

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น หรือสนามบินขอนแก่น (KKC) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 16 องศา 27 ลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 102 องศา 47 ลิปดาตะวันออก ในพื้นที่ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันตกประมาณ 8 กิโลเมตร (รูปที่ 2.1-1) มีขนาดพื้นที่ 924-3-267 ไร่

2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นเป็นหน่วยงานในสังกัดกรมการบินพลเรือน (เดิมคือกรมขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประกาศเป็นสนามบินอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2506 และประกาศเป็นท่าอากาศยานศุลกากร เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2534

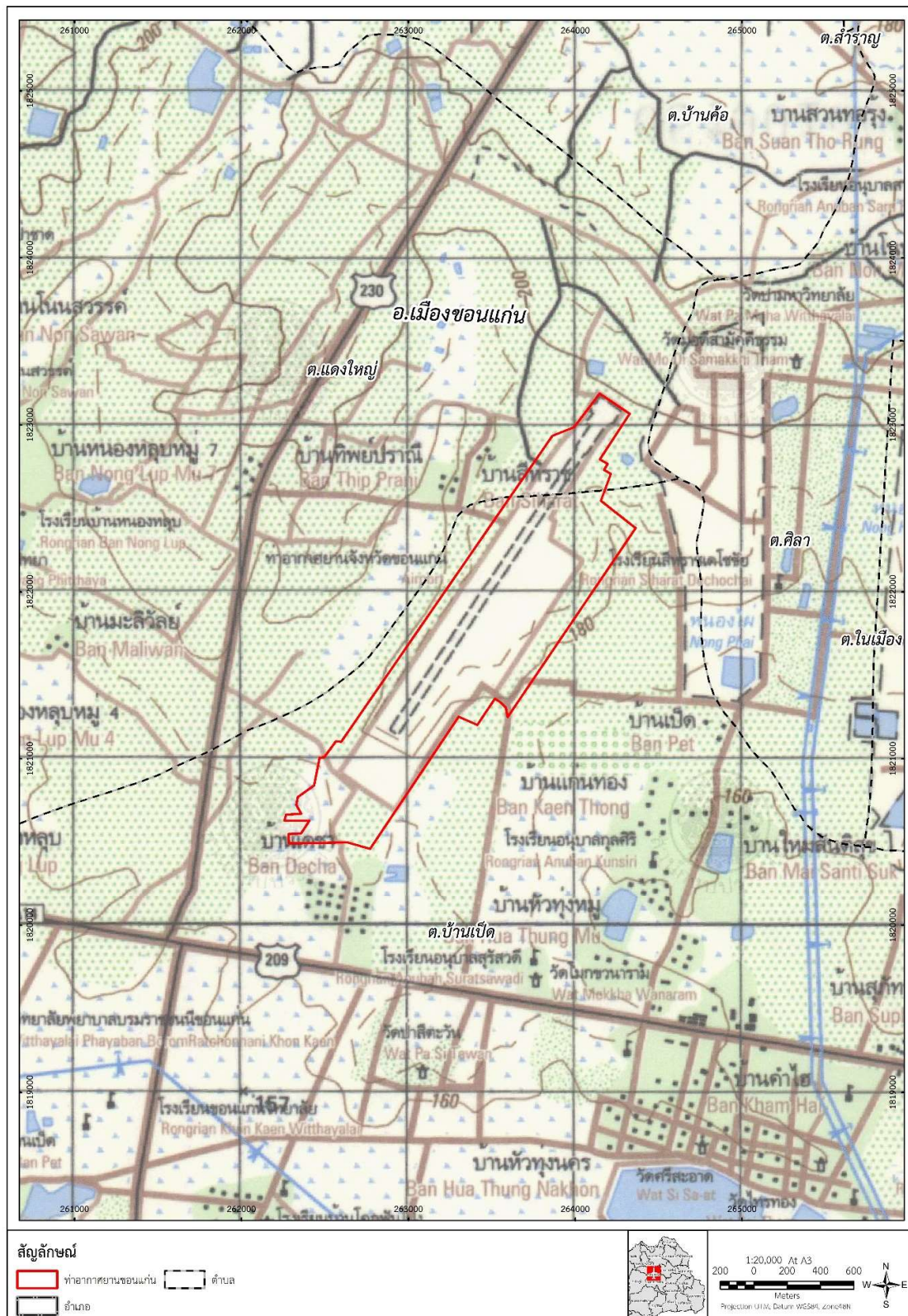
ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เดิมตั้งอยู่หน้าศาลากลางจังหวัดขอนแก่น มีลักษณะเป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ทางวิ่งเป็นดินลูกรังขนาดความกว้าง 30 เมตร ความยาว 1,300 เมตร ไม่มีอุปกรณ์สื่อสาร เครื่องช่วยการเดินอากาศการให้สัญญาณเครื่องบินขึ้น - ลง ให้เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบินและ ธงเขียวแดงให้สัญญาณเมื่อเห็นความปลอดภัยนักบินก็จะนำเครื่องบินลง

ในสมัย จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้เห็นความสำคัญในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้มีความเจริญทัดเทียมกับภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ จึงได้เลือกจังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และพัฒนาให้สามารถเดินทางไปยังหัวต่าง ๆ จึงให้มีการพัฒนาการบินพาณิชย์ขึ้น

ในปี พ.ศ. 2505 กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม (เดิมคือกรมขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้ก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นแห่งใหม่ โดยเริ่มปลูกสร้างอาคารที่ทำการและที่พักผู้โดยสารชั่วคราว (ลักษณะเป็นเรือนไม้) โรงเก็บเครื่องบินตักน้ำไฟฟ้า โรงจอดรถยนต์ ทางวิ่งเครื่องบินขนาด 30 x 1,000 เมตร ลานจอดขนาด 60 x 90 เมตร พื้นที่ลาดยางแอสฟัลต์ และเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2506 บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด (ปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) ได้นำเครื่องบิน DAGOTA (D.C.3) บรรจุผู้โดยสาร 28 ที่นั่ง ทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ - ขอนแก่น - อุดร - นครพนม - อุบลราชธานี - กรุงเทพฯ เพื่อดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งเป็นเส้นทางทำการบินมายังจังหวัดขอนแก่นเป็นครั้งแรก ตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา โดยได้รับการประกาศเป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2479 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2506 และประกาศเป็นท่าอากาศยานศุลกากร เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2534 รวมทั้งมีการก่อสร้างและปรับปรุงมาเป็นลำดับ

ต่อมา กรมการบินพลเรือน (เดิมคือกรมขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดให้มีโครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โดยทำการขยายทางวิ่ง (Runway Strips) จาก 75 เมตร เป็น 150 เมตร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และจากเงื่อนไขประกอบการเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/2879 ลงวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2542 ซึ่งระบุไว้ว่า “หากกรมการบินพลเรือนมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและเพิ่มเติมกิจกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และหรือเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรมการบินพลเรือนจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง”

กรมการบินพลเรือน (เดิมคือกรมขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดทำรายงาน
ประกอบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น** (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น) เสนอต่อสำนักงานนโยบาย
และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ
การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ในการ
ประชุมครั้งที่ 12/2562 เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2552 โดยให้กรมขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น
กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ
คุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/11 ลง
วันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2553 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

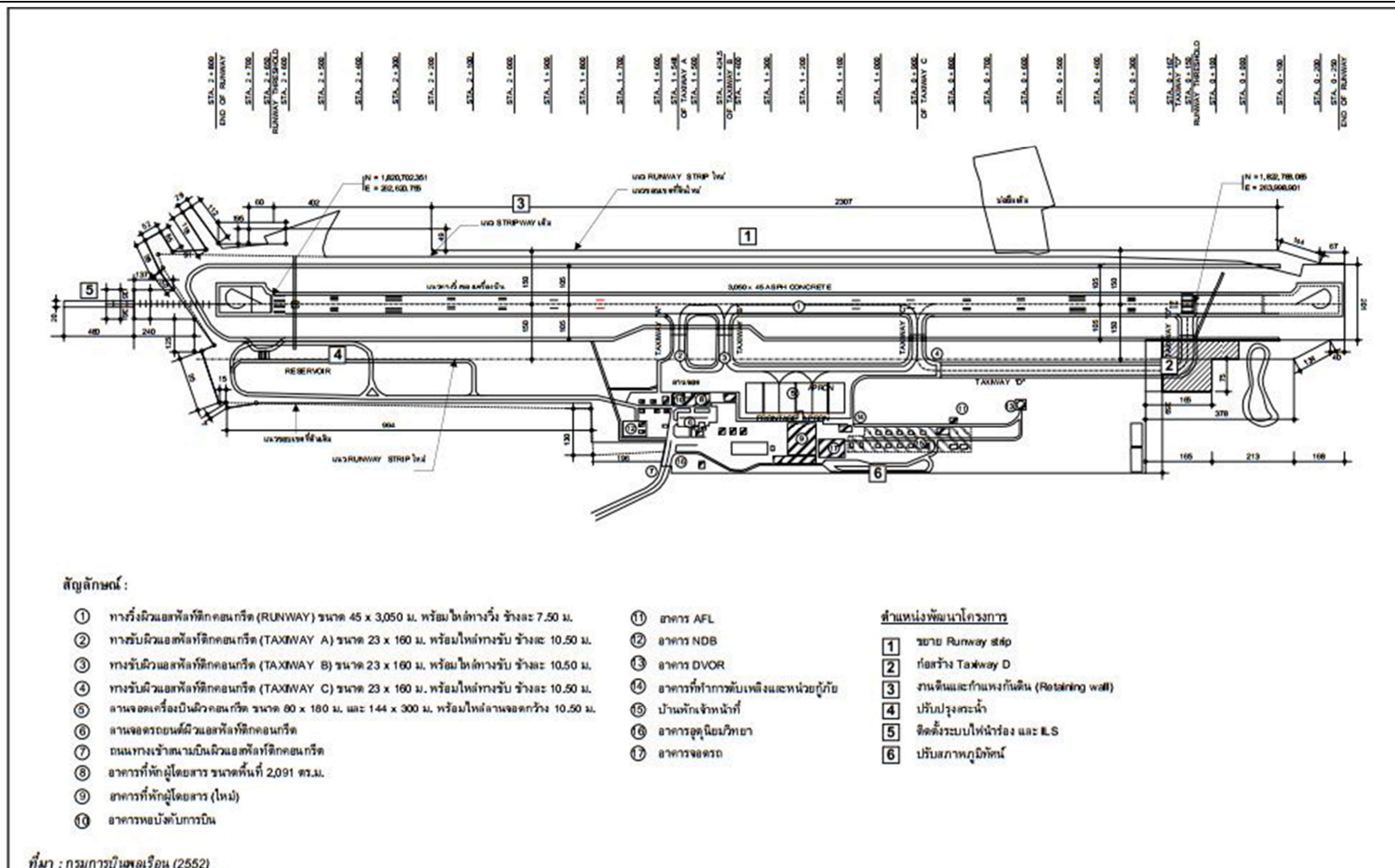
2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนประกอบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น)
(รายงานฉบับสมบูรณ์,มกราคม พ.ศ. 2553) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นประกอบด้วย (รูป
ที่ 2.3-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) : เดิมมีขนาด 45x3,050 เมตร พื้นที่ทางวิ่งเป็น Asphaltic concrete จะทำการ
ขยาย Runway Strip จากเดิมกว้าง 75 เมตร เป็น 150 เมตร เพื่อให้ได้มาตรฐานตาม ICAO
- 2) ทางขับ (Taxiways) : ขนาด 23x160 เมตร พร้อมไหล่ทางขับ ข้างละ 10.50 เมตร จำนวน
3 เส้น ทางขับมีผิวจราจรแบบแอสฟัลต์
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) : ประกอบด้วย
 - 2.1) ลานจอดอากาศยานบริเวณอาคารที่ทำการหลังใหม่มีขนาด 143x300 เมตร สามารถจอด
เครื่องบินขนาดใหญ่ เช่น เครื่องบินแบบ B737-400 ได้จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบ A300-600 ได้จำนวน 2 ลำ ใน
เวลาเดียวกัน
 - 2.2) ลานจอดบริเวณอาคารที่ทำการหลังเก่า มีขนาด 80x180 เมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ
B737-400 ได้จำนวน 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสาร :
 - 4.1) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเก่า เป็นอาคารสูง 3 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 2,200 ตารางเมตร รองรับ
ผู้โดยสารขาเข้าและขาออก รวมชั่วโมงคับคั่งประมาณ 300 คน
 - 4.2) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ เป็นอาคาร 3 ชั้น พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารประมาณ 14,000
ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งประมาณ 1,000 คน
- 5) อาคารหอบังคับการบินหลังเก่าเป็นอาคารสูง 5 ชั้น
- 6) อาคารเก็บรถดับเพลิง และอุปกรณ์ดับเพลิง
- 7) อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ ประกอบด้วย บ้านเดี่ยวสองชั้น 10 หลัง บ้านแฝดสองชั้น 7 หลัง และ
บ้านเรือนแถว 3 หลัง
- 8) สระพักน้ำปลายทางวิ่ง 03 มีพื้นที่ 41,546 ตารางเมตร ปริมาตรกักเก็บ 108,259 ลูกบาศก์เมตร
สำหรับรองรับน้ำฝนจากบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน
- 9) อาคารจอดรถยนต์แห่งใหม่ เป็นอาคาร 5 ชั้น สามารถจอดรถยนต์ได้ 500 คัน

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ



ที่มา : รายงานประกอบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาด่านอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น) (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ.2553)

รูปที่ 2.3-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

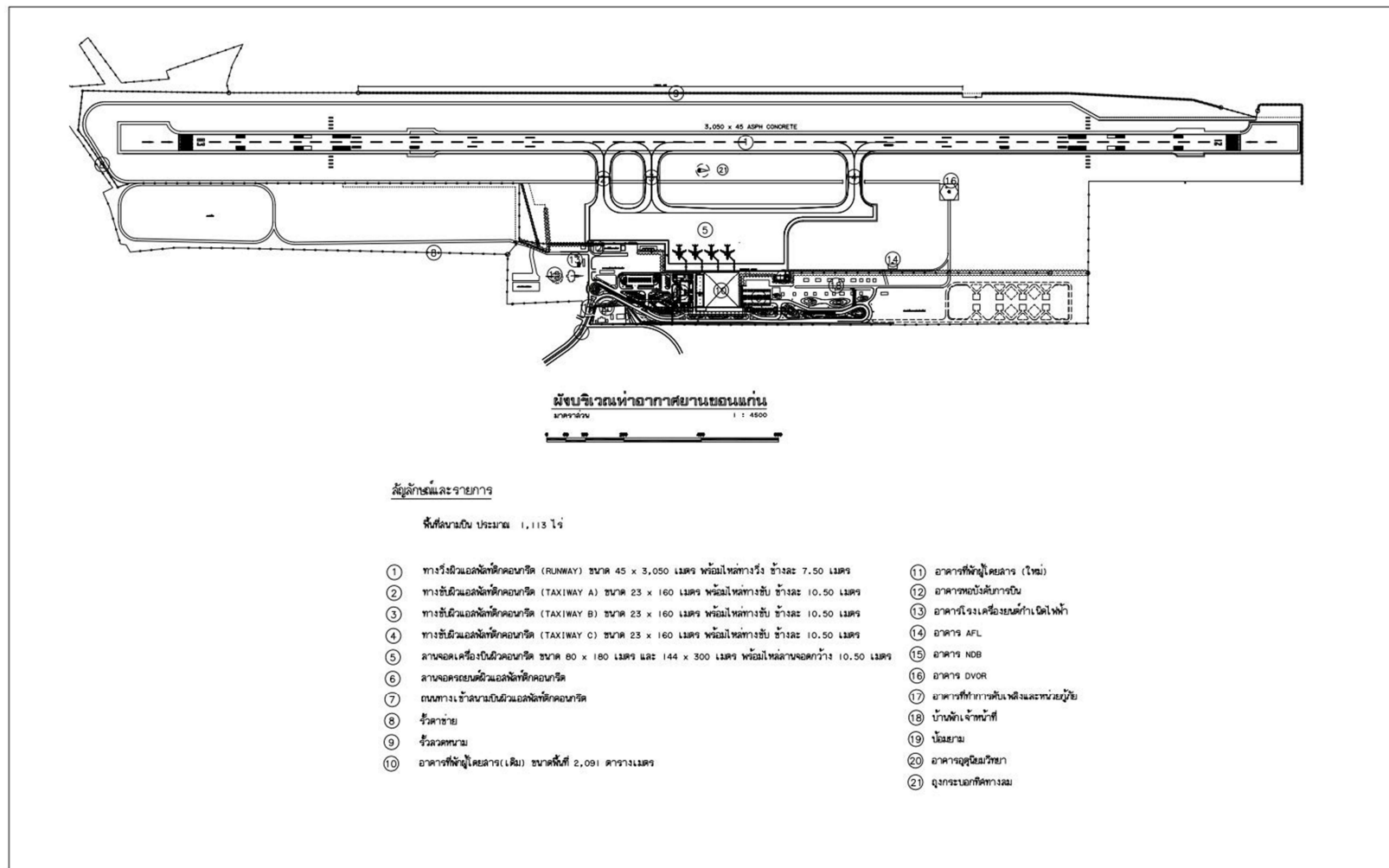
2.3.2) องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในปัจจุบัน

เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้ดำเนินการรังวัดที่ดินใหม่ พบว่า มีพื้นที่โครงการทั้งหมด 924-3-27 ไร่ และจากการตรวจสอบในเดือนกุมภาพันธ์และเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-2 และภาพที่ 2.3-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) กว้าง 45 เมตร ยาว 3,050 เมตร ผิวทางวิ่งเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- 2) ทางขับ (Taxiway) มีขนาดกว้าง 23 เมตร ยาว 160 เมตร พร้อมไหล่ทางขับ ข้างละ 10.50 เมตร จำนวน 3 เส้น ทางขับมีผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) : ประกอบด้วย
 - 2.1) ลานจอดอากาศยานบริเวณอาคารที่ทำการหลังใหม่มีขนาด 143x300 ม. สามารถจอดเครื่องบินขนาดใหญ่ เช่น เครื่องบินแบบ B737-400 ได้จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบ A300-600 ได้จำนวน 2 ลำ ในเวลาเดียวกัน
 - 2.2) ลานจอดบริเวณอาคารที่ทำการหลังเก่า มีขนาด 80x180 ~~ม~~ เมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ B737-400 ได้จำนวน 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสาร : ประกอบด้วย
 - 4.1) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเก่า เป็นอาคารสูง 3 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 2,200 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออก รวมชั่วโมงคับคั่งประมาณ 300 คน ปัจจุบันใช้เป็นที่ทำการปฏิบัติการฝนหลวง
 - 4.2) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ เป็นอาคาร 3 ชั้น พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารประมาณ 14,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งประมาณ 1,000 คน
- 5) อาคารหอบังคับการบินหลังเก่าเป็นอาคารสูง 5 ชั้น
- 6) อาคารเก็บรถดับเพลิง และอุปกรณ์ดับเพลิง
- 7) อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ ประกอบด้วย บ้านเดี่ยวสองชั้น 10 หลัง บ้านแฝดสองชั้น 7 หลัง และบ้านเรือนแถว 3 หลัง
- 8) สระพักน้ำปลายทางวิ่ง 03 มีพื้นที่ 41,546 ตร.ม. ปริมาตรกักเก็บ 108,259 ลูกบาศก์เมตร สำหรับรองรับน้ำฝนจากบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน
- 9) อาคารจอดรถยนต์แห่งใหม่ เป็นอาคาร 5 ชั้น สามารถจอดรถยนต์ได้ 500 คัน

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินขอนแก่น ในท้องที่อำเภอโนนสูง อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอบ้านฝาง จังหวัดขอนแก่น เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2538 ครอบคลุมพื้นที่ 12 ตำบล ใน 3 อำเภอ ของจังหวัดขอนแก่น รายละเอียดดังภาคผนวก ข



ที่มา : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น,มิถุนายน พ.ศ.2565

รูปที่ 2.3-2 ผังบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในปัจจุบัน



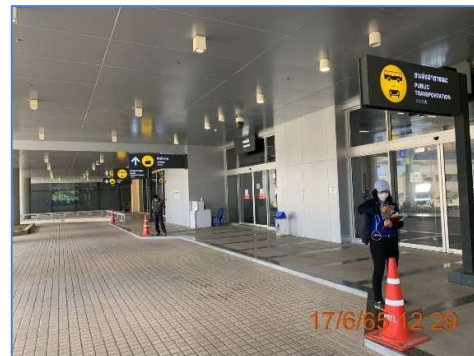
ทางวิ่ง (Runway)



ทางขับ (Taxiway)



อาคารจอดที่จอดรถ



อาคารที่พักผู้โดยสาร



สระน้ำ ปลายทางวิ่ง 03



ระบบผลิตน้ำประปา



รางระบายน้ำ



พื้นที่ก่อสร้าง

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565)

2.5 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.5.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2565) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น รวมทั้งสิ้น 136 คน

2.5.2 สถิติเที่ยวบิน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2565) พบว่า มีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 5 ราย ได้แก่

- 1) สายการบินไทยสมายล์ ซึ่งให้บริการในเส้นทาง สุวรรณภูมิ-ขอนแก่น-สุวรรณภูมิ วันละ 10 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
- 2) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งให้บริการใน 4 เส้นทาง ดังนี้
 - 2.1) เส้นทางดอนเมือง-ขอนแก่น-ดอนเมือง วันละ 4 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
 - 2.2) เส้นทางเชียงใหม่-ขอนแก่น-เชียงใหม่ วันละ 4 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) ในวันอังคาร เสาร์ จันทร์ พุธ ศุกร์ และอาทิตย์
 - 2.3) เส้นทางหาดใหญ่-ขอนแก่น-หาดใหญ่ วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) ในวันอังคาร วันพฤหัสบดี และวันเสาร์
 - 2.4) เส้นทางภูเก็ต-ขอนแก่น-ภูเก็ต วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) ในวันจันทร์ วันพุธ วันศุกร์ และวันอาทิตย์
- 3) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ซึ่งให้บริการในเส้นทางดอนเมือง-ขอนแก่น-ดอนเมือง วันละ 4 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
- 4) สายการบินไทยเวียดเจ็ท ซึ่งให้บริการในการเดินทาง สุวรรณภูมิ-ขอนแก่น-สุวรรณภูมิ วันละ 8 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
- 5) สายการบินนกแอร์ ซึ่งให้บริการในเส้นทาง เชียงใหม่-ขอนแก่น-เชียงใหม่ วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) ในวันอังคาร วันพฤหัสบดี และวันเสาร์

สำหรับสถิติเที่ยวบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 678-860 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง ระหว่าง 86,402-120,350 ราย/เดือน (รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.5-1)

2.5.3 กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

จากการสำรวจพื้นที่ภาคสนามระหว่างวันที่ 19-25 มีนาคม และวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น อยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พร้อมปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม และก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์หลังใหม่ พร้อมทางเชื่อมอาคาร

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

ตารางที่ 2.5-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปี พ.ศ.2565													
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)									จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	แบบ A	แบบ B	แบบ C	แบบ D	แบบ E	แบบ F	แบบ K	อื่นๆ	รวม	ขึ้น	ลง	ผ่าน	รวม
มกราคม	0	752	0	0	0	8	0	0	760	41,192	47,136	0	88,328
กุมภาพันธ์	0	664	0	6	0	8	0	0	678	42,542	43,860	0	86,402
มีนาคม	0	794	0	6	0	8	2	0	810	50,600	52,270	0	102,870
เมษายน	0	842	0	2	0	6	8	0	858	57,376	58,676	0	116,052
พฤษภาคม	0	834	0	2	0	8	14	2	860	59,878	60,472	0	120,350
มิถุนายน	0	784	0	0	0	6	10	0	800	55,958	56,052	0	112,010
รวม	0	4,670	0	16	0	44	34	2	4,766	307,546	318,466	0	626,012

หมายเหตุ : แบบ A เที่ยวบินประจำต่างประเทศ
แบบ B เที่ยวบินประจำในประเทศ
แบบ C เที่ยวบินเช่าเหมาต่างประเทศ
แบบ D เที่ยวบินเช่าเหมาในประเทศ
แบบ E เที่ยวบินของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ
แบบ F เที่ยวบินทหาร
แบบ K เที่ยวบินเอกชนส่วนบุคคล

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, กรกฎาคม พ.ศ.2565

2.6 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

อาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง Google earth (รูปที่ 2.6-1) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ และสนามกอล์ฟสีหราชเดชไชยย์ ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานประชิดพื้นที่ป่าไม้ ไม้ละเมาะ และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรร ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยสลับพื้นที่โล่งกับพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยกระจายตัวอย่างห่างๆ

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานประชิดพื้นที่ไม้ยืนต้นผสม และศูนย์ปฏิบัติการกรมเดชานุเบกษา ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทไม้ยืนต้น พืชไร่ และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย

