดส่วนการกระจายของเส้นทางการบินย่อย (Sub track and Disperse track) เพื่อสะท้อนการกระจายตัวในการปฏิบัติการบินจริง พิจารณาจากร้อยละของเส้นทางย่อยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

๓) วิธีการบินขึ้น-ลง (Aircraft flight profile) กรณีที่จะกำหนดให้มีการบินขึ้นหรือร่อนลงแตกต่างจากวิธีมาตรฐาน เช่น กำหนดให้มีการบินขึ้นเพื่อลดผลกระทบทางเสียงด้วย NADP-1 หรือ NADP-2

๔.๕ การจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน ให้ทำการประเมินผลกระทบทางเสียงและจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยานดังนี้

๔.๕.๑ ให้ทำการประเมินผลกระทบทางเสียงจากอากาศยานโดยใช้ตัวบ่งชี้เสียง (Noise Descriptor) ในรูปแบบของค่าระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (Day-Night Average Sound Level: L_{dn})

๔.๕.๒ การจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน ให้นำเส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน ที่ประเมินจากฉากทัศน์ที่เป็นไปได้ทั้งหมดมารวมกัน เพื่อประเมินผลกระทบทางเสียงในกรณีเลวร้ายที่สุด ที่สามารถเกิดขึ้นกับพื้นที่นั้นๆ

๔.๕.๓ แผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน ต้องสามารถแสดงผลได้ครอบคลุมพื้นที่เส้นปิดของ เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยานในรูปแบบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (L_{dn}) ที่ระดับ ๖๐ เดซิเบลเอ โดยไม่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของเส้นขาดไป

๔.๕.๔ ความละเอียดของแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน โดยในแต่ละช่องพื้นที่ที่ต้องการ ประเมินผลกระทบทางเสียง (Grid mesh) ต้องสามารถแสดงความแตกต่างของค่าระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน กลางคืน (L_{dn}) ที่ความละเอียด ๐.๑ เดซิเบลเอ หรือที่ความละเอียดไม่เกิน ๔ คูณ ๔ เมตร เพื่อให้สอดคล้อง กับการนำไปจัดทำผังเมืองที่ใช้อัตราส่วนแผนที่ ๑ ต่อ ๔,๐๐๐ (โดยระยะจริง ๔ เมตร จะมีขนาดเท่ากับ ๑ มิลลิเมตรในแผนที่)

๔.๕.๕ รูปแบบของแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยาน ในทุกการประเมินแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง จากอากาศยาน ต้องจัดทำให้อยู่ในรูปแบบของข้อมูลแผนที่ดิจิทัล ที่สามารถทับซ้อนบนแผนที่ทางภูมิศาสตร์ ให้แสดงขอบเขตได้ชัดเจน ในรูปแบบดังต่อไปนี้

- ๑) ArcView shapefile format (SHP)
- ๒) AutoCAD data exchange format (DXF)
- ๓) Intergraph and MicroStation standard file format ISFF (DGN)
- ๔) Noise model grid format (NMGF)

๔.๕.๖ การซ้อนทับเส้นเท่าระดับเสียงจากอากาศยานที่ทำการรวมทุกฉากทัศน์ของการปฏิบัติการบิน กรณีต่างๆ ทั้งหมดกับแผนที่ทางภูมิศาสตร์เพื่อจัดทำข้อมูลภูมิสารสนเทศ ให้ทำการแปลงให้ระบบพิกัดตรงกัน โดยแสดงเส้นเท่าระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (L_{dn}) ๖๐, ๖๕, ๗๐ และ ๗๕ เดซิเบลเอ ทั้งนี้ให้กำหนดสี ของเส้นแต่ละเส้นให้มีความแตกต่างโดยเมื่อซ้อนทับกับภาพถ่ายทางอากาศแล้วสามารถแสดงได้อย่างชัดเจน โดยทางวิ่งของสนามบินที่แสดงในแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงจะต้องซ้อนทับกับพิกัดทางวิ่งในแผนที่ ทางภูมิศาสตร์ได้พอดีกัน