



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
(FINAL REPORT I)
ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด



เสนอโดย

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568

หนังสือรับรอง







การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

วันที่ 21 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ตั้งอยู่ ตำบลหนองพอก อำเภอรวัชบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด ของกรมท่าอากาศยานฉบับประจำเดือน

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

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

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

ขอแสดงความนับถือ








(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ




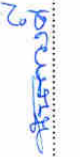




บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานร้อยเอ็ด
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงบางใหม่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ สิลาชัย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงบางใหม่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สศ.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงบางใหม่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รศ.ดร.วิชญพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) - วท.ม. (สาขาบริหารสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ปร.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน) แขนงวิชานาณียสิ่งแวดล้อมและพิษวิทยา)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสัมพันธ์ และแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมังคลาภิเษก เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	รศ.ดร.รัตนวิมล ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ปร.ด. (วนศาสตร์) สาขาเนเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพหลโยธินซอย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	

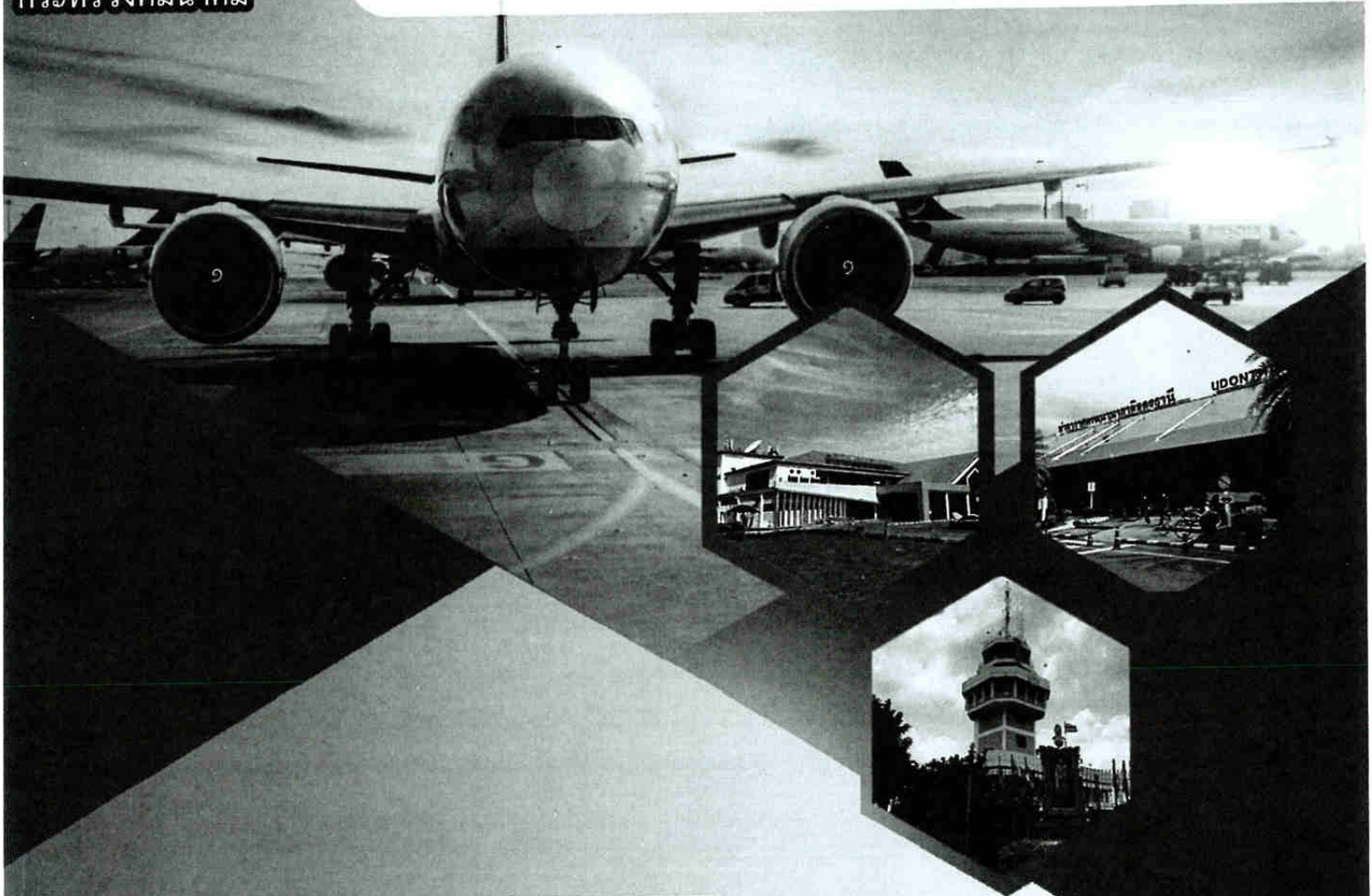
บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานร้อยเอ็ด
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

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



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
(FINAL REPORT I)
ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด



เสนอโดย

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568

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

“ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด”

สารบัญ

		หน้า
	สารบัญ	I
	สารบัญผนวก	III
	สารบัญตาราง	IV
	สารบัญรูป	VI
	สารบัญภาพ	VII
บทที่ 1	บทนำ	
	1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-1
	1.2 วัตถุประสงค์	1-2
	1.3 ขอบเขตการดำเนินการ	1-3
บทที่ 2	รายละเอียดโครงการ	
	2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	2-1
	2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	2-1
	2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	2-3
	2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
	2.3.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในปัจจุบัน	2-5
	2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-5
	2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	2-8
	2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน	2-11
	2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่	2-11
	2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2-11
	2.6.3 สถิติเที่ยวบิน	2-11
บทที่ 3	การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	
	3.1 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	3-1
	3.1.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
	3.1.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระหว่างที่ผ่านมา	3-14

	สารบัญ	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1.2	ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ	4-19
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
5.1	แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-8
5.2.1	คุณภาพอากาศ	5-8
5.2.2	ระดับเสียง	5-20
5.2.3	การจัดการน้ำเสีย	5-36
5.2.4	การจัดการน้ำใช้	5-52
5.2.5	ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-59
5.2.6	เศรษฐกิจและสังคม	5-90
5.2.7	สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	5-97
5.2.8	การคมนาคม	5-104
5.2.9	การจัดการขยะ	5-107

สารบัญภาคผนวก

หน้า

ภาคผนวก ก	หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข	เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
ภาคผนวก ค	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ภาคผนวก ง	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก จ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย
ภาคผนวก ฉ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 2.6-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปี พ.ศ.2567
ตารางที่ 2.6-2	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างปี พ.ศ.2565-2567
ตารางที่ 3.1.1-1	ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 7.8.1-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 4.1.1-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 4.1.2-1	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.1-1	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมืองจังหวัดร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.1-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.2-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.2-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.3-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.3-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง จากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.3-4	การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.4-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-1	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ. 2568
ตารางที่ 5.2.5-2	รายชื่อนกที่สำรวจพบที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ. 2568
ตารางที่ 5.2.5-3	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ. 2568

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.2.5-4	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-5	จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562
ตารางที่ 5.2.5-6	ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-7	สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-8	โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด
ตารางที่ 5.2.5-9	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน
ตารางที่ 5.2.5-10	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-11	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-12	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-13	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-14	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.5-15	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครพนม
ตารางที่ 5.2.5-16	เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานนครพนม
ตารางที่ 5.2.6-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ตารางที่ 5.2.7-1	สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอก ตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 2.3-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ดที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.3-2	ผังบริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในปัจจุบัน
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 2.6-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ และระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.1-3	ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.2-3	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน
รูปที่ 5.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.3-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.3-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.3-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.3-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.4-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.4-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.5-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
รูปที่ 5.2.6-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

สารบัญภาพ		หน้า
ภาพที่ 2.3-1	องค์ประกอบของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ.2568)	2-7
ภาพที่ 2.9.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	2-71
ภาพที่ 5.1.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	5-10
ภาพที่ 5.1.2-1	การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	5-11
ภาพที่ 5.2.2-1	การติดตามตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	5-22
ภาพที่ 5.2.2-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	5-39
ภาพที่ 5.2.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	5-54
ภาพที่ 5.2.5-1	ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	5-69
ภาพที่ 5.2.8-1	การจัดการจราจร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	5-106
ภาพที่ 5.2.9-1	การจัดการขยะมูลฝอย	5-108

บทที่ 1 บทนำ

1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

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

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

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานภาคเหนือ ดังนี้

1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานेट คอนซัลแตนท์ จำกัด

3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

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

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

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของแต่ละท่าอากาศยาน

3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง

4) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์

5) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน

6) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

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

8) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป

9) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้ปรับปรุงแนวทางในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป

1.3 ขอบเขตการดำเนินการ

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

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) - ทิศทางและความเร็วลม	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) วัดฉิมพลีวัน (บ้านพลับพลา) 2) วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก)
2. ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max})*	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ 1) แนวเส้นทางกลางทางวิ่ง ด้านหัว 2) แนวเส้นทางกลางทางวิ่ง ด้านท้าย 3) วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก) 4) วัดดอนชัย (บ้านดอนชัย) 5) วัดดอนสำราญใต้ 6) วัดฉิมพลีวัน
- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max})*	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 1 ครั้ง	- ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
2.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน - NNI (Noise Number Index) - NEF*	ปีละ 2 ครั้ง	- บริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
2.3 ทิศนคติด้านเสียง - ทิศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคติต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
3. การจัดการน้ำเสีย* - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) (เฉพาะ คุณภาพน้ำหลังจากระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide)	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 2) หลังจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 3) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 4) หลังจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 5) ก่อนระบายออกพื้นที่โครงการ
4. การจัดการน้ำใช้* - อุณหภูมิ (Temperature) - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - เหล็ก (Iron)** - แมงกานีส (Manganese)** - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - อีโคไล (<i>E. coli</i>)	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ 2) ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
<p>5. ทรัพยากรสัตว์ป่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก 	ปีละ 2 ครั้ง	- ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด และบริเวณใกล้เคียง
<p>6. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ปัญหาจราจร เสียง และอุบัติเหตุ - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทิศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 	ปีละ 1 ครั้ง	<p>กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากท่าอากาศยานร้อยเอ็ด รวม 9 หมู่บ้าน ได้แก่</p> <p><u>ตำบลหนองพอก อำเภอธวัชบุรี</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) หมู่ 2 บ้านมะเหลื่อม 2) หมู่ 3 บ้านดอนชัย 3) หมู่ 5 บ้านหนองพอก 4) หมู่ 7 บ้านป่าเป้า** 5) หมู่ 9 บ้านแสงทอง** <p><u>ตำบลพลับพลา อำเภอยางชุมน้อย</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 6) หมู่ 1 บ้านพลับพลา 7) หมู่ 3 บ้านโพธิ์ศรี** 8) หมู่ 4 บ้านหงส์ทอง** <p><u>ตำบลพระธาตุ อำเภอยางชุมน้อย</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 9) หมู่ 7 บ้านดอนสำราญใต้** <p>กลุ่มผู้นำชุมชน* : รวม 33 ราย ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 15 ราย 2) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1- 5 กิโลเมตร จำนวน 18 ราย <p>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* : ที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากท่าอากาศยานร้อยเอ็ด รวม 11 แห่ง</p>

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
7. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย - ข้อมูลสภาพสาธารณสุขของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ	ปีละ 2 ครั้ง	สถานบริการด้านสาธารณสุข รวม 3 แห่ง ได้แก่ - รพ.สต.บ้านพลับพลา (สถานีนามัยประจำตำบลพลับพลา) - รพ.สต.บ้านเหล่าสามัคคี (สถานีนามัยประจำตำบลพระธาตุ) - รพ.สต.บ้านดอนชัย (สถานีนามัยตำบลบ้านดอนชัย)
- ผลการตรวจสุขภาพประจำปีของพนักงาน	ปีละ 1 ครั้ง	- ภายในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
- บันทึกการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยของพนักงาน	ทุกเดือน	- ภายในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
- บันทึกการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย	ทุกเดือน	- ภายในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
8. คมนาคม		
- บันทึกอุบัติเหตุของทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) และถนนเข้าพื้นที่โครงการ	ทุก 6 เดือน	- บริเวณทางเข้าโครงการ และทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง)
- รวบรวมสถิติจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร และสินค้าขนส่งในแต่ละเดือน และสรุปเป็นรายปี	ทุก 6 เดือน	- ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
- รวบรวมปริมาณการจราจรที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ	ปีละ 1 ครั้ง	- บริเวณทางเข้าท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
9. ชยะมูลฝอย - ชนิดและปริมาณขยะ - ความเหมาะสมของแหล่งรองรับขยะ การเก็บรวบรวม และการกำจัดขยะ	ทุก 6 เดือน	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

2) สสำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือถิ่นอาศัยและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย ใน
การทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คาดการณ์ระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพ
ปัจจุบัน

4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน
เงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุง แก้ไข
ให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน

5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นของแต่ละท่าอากาศยานอย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ

7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยจัดทำคู่มือ
ของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง สามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการ
ด้านสิ่งแวดล้อมได้

8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ตามที่หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

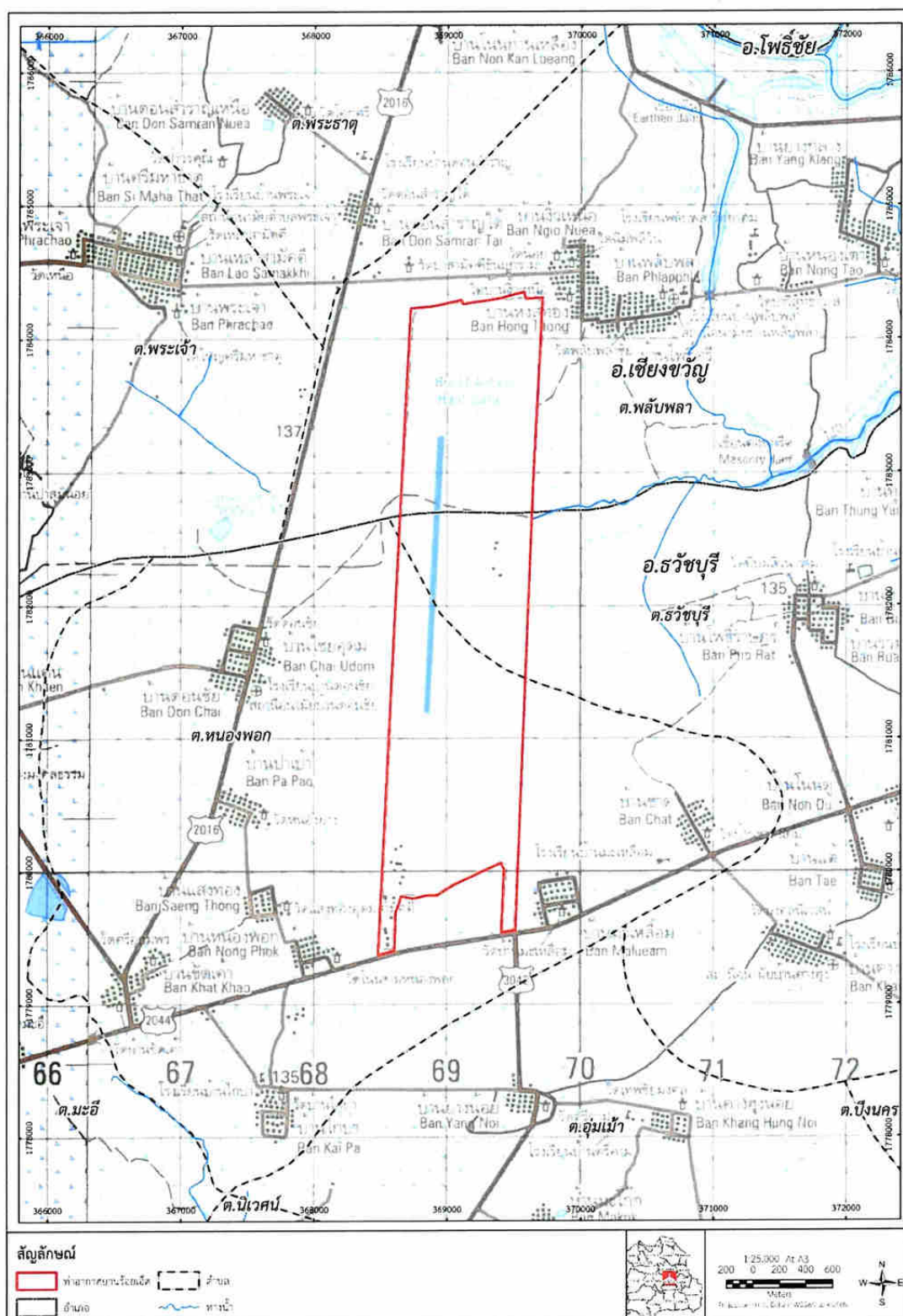
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด หรือสนามบินร้อยเอ็ด (ROI) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 16 องศา 07 ลิปดา 00 ฟลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 103 องศา 46 ลิปดา 25 ฟลิปดาตะวันออก บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) ตำบลหนองพอก อำเภอร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด ห่างจากตัวอำเภอเมืองร้อยเอ็ด ประมาณ 13 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 2,787 ไร่ 4.6 ตารางวา (รูปที่ 2.1-1)

2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ได้รับการก่อสร้างขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) ต่อเนื่องถึงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ซึ่งกำหนดให้จังหวัดร้อยเอ็ดเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมทั้งมีเขตติดต่อกับจังหวัดอื่นๆ ในระยะทางไม่เกิน 100 กิโลเมตร ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดกาฬสินธุ์ (ระยะทาง 47 กิโลเมตร) จังหวัดมหาสารคาม (ระยะทาง 40 กิโลเมตร) และจังหวัดยโสธร (ระยะทาง 71 กิโลเมตร) จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการระเบียบปฏิบัติ และแนวทาง การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดให้โครงการก่อสร้างหรือขยายสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว หรือการพาณิชย์ ที่มีขนาดความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด** อำเภอร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ในการประชุมครั้งที่ 3/2539 เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2539 โดยให้กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ที่ วว 0804/2150 ลงวันที่ 4 มีนาคม พ.ศ.2539 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

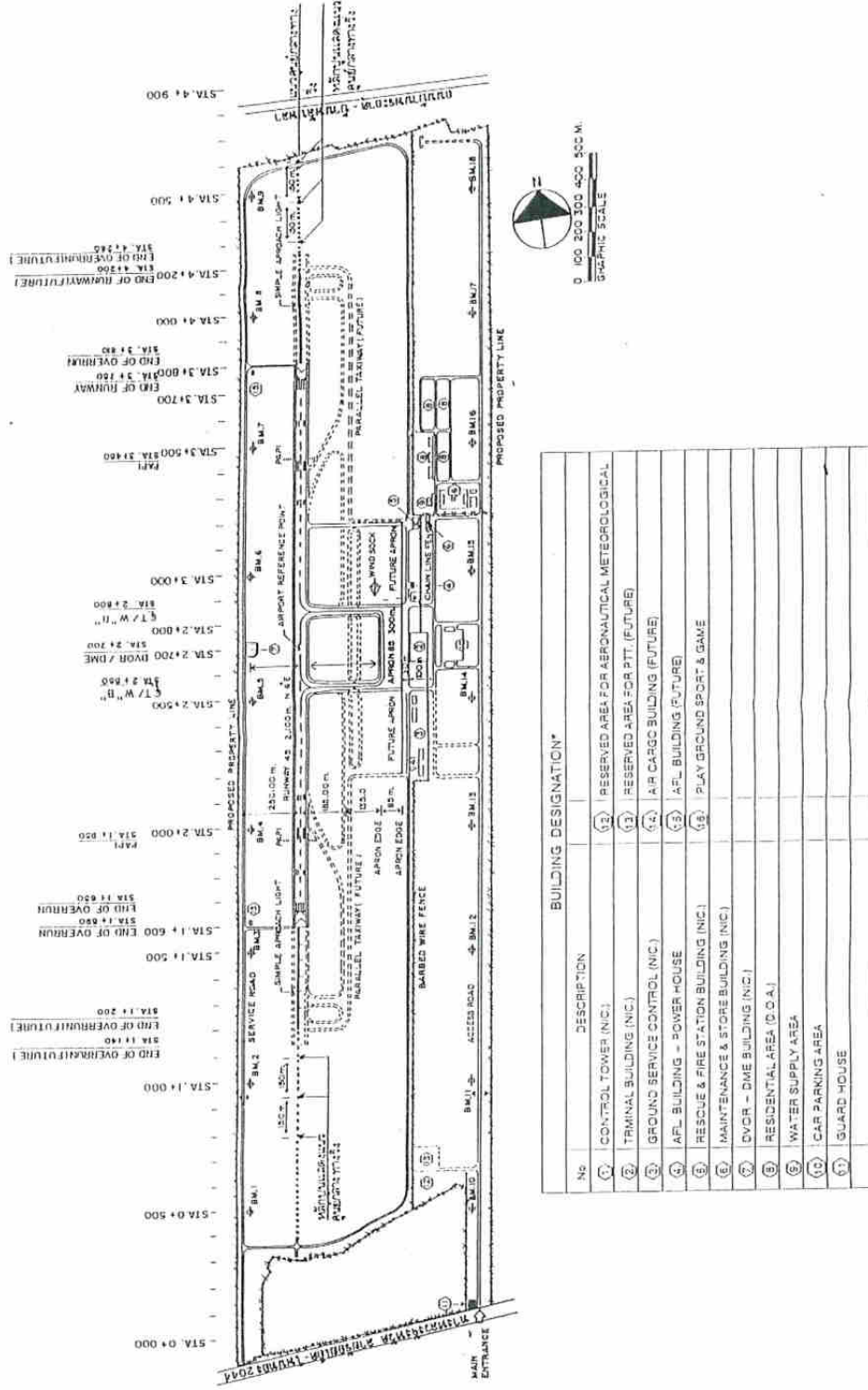
2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2539) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) ความยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร มีทิศทางวิ่งอยู่ในทิศทางทำมุม 6 องศา กับทิศเหนือมาทางทิศตะวันตก
- 2) ทางขับ (Taxiway) มีผิวจราจรกว้าง 23 เมตร และมีไหล่ทางกว้างข้างละ 10.50 เมตร ซึ่งสอดคล้องตามมาตรฐานของ ICAO
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) มีขนาดความกว้าง 85 เมตร ความยาว 300 เมตร สามารถให้เครื่องบินแบบ B737-400 2 ลำ เครื่องบินขนาดความจุไม่เกิน 80 ที่นั่ง 2 ลำ และลานจอดเครื่องบินเฮลิคอปเตอร์แบบ212/UH-IN อีก 2 ลำ จอดได้พร้อมกันในเวลาเดียวกัน
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสาร
- 5) อาคารหอบังคับการบิน
- 6) อาคารหน่วยกู้ภัยและดับเพลิง
- 7) โรงเก็บเครื่องบินและหน่วยบำรุงรักษา
- 8) บ้านพักอาศัย
- 9) ถนน ขนาดความกว้าง 80 เมตร ยาว 3,500 เมตร เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) และลานจอดรถยนต์ที่สามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 200 คัน
- 10) อุปกรณ์ตรวจความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร มี x-ray สำหรับตรวจกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสารที่นำติดตัวขึ้นเครื่องบิน และ Hand Scanner สำหรับตรวจตัวผู้โดยสาร
- 11) อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามโครงการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568



ที่มา : รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด (รายงานฉบับสมบูรณ์ มีนาคม พ.ศ.2539)

รูปที่ 2.3-1 พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.3.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในปัจจุบัน

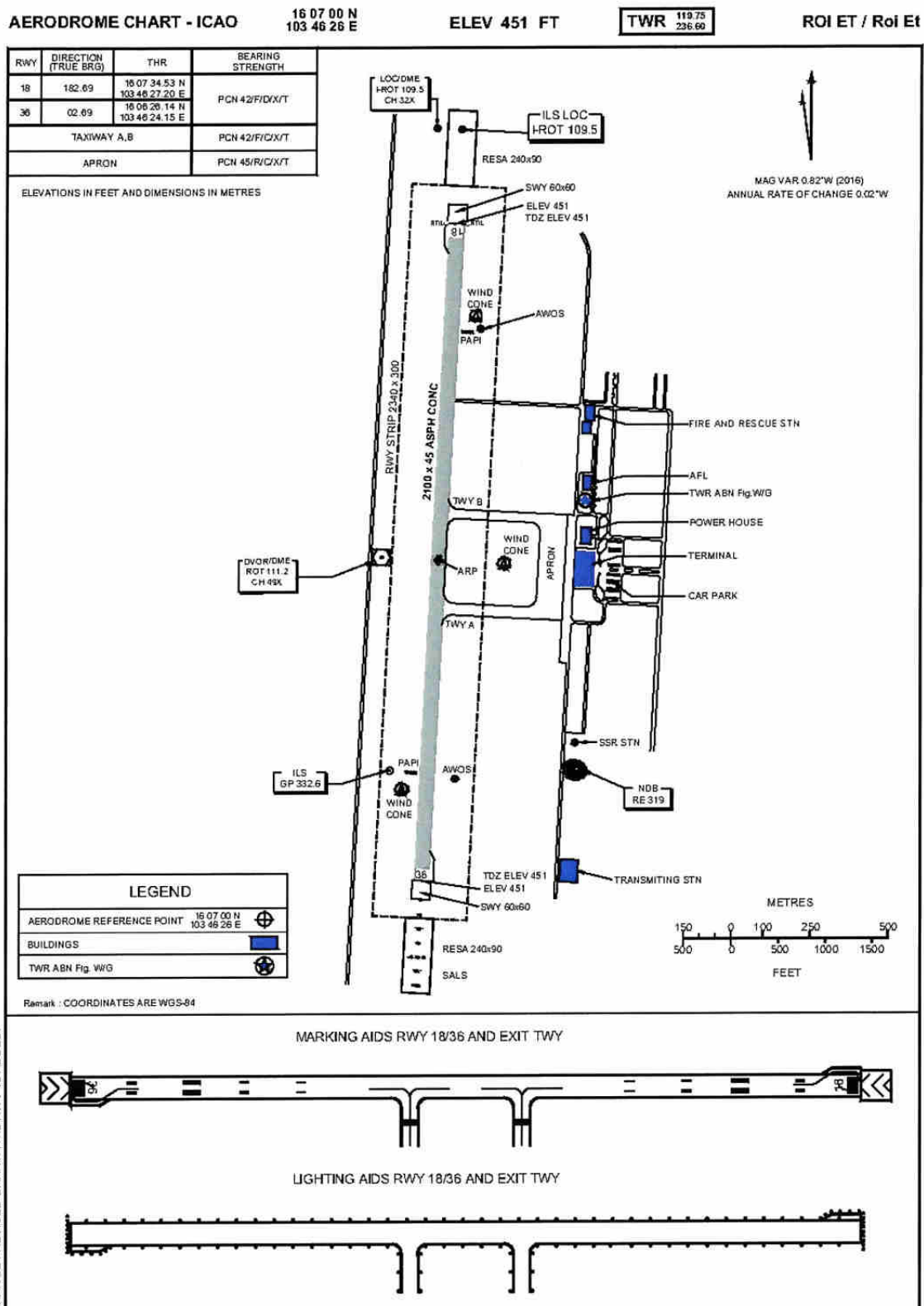
องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-2 และภาพที่ 2.3-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร และทางวิ่งเผือกกว้าง 45 เมตร ยาว 60 เมตร 2 ด้าน
- 2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 23 เมตร ยาว 230 เมตร จำนวน 2 เส้น พร้อมไหล่ทางกว้างข้างละ 10.5 เมตร ยาวจากขอบทางวิ่งถึงขอบลานจอดเครื่องบิน
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาดกว้าง 85 เมตร ยาว 323 เมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ B737-400 2 ลำ เครื่องบินแบบ ATR-72 จำนวน 2 ลำ และเฮลิคอปเตอร์แบบ 212/UH-IN อีก 2 ลำ ได้พร้อมกันในเวลาเดียวกัน
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสารมีขนาดพื้นที่รวม 3,013 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 300 คน ในชั่วโมงเร่งด่วน
- 5) อาคารหอบังคับการบิน ขนาดพื้นที่ 835 ตารางเมตร
- 6) อาคารที่ทำการดับเพลิง-กู้ภัย และบำรุงรักษา
- 7) อาคารระบบไฟฟ้าสนามบิน (AFL) ขนาดพื้นที่ 855 ตารางเมตร
- 8) อาคารเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (NDB)
- 9) อาคารสถานีรับ – ส่งวิทยุ, สถานีเรดาร์
- 10) อาคารเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (DVOR/DME) พร้อมเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง 30 KVA
- 11) อาคารโรงเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าสำรอง ขนาด 300 KVA
- 12) อาคารระบบประปาบาดาล หอถังสูงขนาดจุน้ำ 60 ลบ.ม. และถังเก็บน้ำขนาด 160 ลบ.ม.
- 13) บ้านพักเจ้าหน้าที่ และสนามกีฬาสำหรับเจ้าหน้าที่
- 14) ลานจอดรถยนต์ สามารถจอดรถยนต์ได้ 160 คัน รถบัส 8 คัน

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบัน กรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการจัดหาบริษัทที่ปรึกษา เพื่อออกแบบต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายท่าอากาศยาน และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานปรับปรุงท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ตำบลหนองพอก อำเภอร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวง เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินร้อยเอ็ด ในท้องที่อำเภอโศกชัย อำเภอร้อยเอ็ด และกิ่งอำเภอยางชุมน้อย จังหวัดร้อยเอ็ด เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2542 ครอบคลุมพื้นที่ 17 ตำบล ใน 3 อำเภอ ของจังหวัดร้อยเอ็ด รายละเอียดดังภาคผนวก ข



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, พฤษภาคม พ.ศ.2568

รูปที่ 2.3-2 ผังบริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



อาคารที่พักผู้โดยสาร



ที่จอดรถ



อาคารหอบังคับการบิน



อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



อาคารเก็บเครื่องมือกล



บ่อน้ำ

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

2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2565) โดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 114,627.49 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 95,414.43 ไร่ (ร้อยละ 83.24) รองลงมาคือ พื้นที่พักอาศัย ขนาดพื้นที่ 6,024.38 ไร่ (ร้อยละ 5.26) พื้นที่ป่าไม้ ขนาดพื้นที่ 3,965.60 (ร้อยละ 3.46) พื้นที่น้ำ ขนาดพื้นที่ 3,184.52 ไร่ (ร้อยละ 2.78) และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ขนาดพื้นที่ 2,840.97 ไร่ (ร้อยละ 2.48) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	6,024.38	5.26
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	199.50	0.17
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	1,071.20	0.93
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	349.18	0.30
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	2,840.97	2.48
6. ถนน	224.80	0.20
7. พื้นที่เกษตรกรรม	95,414.43	83.24
8. พื้นที่ป่าไม้	3,965.60	3.46
9. พื้นที่น้ำ	3,184.52	2.78
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	1,352.90	1.18
* รวม	114,627.49	100

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2565, กรมพัฒนาที่ดิน

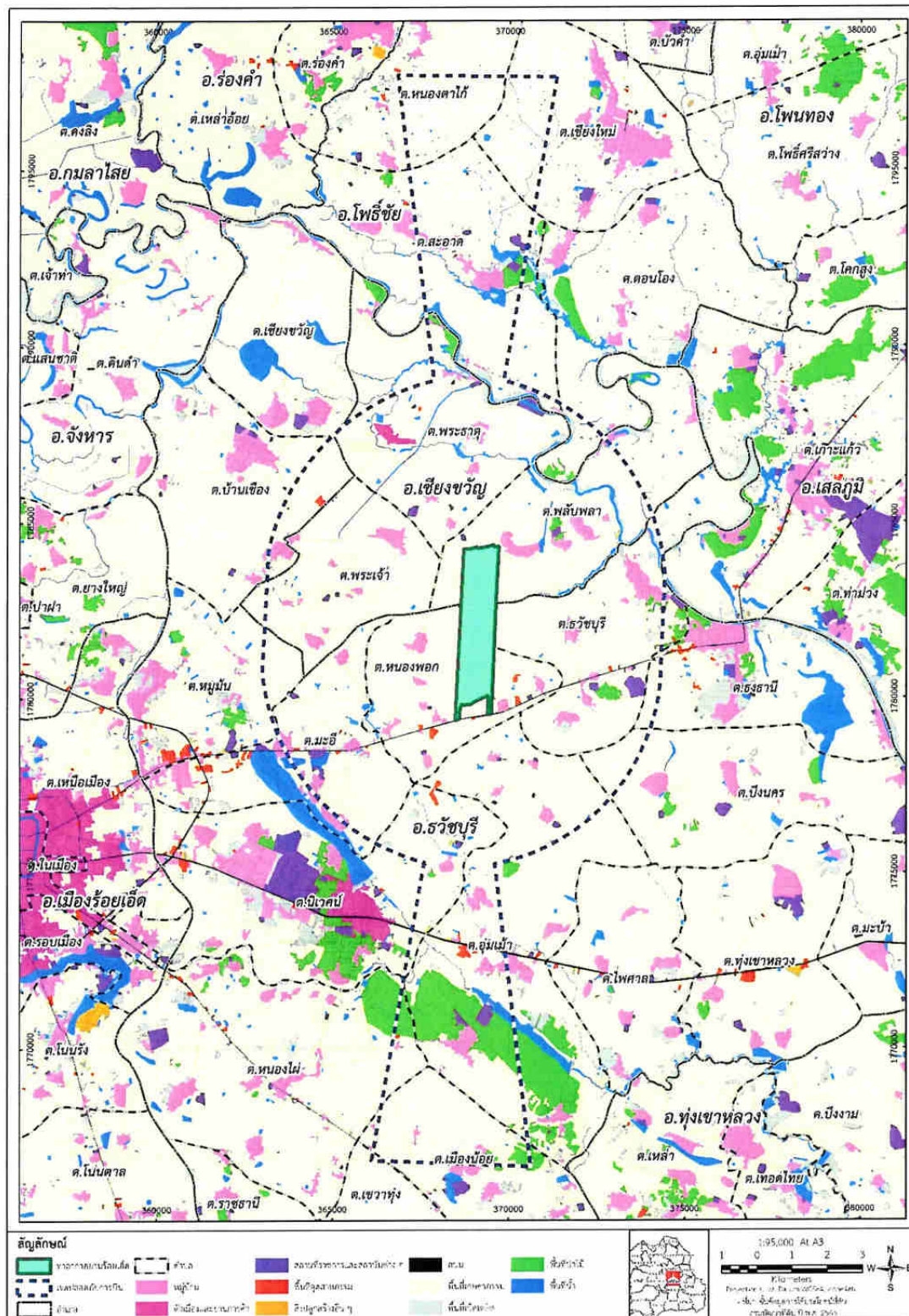
สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว ถัดออกไปเป็นพื้นที่วัดป่าสามัคคี อัญญาราม วัดบ้านจัวเหนือ วัดฉิมพลีวัน ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 300 เมตร พื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว และสลับด้วยพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ห่างๆ

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าวเกือบทั้งหมด ถัดออกเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าวเช่นเดียวกัน

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว และพื้นที่ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2044 ถัดออกไปส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ห่างๆ

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าวทั้งหมด ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย พื้นที่วัดดอนชัย และโรงเรียนบ้านดอนชัย ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 900 เมตร



รูปที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเขตความปลอดภัยเดินอากาศ



รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2568) มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานร้อยเอ็ด รวมทั้งสิ้น 63 คน (ไม่นับรวมเจ้าหน้าที่ของสายการบิน)

2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (พฤษภาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 1 ราย ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-ร้อยเอ็ด-ดอนเมือง วันละ 8 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประกอบด้วย สายการบินพาณิชย์ในประเทศ และท่าอากาศยานทหาร/ฝึกบิน มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 168-2,890 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงระหว่าง 25,974-37,630 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2565-2567) ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 132-785 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง 15,767-32,661 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-2 และรูปที่ 2.6-1)

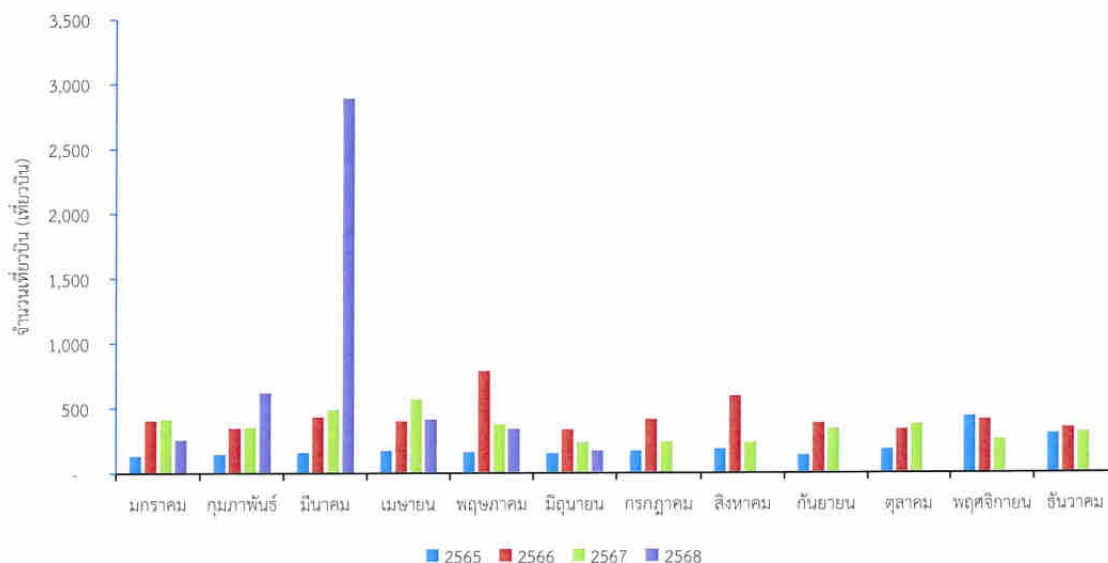
ตารางที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปี พ.ศ.2568										
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				ส่วนตัว	รวม
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน		
มกราคม	-	196	2	56	-	30,839	8	-	-	30,847
กุมภาพันธ์	-	168	-	448	-	26,517	-	-	-	26,517
มีนาคม	-	248	-	2,642	-	37,630	-	-	-	37,630
เมษายน	-	240	-	170	-	35,918	-	-	-	35,918
พฤษภาคม	-	248	-	88	-	36,449	-	-	-	36,449
มิถุนายน	-	168	-	-	-	25,974	-	-	-	25,974
รวม	-	1,268	2	3,404	-	193,327	8	-	-	193,335

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

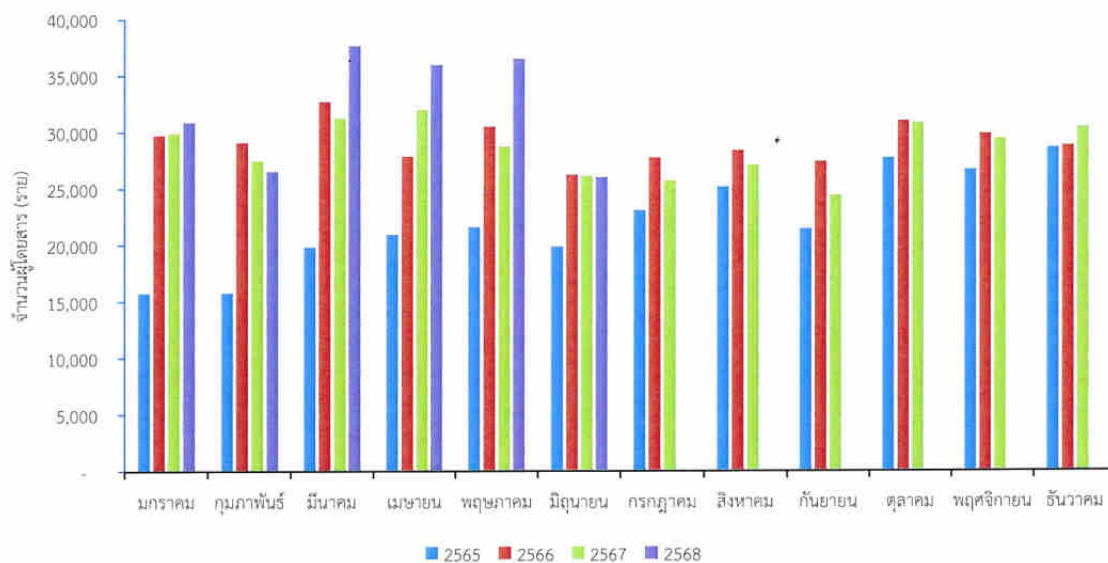
ตารางที่ 2.6-2 เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568									
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				
	2565	2566	2567	2568	2565	2566	2567	2568	
มกราคม	132	404	415	254	15,767	29,709	29,914	30,847	
กุมภาพันธ์	144	346	350	616	15,795	29,064	27,464	26,517	
มีนาคม	158	430	488	2,890	19,807	32,661	31,241	37,630	
เมษายน	172	400	566	410	20,931	27,840	31,985	35,918	
พฤษภาคม	162	785	378	336	21,574	30,485	28,713	36,449	
มิถุนายน	150	332	234	168	19,832	26,197	26,089	25,974	
กรกฎาคม	168	412	238		23,042	27,702	25,685		
สิงหาคม	182	591	234		25,135	28,336	27,050		
กันยายน	136	383	338		21,398	27,339	24,361		
ตุลาคม	180	334	372		27,688	30,933	30,769		
พฤศจิกายน	434	408	256		26,647	29,809	29,338		
ธันวาคม	300	345	312		28,579	28,736	30,377		
รวม	2,318	5,170	4,181	4,674	266,195	348,811	342,986	193,335	

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

จำนวนเที่ยวบิน ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



จำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



รูปที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1 ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้น ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และผลการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) การศึกษาทบทวนผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบฯ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

ชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

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

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3) ผลการศึกษา

กรมการbinพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด* เสนอต่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ในการประชุมครั้งที่ 3/2539 เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2539 โดยให้กรมการbinพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/2150 ลงวันที่ 4 มีนาคม พ.ศ.2539 อย่างเคร่งครัด

สำหรับผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด* พบว่า องค์ประกอบต่างๆ ของ*ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด* ในปัจจุบัน มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังข้อ 2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด. สำหรับผลการทบทวนวิธีการศึกษารวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1.1-1

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. สภาพภูมิประเทศ	- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	- ไม่ได้มี การกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	-
2. ธรณีวิทยา	- ใช้ข้อมูลวิทยุภูมิสารสนเทศ ธรณีวิทยา ของกรมทรัพยากรธรณี และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	- ไม่ได้มี การกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	-
3. แผ่นดินไหวและการสั่นสะเทือน	- ใช้ข้อมูลการจัดแบ่งเขตระดับผลกระทบ การเกิดแผ่นดินไหว ตามร่างกฎหมายว่าด้วยแรงแผ่นดินไหว กรมโยธาธิการและผังเมือง - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ไม่มีการประเมินผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากผลกระทบด้านแรงสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างดำเนินการโครงการจะอยู่ในระดับต่ำ และลักษณะของที่ตั้งโครงการไม่ได้รับอิทธิพลของการเกิดแผ่นดินไหวจนก่อให้เกิดความเสียหายต่อท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเกิดแผ่นดินไหว และการสั่นสะเทือน	- ไม่ได้มี การกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเกิดแผ่นดินไหวและการสั่นสะเทือน	-
4. สภาพภูมิอากาศ	- รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2504-2533) ของกรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงคมนาคม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ไม่มีการประเมินผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการก่อสร้างและเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศ	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเกิดแผ่นดินไหว และการสั่นสะเทือน	- ไม่ได้มี การกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเกิดแผ่นดินไหวและการสั่นสะเทือน	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศ	<p>- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดนิมิตพิสัย และ วัดโนนงามหนองพอก โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP, CO NO₂ THC ทิศทาง และความเร็วลม เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2543</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ โดยใช้การคำนวณหาความเข้มข้นของสารมลพิษ โดยใช้ Box Model ร่วมกับการคำนวณหาค่า Emission Factor ของ US EPA, 1973</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยให้จัดระเบียบการจราจรในพื้นที่สนามบิน และปลูกพืชคลุมดิน บริเวณข้างถนน และทางวิ่ง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ตรวจวัด THC, NO₂, CO, ทิศทางและความเร็วลม จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดนิมิตพิสัย (บ้านพลับพลา) และวัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก) โดยดำเนินการตรวจวัดทุก 6 เดือน ในช่วงฤดูร้อนและฤดูฝน</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากทั้ง 2 ระยะมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ รวมทั้งมีดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน ส่วนกำหนดช่วงเวลาในการตรวจวัดยังไม่เหมาะสม โดยควรกำหนดช่วงในการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้สอดคล้องกับช่วงฤดูฝน ซึ่งจะสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
6. เสียง	<p>- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย L_{eq} 24 ชม. และ L_n จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดโนนงามหนองพอก บ้านดอนชัย วัดดอนสำราญใต้ บ้านดอนสำราญได้ และ วัดฉิมพลีวันเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2537</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้ค่า NEF</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากคาดการณ์โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● หลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่มีผู้อาศัยอยู่มาก ● จำกัดจำนวนเที่ยวบินไม่เกิน 6 เที่ยวบินต่อวันในเวลากลางคืน (22.01-06.59 น.) ● หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดเครื่องบิน ทำให้เสียงดังมากขึ้น หรือเพิ่มเที่ยวบินหรือจำเป็นต้องบินในเวลากลางคืนบ่อยขึ้น ให้มาตรการลดผลกระทบเพิ่มเติม <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ดำเนินการตรวจวัด L_{eq} 24 ชม., L_n และ NNI จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แนวเส้นทางกลางทางวิ่ง ด้านหัวและด้านท้าย วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก) บ้านดอนชัย บ้านดอนสำราญได้ และ บ้านปลื้มผลา เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง</p> <p>- สำรวจทัศนคติของประชาชนต่อผลกระทบด้านเสียง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย 4 ชุมชน ได้แก่ บ้านหนองพอก บ้านดอนชัย บ้านดอนสำราญได้ และบ้านปลื้มผลา มีความถี่ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบโดยรอบพื้นที่โครงการ แต่มีดัชนีตรวจวัดไม่เหมาะสม โดยควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) สำหรับการสำรวจทัศนคติต่อระดับเสียงจากเครื่องบิน มีความครอบคลุมประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ</p>	<p>- เฝ้าระวังการติดตามตรวจสอบค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max})</p>

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. อุทกวิทยา	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ข้อมูลพหุคูณภูมิเกี่ยวกับสถิติอุทกวิทยาของลำน้ำชี ปีพ.ศ.2533 เพื่อให้ทราบถึงอัตราการไหลของน้ำ ระดับน้ำปริมาณน้ำท่า และตรวจสอบด้านขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำของพื้นที่โครงการ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลแหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีที่ขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ปริมาณน้ำท่าเปรียบเทียบกับความสามารถในการรับน้ำของระบบระบายน้ำของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยกำหนดให้มีการขุดแaggerร่องน้ำรอบโครงการเพื่อรับน้ำจากฝั่งตะวันตกลงสู่บ่อเก็บน้ำของโครงการ รวมทั้งออกแบบระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการให้ได้มาตรฐาน FAA - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - "ไม่"ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-
8. อุทกธรณีวิทยา	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ข้อมูลพหุคูณภูมิเกี่ยวกับสภาพทางอุทกธรณีวิทยา การเปลี่ยนแปลงทางธรณีที่ส่งผลต่อน้ำบาดาล คุณภาพน้ำบาดาล และปริมาณการอ่านวน้ำ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีที่ขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ปริมาณน้ำท่าเปรียบเทียบกับความสามารถในการรับน้ำของระบบระบายน้ำของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยา - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	<ul style="list-style-type: none"> - "ไม่"ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
9. คุณภาพน้ำผิวดิน	- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจำนวน 2 สถานี ได้แก่ หนองลาด และหนองหงส์ โดย ดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, BOD, DO, SS, Oil & Grease, NO ₃ -N, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้ง ในเดือน มิถุนายน และเดือนธันวาคม พ.ศ.2537 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้ จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบจากการประเมินความ เหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ ดังนี้ ● ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียอยู่กับที่ และ บ่อกักไขมัน บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร ● ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อ เกรอะ-บ่อซีเมนต์บริเวณบ้านพัก เจ้าหน้าที่ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- "ไม่" ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่ จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวัง เพิ่มเติม	-
10. คุณภาพน้ำ ใต้ดิน	- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อบาดาลบ้านดอนชัย และ บ่อ บาดาลบ้านลัปพลา โดยดำเนินการตรวจ วิเคราะห์ pH, Conductivity, SS, Hardness, Fe, Mn, Cl, Turbidity, Sulphate, NO ₃ -N, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้ง ในเดือน มิถุนายน และเดือนธันวาคม พ.ศ.2537 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้ จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบจากการประเมินความ เหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้าน คุณภาพน้ำผิวดิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- "ไม่" ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่ จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวัง เพิ่มเติม	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
11. ทรัพยากรป่าไม้	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลทรัพยากรที่มีในพื้นที่ป่าไม้จากสำนักงานป่าไม้จังหวัดร้อยเอ็ดวิเคราะห์ภาพถ่ายทางอากาศ ร่วมกับการสำรวจสภาพทรัพยากรป่าไม้บริเวณพื้นที่โครงการ - ดำเนินการสำรวจภาคสนาม บริเวณพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● การจัดภูมิทัศน์สนามบินให้เหมาะสม ● ไม่ปล่อยให้ต้นไม้สูงเกิน 4 เมตร และมีกิ่งก้านสาขากว้างเกินด้านละ 2 เมตร ● ควรรี้อย่างรวดเร็วการป้องกันและลดอุบัติเหตุการบิน ของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์ประยุกต์แห่งประเทศไทย - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ให้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-
12. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลชนิดสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการ โดยดำเนินการสำรวจภาคสนามและสอบถามชาวบ้านบริเวณใกล้เคียงโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบ โดยให้บันทึกสถิติอุบัติเหตุที่เครื่องบินชนนกและความเสียหายที่เกิดขึ้น ทุก 6 เดือน - มีความเหมาะสม เนื่องจากเฝ้าระวังนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินซึ่งเป็นดัชนีเฝ้าระวังผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินงานรวม ทั้งพื้นที่ที่ครอบคลุมพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ รวมทั้งความถี่ในการเฝ้าระวังครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล 	

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
13. ระบบนิเวศน์ในน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - เก็บตัวอย่างด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ เพื่อศึกษาชนิดและความอุดมสมบูรณ์ของแพลงก์ตอน และสัตว์หน้าดินในเดือนธันวาคม พ.ศ.2537 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศทางน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> - "ไม่" ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง 	-
14. การใช้ที่ดินและการเกษตร	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลที่ดิน ภูมิปัญญา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดร้อยเอ็ด อำเภอธวัชบุรี และบริเวณรอบพื้นที่โครงการรัศมี 3 กิโลเมตร จากเอกสารและรายงานของหน่วยงานต่างๆ ร่วมกับการแปลภาพถ่ายทางอากาศ - รวบรวมข้อมูลที่ดินภูมิปัญญาเกษตร และปศุสัตว์ ในพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ด อำเภอธวัชบุรี และชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ <p>จากการทบทวนเอกสาร และรายงานของหน่วยงานต่างๆ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยกำหนดให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับสำนักผังเมือง เรื่อง การกำหนดการขยายผังเมือง ป้องกันการใช้ที่ดินที่มีผลต่อโครงการ รวมทั้งแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานอื่นๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - "ไม่" ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
15. การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุเกี่ยวกับเส้นทางคมนาคมทางบกของจังหวัดร้อยเอ็ด ปริมาณการจราจรของกรมทางหลวง - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีที่เข้าโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ จากการค้าจำนวนทางอัตราส่วนความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณจราจร กับความสามารถในการรองรับปริมาณรถของทางหลวง (V/C Ratio) - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● ตรวจตราความเรียบร้อยก่อนการใช้งานครบถ้วน ● เตรียมอุปกรณ์ติดตอสื่อสารให้พร้อมตลอดเวลา ● ปรับปรุงถนนทางเข้าโครงการ ● ติดตั้งระบบสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมปริมาณจราจรและสถิติอุบัติเหตุบริเวณ ทล.2044 และถนนเข้าพื้นที่โครงการ เป็นประจำทุก 6 เดือน - สถิติจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร และสินค้าขนส่งในแต่ละเดือน สรุปเป็นรายปี - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการติดตามแนวโน้มของการคมนาคมทั้งทางบกและทางอากาศ แต่สถานีตรวจนับปริมาณการจราจรไม่เหมาะสม โดยควรตรวจนับเฉพาะบริเวณถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เข้าสู่ท่าอากาศยาน และอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน 	<p>ตรวจนับปริมาณจราจรและสถิติอุบัติเหตุบริเวณ ทล.2044 และถนนเข้าพื้นที่โครงการ เป็นประจำทุก 6 เดือน</p> <p>- สถิติจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร และสินค้าขนส่งในแต่ละเดือน สรุปเป็นรายปี</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการติดตามแนวโน้มของการคมนาคมทั้งทางบกและทางอากาศ แต่สถานีตรวจนับปริมาณการจราจรไม่เหมาะสม โดยควรตรวจนับเฉพาะบริเวณถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เข้าสู่ท่าอากาศยาน และอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน</p>
16. สาธารณูปโภคและสาธารณูปโภค	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุเกี่ยวกับแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร การสื่อสารและการโทรคมนาคม สถานีตำรวจ การใช้ไฟฟ้า การศึกษา และการศาสนา ของจังหวัดร้อยเอ็ด อำเภอธวัชบุรี และพื้นที่รอบท่าอากาศยาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยกำหนดให้มีการจัดการขยะให้เหมาะสม ถูกต้อง จัดการน้ำเสียจากแหล่งกำเนิด รวมทั้ง ประสานงานหน่วยงานบริการสาธารณสุขโคอยู่สม่ำเสมอ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
17. เศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none">- รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร รายงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งทางด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ประชากร และความ เป็นอยู่ของประชาชนในจังหวัดร้อยเอ็ด และบริเวณชุมชนรอบพื้นที่ศึกษา- สํารวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ชุมชน โดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 4 ชุมชน ได้แก่ กลุ่มบ้านดอนขันธ์ บ้านหนองพอก บ้านปลับปลา และ บ้านมะเหลื่อม โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จัดทำขึ้นโดย หน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ในการ กำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควร เพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้าน เศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่ม ครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่ อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้าน สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none">- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบโดย กำหนดให้มีการดำรง ความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนโดยรอบ ให้ ความรู้และแผนปฏิบัติงานของโครงการแก่ คนในท้องถิ่น รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ ทราบถึงประโยชน์ของโครงการ- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	<ul style="list-style-type: none">- สอบถามความคิดเห็น ให้ความรู้ เปลี่ยนแปลงรายได้-รายจ่าย ภาวะเศรษฐกิจ ปัญหาจราจร เสีย อุบัติเหตุ โอกาสในการ สร้างงาน ความเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อม และทัศนคติต่อโครงการ จำนวน 4 ชุมชน ได้แก่ บ้านดอนขันธ์ บ้านหนองพอก บ้าน ปลับปลา และ บ้านมะเหลื่อม ปีละ 1 ครั้ง- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจาก มาตรการที่กำหนดสามารถเฝ้า ระวัง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของ โครงการได้ อย่างไรก็ตาม ในการกำหนด กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติม กลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ- สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่ม ผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจ ได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม	<p>ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมาย ที่ทำการสำรวจด้าน เศรษฐกิจ-สังคมให้ ครอบคลุมกลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่ม พื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับ ผลกระทบทางด้าน สิ่งแวดล้อม</p>

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
18. สาธารณสุข และ ความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุขจากหน่วยงานต่างๆ และ เพื่อให้ทราบถึงลักษณะการบริการ สถานการณ์ ด้านสาธารณสุขโดยรอบพื้นที่โครงการ รวมถึงสาเหตุต่างๆ ของการเจ็บป่วยหรือการตาย - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● ควบคุมการทำงานให้เป็นไปตามมาตรฐานอาชีพอนามัย กำหนดแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ● อบรมพนักงานให้เรียนรู้ถึงการป้องกันอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบชนิดและปริมาณขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ - ความเหมาะสมของแหล่งรับขยะและการเก็บรวบรวมขยะ - การกำจัดขยะ - ปัญหาที่เกี่ยวข้องจากการจัดการขยะ - สภาพทางสาธารณสุขของประชาชนรอบพื้นที่โครงการ จากสถานีอนามัยระดับตำบล - พลับพลา สถานีอนามัยประจำตำบลพระธาตุ และสถานีอนามัยบ้านดอนชัย - ข้อมูลเรื่องสุขภาพของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน โดยการตรวจร่างกายประจำปี - สถิติอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย - ตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัยทุกเดือน - โดยมีความถี่ในการดำเนินการทุก 6 เดือน - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบด้านสาธารณสุขที่ครอบคลุมผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยรอบพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
19. วัฒนธรรม การท่องเที่ยว สุนทรียภาพ และภูมิทัศน์	- รวบรวมข้อมูลสถานที่ท่องเที่ยว ประเพณี หัตถกรรม สุนทรียภาพ และสภาพภูมิทัศน์ โดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อวัฒนธรรม การท่องเที่ยว สุนทรียภาพ และภูมิทัศน์	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อวัฒนธรรม โบราณคดี และสุนทรียภาพ	-
20. โบราณคดีและสุนทรียภาพ	- รวบรวมข้อมูลสถานที่อันมีคุณค่าทางสุนทรียภาพ และสิ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการแหล่งโบราณคดี และสุนทรียภาพ	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งโบราณคดี และสุนทรียภาพ	-

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

3.1.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ในระยะที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานัท คอนซัลแตนท์ จำกัด

3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบโครงการในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ จากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการ ดังอธิบายรายละเอียดดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้อง ดังนี้

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

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

3) ผลการศึกษา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด** มีรายละเอียดดังนี้

3.1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2563 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), โครงการผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563, กรกฎาคม พ.ศ.2563) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน คือ จัดให้มีการขุดลอกแนวร่องน้ำโดยรอบของพื้นที่ท่าอากาศยาน พร้อมทั้งกำจัดวัชพืชปกคลุมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำผิวดิน รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งและนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 60.7 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน โดยร้อยละ 50.0 คิดว่าทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น และร้อยละ 42.9 ทำให้เศรษฐกิจใน

ชุมชนดีขึ้น สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ที่รู้สึกเสียงดังน้อยลง และที่รู้สึกเสียงดังไม่เปลี่ยนแปลงมีสัดส่วนเท่ากันที่ร้อยละ 50.0 จากการสอบถามถึงความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ทั้งหมด มีความพึงพอใจ โดยระบุว่า การคมนาคมสะดวก และราคาที่ดินสูงขึ้น

ผลการศึกษานิเวศพืชพรรณ นกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบว่า เขตพื้นที่ปฏิบัติการและพื้นที่การบิน พบว่าสังคมพืชมีลักษณะเป็นหย่อมป่าที่เป็นป่าไม้พุ่ม (Scrub forest) มีไม้ต้นขนาดเล็กกระจายอยู่ห่าง ๆ กัน โดยส่วนใหญ่จะเป็นสังคมพืชไม้พุ่มและไม้ล้มลุกขึ้นอยู่อย่างหนาแน่น และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ทำนาข้าว พบน้อยมากที่เป็นไร่มันสำปะหลัง ไร่ถั่ว และสวนยางพารา พบพื้นที่เป็นเขตชุมชนชานเมือง มีบ้านเรือนไม่หนาแน่นมาก กระจายกันอยู่ทั่วไป สังคมพืชที่พบเป็นไม้ต้นกระจายตัวกันอยู่ห่าง ๆ ในพื้นที่เกษตรกรรมแต่ละแบบดังที่ได้กล่าวไป สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ครอบคลุมพื้นที่โครงการและในรัศมี 5 กิโลเมตร พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 136 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 17 ชนิด เช่น นกเป็ดแดง นกยางเปีย นกยางโทนน้อย นกยางไฟธรรมดา นกยางเขียว นกยางควาย นกกระสาแดง เหยี่ยวแดง นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า และนกยางกรอกพันธุ์จีน เป็นต้น และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 11 ชนิด เช่น นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกกิ่งไคร้คอดำ และนกพิราบป่า

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), โครงการผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 74 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกเขาไฟ และนกเอี้ยงหงอน

3.3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 88 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกยางโทนใหญ่ นกยางโทนน้อย เป็ดแดง และเหยี่ยวแดง รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังอีก 1 ชนิด คือ นกแซงแซวหางปลา

ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 80.0 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 57.5 รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง จากการสอบถามถึงความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 87.5 มีความพึงพอใจ โดยระบุว่า สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2564 พบว่า ระดับเสียงตั้งแต่ NEF 30 ถึง NEF 40 จำกัดขอบเขตอยู่เฉพาะบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด สรุปได้ว่าผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยานร้อยเอ็ดที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.4) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2565) พบว่า บริเวณที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างปรับปรุง ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่ จัดหาอุปกรณ์ความปลอดภัยด้านเสียง (เช่น Ear plug หรือ Ear muff) ให้แก่คนงานหรือพนักงานในขณะที่ต้องทำงานในสภาวะเสียงดัง รวมทั้งจัดทำตารางกิจกรรมการก่อสร้างและการเพิ่มปริมาณจราจร เพื่อแจ้งให้ราษฎรในชุมชนทราบ สำหรับการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 91 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เป็ดแดง และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ นกกระสาแดง เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวแดง รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 8 ชนิด คือ นกแซก นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกกระแตแต้แว๊ด นกฟิราป่า นกตะขาบทุ่ง อีกา และนกนางแอ่นบ้าน

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

3.5) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และระดับมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย พบว่า มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค สำหรับผลการ

สำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 52 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกยางโทนน้อย และเหยี่ยวแดง โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง

สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 33.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มมากขึ้น โดยร้อยละ 68.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นไม่รบกวนการใช้ชีวิตมีสัดส่วนเท่ากัน

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้น NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.6) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, กรกฎาคม พ.ศ.2566) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างครบถ้วน ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่ ควรควบคุมความสูงของต้นไม้ให้มีความสูงไม่เกิน 4 เมตร

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง ส่วนคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีค่า SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดสำหรับคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความเป็นกรด-ด่าง และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 80 ชนิด โดยเป็นสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดงและนกปากห่าง สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 4 ชนิด คือ เหยี่ยวดงดำขาว นกกระสาแดง เหยี่ยวแดง และเหยี่ยวขาว และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด คือ นกกาน้ำเล็ก และนกพิราบป่า

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

3.7) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างครบถ้วน ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่ ควรควบคุมความสูงของต้นไม้ให้มีความสูงไม่เกิน 4 เมตร

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 1 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 2 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 68 ชนิด โดยเป็นสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดงและนกปากห่าง สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 5 ชนิด คือ นกยางโทนใหญ่ นกยางเปีย นกกระสาแดง เหยี่ยวแดง และเหยี่ยวขาว และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด คือ นกพิราบป่า

สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 90.1) โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ให้ความเห็นว่าไม่ได้รับการรบกวน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 3.9 ระบุว่ามีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF<30 พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.8) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2567) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และระดับเสียง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้ง 2 ชุด และคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ง สำหรับคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีความเป็นกรด-ด่าง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปา ของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 75 ชนิด โดยเป็นสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 4 ชนิด คือ เป็ดแดง นกปากห่าง นกกระสาแดง และนกกะสาแดง สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย เหยี่ยวดำดำขาว และเหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกพิราบป่า และนกนางแอ่นบ้าน

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

3.9) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด), โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้ง 2 ชุด และคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ก สำหรับคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 52 ชนิด โดยเป็นสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดงและนกปากห่าง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่

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

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 249 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 26.9 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดว่าไม่ได้รับการรบกวนเช่นกัน

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 4 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ และจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย มีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น (3 ราย) และท่าอากาศยานฯ มีการดำเนินกิจกรรมร่วมกับชุมชนอย่างต่อเนื่อง (1 ราย คือ หมู่ 5 บ้านหนองพอก)

- **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 4 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ และจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบิน

ส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย มีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับทางวัดอย่างสม่ำเสมอ

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น $NEF < 30$ พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม




4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) พบว่า มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน

ส่วนผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการแสดงดังตารางที่ 4.1.1-1)

ปฏิบัติตามครบถ้วน	32	มาตรการ
ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	1	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	0	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	1	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	0	มาตรการ
รวม	34	มาตรการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. อุทกวิทยา น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน	1) ขุดแนวร่องน้ำโดยรอบโครงการ (เป็นคลองดินลึกประมาณ 1 เมตร กว้างประมาณ 8 เมตร ความกว้างกันคลองประมาณ 2 เมตร และความลึกขั้วด้านข้าง 3:1) เพื่อรับน้ำจากฝั่งพื้นที่ตะวันตกลงสู่บ่อเก็บน้ำทั้งสองบ่อของโครงการ แล้วปล่อยไหลลงสู่แนวร่องน้ำฝั่งตะวันออก ก่อนปล่อยไหลสู่พื้นที่เกษตรกรรมฝั่งตะวันออกต่อไป	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้มีการขุดร่องน้ำโดยรอบโครงการเพื่อรับน้ำจากฝั่งพื้นที่ตะวันตกลงสู่บ่อเก็บน้ำฝั่งสองบ่อของโครงการ ก่อนปล่อยให้ไหลลงสู่แนวร่องน้ำฝั่งตะวันออก	ไม่มี	 <p>ร่องน้ำฝั่งตะวันออก</p>  <p>บ่อเก็บน้ำ ฝั่งหัวทางวิ่ง 18</p>  <p>บ่อเก็บน้ำ ฝั่งหัวทางวิ่ง 36</p>

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●




● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้




⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. อุทกวิทยา น้ำผิวดินและ น้ำใต้ดิน (ต่อ)	2) ออกแบบระบบระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการให้ได้ตามมาตรฐานของ FAA เพื่อมิให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังภายในพื้นที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีระบบระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ ได้แก่ ร่องระบายน้ำ รังระบายน้ำ บ่อกักเก็บน้ำ และจากการตรวจสอบที่ผ่านมาพบว่าการดำเนินงาน ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	ไม่มี	 รังระบายน้ำ  ร่องระบายน้ำ
2. คุณภาพน้ำผิวดิน และน้ำใต้ดิน	1) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียอยู่กับที่ (Compact Onsite Treatment) และบ่อดักไขมัน บริเวณอาคารผู้โดยสารและสำนักงาน	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีการติดตั้งบ่อดักไขมัน และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป บริเวณอาคารผู้โดยสารและสำนักงาน	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพน้ำผิวดิน และน้ำใต้ดิน (ต่อ)	2) จัดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบพอเกรอะ บ่อซีเมนต์บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบพอเกรอะ บ่อซีเมนต์ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	ไม่มี	 บ่อเกรอะ-บ่อซีเมนต์ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
3. คุณภาพอากาศ	1) จัดระเบียบการจราจรภายในสนามบิน เพื่อลดการระบายสารมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะต่างๆ	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน โดยกำหนดให้บริเวณด้านหน้าอาคารสามารถจอดรถรับส่งได้เท่านั้น รวมทั้งจัดให้มีป้ายจราจรบอกเส้นทางการเดินทางรถยนต์ภายในท่าอากาศยาน เพื่อลดการก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะต่างๆ ที่เข้ามาใช้บริการภายในสนามบิน	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ดูแลการจราจรด้านหน้าอาคารที่พักรถโดยสาร  ป้ายจราจรภายในท่าอากาศยาน



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	2) ปลูกพืชคลุมดินข้างถนนและทางวิ่ง เพื่อมิให้ฝุ่นละอองที่กระจายภายในสนามบิน	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้ดำเนินการปลูกพืชคลุมดินริมถนนทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานและบริเวณทางวิ่งภายในพื้นที่ Air Side รวมทั้งจัดจ้างผู้รับเหมาเพื่อดูรักษาให้อยู่ในสภาพสวยงามอยู่เสมอ	ไม่มี	 การปลูกหญ้า บริเวณไหล่ทางวิ่ง
4. เสียง	1) กำหนดวิธีวิธีการขึ้น-ลงของเครื่องบินให้เป็นมาตรฐานว่าจะต้องหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่ผู้คนอาศัยอยู่มากเท่าที่จะทำได้	●	การขึ้น-ลงของเครื่องบินจะพิจารณาจากทิศทางและความเร็วลมเป็นหลัก โดยอากาศยานที่ขึ้น-ลงท่าอากาศยานร้อยเอ็ดส่วนใหญ่ใช้ทางวิ่งหมายเลข 36 ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินในแนวทิศทางการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม	ไม่มี	 การปลูกหญ้า บริเวณไหล่ถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. เสียง (ต่อ)	2) จำกัดเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 6 เที่ยวบิน และห้ามการบินในช่วงเวลากลางคืน (ช่วงเวลา 22.01-06.59 น.)	●	จากการตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่า มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ จำนวน 6-10 เที่ยวบินต่อวัน โดยให้บริการเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ซึ่งเที่ยวบินเที่ยวบินแรกที่จะเดินทางมาถึงในเวลา 07.55 น. และเที่ยวบินเที่ยวสุดท้ายจะออกจากท่าอากาศยานในเวลา 19.50 น. โดยจากการตรวจวัดระดับเสียงสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 21-24 มีนาคม พ.ศ.2568 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ (1) แนวเส้นทางทางวิ่ง ด้านหัว (2) แนวเส้นทางกลางทางวิ่ง ด้านท้าย (3) วัดโนนงมหนองพอก (บ้านหนองพอก) (4) บ้านดอนชัย (5) วัดดอนสำราญใต้ และ (6) วัดฉิมพลีวัน พบว่าทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ไม่มี	 ตารางเที่ยวบิน เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568
	3) อาคารท่าอากาศยานต้องจัดเป็นระบบปรับอากาศเพื่อป้องกันเสียงรบกวน	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีการติดตั้งระบบปรับอากาศภายในอาคารที่พนักโดยสาร	ไม่มี	 ระบบปรับอากาศภายใน อาคารที่พนักโดยสาร

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

D:\data\Airports\2568\ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ\Final1\ร้อยเอ็ด\Jan-Jun25\Report.docx

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. เสียง (ต่อ)	4) พนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน (Air Side) จะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง เช่น Ear muffs หรือ Ear plug	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดกำหนดให้สายการบินพาณิชย์ต้องกำหนดให้พนักงานที่เข้าไปทำงานในพื้นที่ Air side จะสวมใส่ที่ครอบหูป้องกันเสียง (Ear muffs)	ไม่มี	
	5) ใช้แบบจำลองเพื่อวางแผนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน เพื่อใช้ประเมินเทคนิคต่างๆ ในการลดระดับความดังของเสียง	●	มีการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยใช้ข้อมูลชนิดและจำนวนเที่ยวบินในปัจจุบัน เพื่อประเมินเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลงของอากาศยาน จากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในช่วงช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ทั้งกรณีเที่ยวบินสูงสุดและกรณีเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF <30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังข้อ 7.9.2

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติตาม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ
เสียง (ต่อ)	6) หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดเครื่องบินที่มีความดังของเสียงมากขึ้น หรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 6 เที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวัน หรือจำเป็นต้องบินในช่วงเวลากลางคืนบ่อยครั้ง จะต้องหามาตรการลดผลกระทบสำหรับประชาชนที่ถูกรบกวนดังนี้ (1) จ่ายเงินชดเชยในการต้องได้รับเสียงรบกวน (2) ชื่อพื้นที่ที่จะได้รับเสียงดังรบกวนในราคาที่เป็นธรรม (3) ติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงสำหรับอาคารหรือบ้านพักที่ถูกเสียงดังรบกวน (4) จัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงให้ สผ. พิจารณา	⊗	จากการตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่า มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ จำนวน 6-10 เที่ยวบินต่อวัน ด้วยเครื่องบิน Airbus-A320 ซึ่งเที่ยวบินเที่ยวบินแรกที่จะเดินทางมาถึงในเวลา 07.55 น. และเที่ยวบินเที่ยวสุดท้ายจะออกจากท่าอากาศยานในเวลา 19.50 น. รวมทั้งจากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่า แนวเส้น NEF <30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงรบกวนต่อชุมชนโดยรอบ	ไม่มี

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●



● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

○ ไม่สามารถประเมินผลได้


⊖

○ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. เสียง (ต่อ)	7) บริเวณที่มีค่า NEF-30 จนถึงทางวิ่งของโครงการ ควรประสานงานกับจังหวัดร้อยเอ็ดและสำนักงานสิ่งแวดล้อมในการจัดผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชนและโรงเรียนภายหลัง กล่าวคือ (1) จะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนบริเวณด้านหัวและด้านท้ายของโครงการ โดยกำหนดเป็นเขตความปลอดภัยของการเดินทางอากาศ และห้ามสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน ในบริเวณดังกล่าว (2) ควบคุมการนำเครื่องบินขึ้น-ลงด้วยการลดแรง Thrust ใกล้เคียงกับที่มีบ้านพักอาศัยอยู่อย่างมาก ตามวิธีที่ปลอดภัย	●	มีการประกาศใช้กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม จังหวัดร้อยเอ็ด พ.ศ.2560 พบว่า พื้นที่เขตปลอดภัยการบินอากาศของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ส่วนใหญ่เป็นที่ดินประเภทชนบท และจากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่า พื้นที่แนวเส้น NEF<30 ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง	ไม่มี	รายละเอียดแสดงดังข้อ 7.9.2
5. นิเวศวิทยาบนบก	1) จัดสภาพภูมิทัศน์ภายในสนามบินให้มีความเหมาะสม และปลูกหญ้าชนิดเดียวกัน คือ หญ้ามะนิลา รวมทั้งกำจัดวัชพืชที่มีเมล็ด เพื่อให้เป็นแหล่งอาหารของนก	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีการจัดสภาพภูมิทัศน์ภายในท่าอากาศยานและมีการปลูกหญ้าบริเวณไหล่ทางวิ่ง และไหล่ทางขับ รวมทั้งการดูแลให้เส้นและสวยงามอยู่เสมอ	ไม่มี	  <p>การจัดภูมิทัศน์</p>

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)	2) ควบคุมความสูงของต้นไม้ที่ปลูกหรือที่จะปลูกใหม่ให้มีความสูงไม่เกิน 4 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงการเป็นที่รังของฝูงนก	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้มีการตัดแต่งต้นไม้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานให้มีความสูงไม่เกิน 4 เมตร	ไม่มี	 ต้นไม้ภายในท่าอากาศยาน
	3) ควรมีการสำรวจชนิดและปริมาณของนกในบริเวณแหล่งน้ำใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อกำหนดแนวทางการควบคุมมิให้เป็นอุปสรรคต่อการบิน	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่สำรวจชนิดและปริมาณของนกในพื้นที่ที่มี 13 จากท่าอากาศยาน เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง โดยสำรวจนกที่พบได้ในช่วงเวลากลางและช่วงเวลากลางคืน ซึ่งมีการสำรวจชนิดและปริมาณของนก ไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568	ไม่มี	-
	4) ควรรี้อย่างเต็มที่ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางการบินของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์ประยุกต์ แห่งประเทศไทย (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย) ซึ่งระบุไว้ดังนี้ (1) ไม่ปลูกต้นไม้ใหญ่ในที่ดิน ห่างจากทางวิ่งและปลายทางวิ่ง 150 เมตร (2) เขตรักษาพื้นที่นูน ควรอยู่ไกลจากท่าอากาศยานอย่างน้อย 12.5 กม. (3) เขตรักษาพื้นที่นูน ควรอยู่ไกลจากท่าอากาศยานอย่างน้อย 12.5 กม.	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้ปฏิบัติตามมาตรการ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางการบินของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทยทุกข้อตามที่กำหนด รวมถึงปฏิบัติตามมาตรฐานระเบียบ/ข้อบังคับต่าง ๆ ของ ICAO และกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ดังนี้ (1) ไม่พบการปลูกต้นไม้ใหญ่ในที่ดิน ห่างจากทางวิ่งและปลายทางวิ่ง 150 เมตร (2) ไม่พบเขตรักษาพื้นที่นูน ต้องไม่อยู่ในรัศมี 5 กม. จากท่าอากาศยาน (3) ไม่พบเขตรักษาพื้นที่นูน ควรอยู่ไกลจากท่าอากาศยานอย่างน้อย 12.5 กม. แต่พบว่ามีความเสี่ยงเล็กน้อย	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)	(4) ทำลายแหล่งที่อยู่ หาดหิน ทำรั้ว วางไข่ของนก ใกล้ท่าอากาศยาน เช่น หนองน้ำ ซึ่งเป็นที่ทำรัง วางไข่ของนกน้ำ (5) บริเวณ 160-600 เมตร จากท่าอากาศยาน ห้ามมีต้นไม้ใหญ่ ใบไม้ตก และต้นผลไม้ป่า ซึ่งเป็นที่หลบพักอาศัยทำรัง วางไข่ หรืออาหารของนก (6) กองขยะ ไม่ควรอยู่ในรัศมี 5-12 กม. จากท่าอากาศยานเพราะกองขยะจะเป็นแหล่งอาหารของฝูงนกที่บินมาจากที่ไกล		(4) มีการสำรวจชนิดและปริมาณของนกในพื้นที่ ท่าอากาศยาน และทำลายแหล่งที่อยู่ หาดหินทำรัง วางไข่ของนก (5) บริเวณ 160-600 เมตร จากท่าอากาศยาน ไม่พบต้นไม้ใหญ่ ใบไม้ตก และต้นผลไม้ป่า ซึ่งเป็นที่หลบพักอาศัยทำรัง วางไข่ หรืออาหารของนก (6) ไม่พบกองขยะ ไม่ควรอยู่ในรัศมี 5-12 กม. จากท่าอากาศยานเพราะกองขยะจะเป็นแหล่งอาหารของฝูงนกที่บินมาจากที่ไกล		
6. การใช้ที่ดิน	1) กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ควรประสานงานกับสำนักงานผังเมืองสำหรับการกำหนดการขยายผังเมือง โดยรอบสนามบินเพื่อป้องกันการขยายชุมชนที่มีผลกระทบต่อโครงการ	●	จากการตรวจสอบพบว่า มีการประกาศใช้ กฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดร้อยเอ็ด พ.ศ.2560 พบว่าพื้นที่ เขตปลอดภัยการเดินอากาศของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ส่วนใหญ่เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ซึ่งอนุญาตให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 12 เมตร และบางส่วนเป็นที่ดินประเภทชุมชน ให้ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรมสถาบันการศึกษา สถาบันราชการ การสาธารณสุขปศุสัตว์ และสาธารณูปโภค ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่ไม่ใช่อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่	ไม่มี	-



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	2) กรมการบันพนาณีย (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ควรประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดิน บางประเภทที่มีผลเสียต่อโครงการ เช่น เรื่องการควบคุมความสูงของอาคารต่างๆ ใกล้เคียงโครงการ	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีการประกาศใช้กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดร้อยเอ็ด พ.ศ.2560 ซึ่งหน่วยงานผู้ให้อนุญาตก่อสร้างต่างๆ ใช้เป็นเงื่อนไขในการพิจารณาให้อนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงดังกล่าว	ไม่มี	
7. การคมนาคม	1) เน้นให้เจ้าหน้าที่โครงการตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีการณรงค์ให้พนักงานตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ สวมหมวกกันน็อคในการขับขี่ทุกครั้ง และมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บริเวณถนนทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว
	2) ตรวจสอบความเรียบร้อยของสนามบิน และเครื่องบินก่อนการใช้งาน	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจตราความเรียบร้อยของสนามบินทุกวัน ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง 30 นาที ส่วนการตรวจตราความเรียบร้อยเครื่องบินให้พร้อมใช้งานอยู่เสมออยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสายการบิน	ไม่มี	 รถตรวจทางวิ่ง
	3) เตรียมอุปกรณ์การติดต่อสื่อสารให้พร้อม อยู่ตลอดเวลา	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีการตรวจเช็คอุปกรณ์สื่อสารให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ	ไม่มี	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้




⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. การคมนาคม (ต่อ)	4) ปรับปรุงถนนเข้าโครงการ และถนนสาย 2044 ที่เชื่อมกับถนนเข้าโครงการ	●	ถนนทางเข้าท่าอากาศยานร้อยเอ็ด และทางหลวงหมายเลข 2044 ได้ปรับปรุงแล้วเสร็จ และอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	ไม่มี	 ถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน  ทางหลวงหมายเลข 2044

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องับโครงการ

D:\data\Airports\2568\ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ\Final\รายงานสิ่งแวดล้อมJan-Jun25\Report.docx

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. การคมนาคม (ต่อ)	5) ติดตั้งระบบสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร บริเวณสนามบินและตามแนวถนนที่เข้าพื้นที่โครงการ	●	บริเวณสนามบินและตามแนวถนนที่เข้าพื้นที่ท่าอากาศยานมีติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและเครื่องหมายจราจร ตามแนวถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน และถนนภายในท่าอากาศยาน	ไม่มี	<div>  <p>สัญญาณไฟจราจร บริเวณทางแยกเข้าท่าอากาศยาน</p> </div> <div>  <p>ป้ายจราจร บริเวณทางแยกเข้าท่าอากาศยาน</p> </div> <div>  <p>ป้ายจราจรภายในท่าอากาศยาน</p> </div>

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

D:\data\Airports\2568\ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ\Final1\รายงานสิ่งแวดล้อมJan-Jun25\Report.docx

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1

4-14

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. ระบบสาธารณสุขโรค (ต่อ)	3) ประสานงานกับหน่วยงานบริการสาธารณสุขโรคต่างๆ อยู่สม่ำเสมอ เพื่อให้ระบบสาธารณสุขโรคอยู่ในสภาพที่ดี เพียงพอ และมีประสิทธิภาพ	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีการประสานงานกับหน่วยงานบริการสาธารณสุขโรค เช่น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสาธารณสุขบุรี ในการบำรุงรักษาให้ระบบสาธารณูปโภคใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ไม่มี	 ไฟส่องสว่าง บริเวณถนน
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	1) ดำรงความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนโดยรอบโครงการอย่างต่อเนื่อง	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีกิจกรรมร่วมกับชุมชนในโอกาสต่าง ๆ อยู่เสมอ เช่น งานประเพณีบุญผะเหวด ร้อยเอ็ด งานทำบุญตักบาตร ถวายอาหารแด่พระภิกษุสงฆ์ กิจกรรมวันสงกรานต์	ไม่มี	 เครื่องบิน ไฟส่องสว่าง บริเวณลานจอด

งานทำบุญประเพณีบุญผะเหวด

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

D:\data\Airsports\2568\ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ\Final1\ร้อยเอ็ดJan-Jun25\Report.docx

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1

4-16

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	2) ให้ความรู้เกี่ยวกับแผนการปฏิบัติงานของโครงการแก่ราษฎรในท้องถิ่น	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าพบพูดคุยเพื่อประสานงานและเผยแพร่การปฏิบัติงานของท่าอากาศยานฯ ให้แก่ผู้นำชุมชน และประชาชนในท้องถิ่นทราบตามโอกาสอันเหมาะสม	ไม่มี	-
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับราษฎรในท้องถิ่นเพื่อให้ทราบถึงประโยชน์ของโครงการ ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงประโยชน์ของโครงการ เช่น การศึกษาดูงานของโรงเรียน หรือสถาบันการศึกษาต่างๆ เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับทักษะอาชีพและประโยชน์จากการให้บริการของสนามบิน	ไม่มี	-
10. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	1) ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามมาตรฐานทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดให้มีการควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย โดยมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตามความเหมาะสมของงาน	ไม่มี	-
	2) กำหนดแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน โดยไม่มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และทำการฝึกซ้อมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดให้มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินแบบบางส่วน (Partial Emergency Exercise) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2568 ร่วมกับอบต.หนองกอก อพยพบุรี และเทศบาลตำบลเอื้อมอีก เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2568 และท่าอากาศยานร้อยเอ็ดจะทำการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินได้จะจำลองสถานการณ์ (Tabletop Exercise) ทุก 6 เดือน ยกเว้นช่วงเวลาที่มีการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินแบบเต็มรูปแบบ	ไม่มี	การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินแบบบางส่วน



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	3) อบรมพนักงานให้เรียนรู้ถึงการป้องกันอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุ ทั้งในอาคารและส่วนของสนามบิน และเครื่องบินเป็นประจำ เพื่อพร้อมที่จะปฏิบัติงานได้เมื่อมีเหตุจำเป็น	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้มีการอบรมพนักงานให้เรียนรู้ถึง การป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุ ทั้งในอาคารและส่วนของสนามบิน และเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-
	4) จัดหาอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุให้พร้อม เช่น ถังดับเพลิง สายยาง ฉีดยา เป็นต้น	●	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้มีการจัดเตรียมอุปกรณ์สำหรับรองรับอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น เช่น รถดับเพลิงและถังดับเพลิง ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	ไม่มี	 ถังดับเพลิง  รถดับเพลิง

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับการ

4.1.2 ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานร้อยเอ็ดพบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ ครบถ้วน โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.1.2-1

การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด					
ตารางที่ 4.1.2-1					
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง	
1) ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ดังสรุปในเอกสารแนบ และมาตรการที่สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมกำหนดเพิ่มเติม ดังนี้ 1.1 ให้ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารในช่วงที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน และในช่วงที่เครื่องบินขึ้น-ลงโดยสาย ในกรณีที่ต้องพบว่า ระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีระดับเสียงเกินมาตรฐาน ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนที่มีใช้บริการ ให้กรมการพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) หามาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว	●	การตรวจวัดระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ระหว่างวันที่ 15-17 สิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr}}$) ระหว่าง 49.4-51.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 71.9-72.8 dB(A) โดยมีค่า $L_{eq24\text{ hr}}$ และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และปัจจุบันประมาณ 2568 จะดำเนินการในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2568	ไม่มี		
2) เมื่อผลการติดตามตรวจสอบได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมกรมการพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าว	⊗	จากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ยังไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ไม่มี		
3) หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ก็ตามที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ต้องแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) ทราบโดยเร็ว จะได้ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว	⊗	จากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ยังไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ไม่มี		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า สภาพเศรษฐกิจ-สังคม สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย การคมนาคม และการจัดการขยะ มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พหุมิติเตอร์	สถานีตรวจวัด				
1. คุณภาพอากาศ	- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) - ทัศนภาพและความเร็วลม	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) วัดริมพลีวัน (บ้านพลีเพลก) 2) วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก)	●	ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ รายละเอียดดังข้อ 5.2.1		
2. ระดับเสียง	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max})*	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ 1) แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ด้านหัวท้าย 2) แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ด้าน 3) วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก) 4) วัดดอนชัย (บ้านดอนชัย) 5) วัดดอนสำราญใต้ 6) วัดฉิมพลีวัน	●	ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568 รายละเอียดดังข้อ 5.2.2		
- ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์	- NNI (Noise Number Index) - Noise contour (NEF)*	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	●	ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 มีรายละเอียดดังข้อ 5.2.2		
- ทัศนคติด้านระดับเสียง	- ทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับ การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	⊗	จะดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านระดับเสียงในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2568 ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ		
3. การจัดการน้ำเสีย*	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide) 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 3) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 4) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 5) ก่อนระบายออกพื้นที่โครงการ	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทั้ง ครั้ง ที่ 1 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2568 รายละเอียดดังข้อ 5.2.3	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พหุมิติเตอร์	สถานีตรวจวัด			
4. การจัดการน้ำใช้**	<ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ (Temperature) - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - เหล็ก (Iron)** - แมงกานีส (Manganese)** - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - อีโคไล (E. coli) 	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ 2) ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2568 รายละเอียดดังข้อ 5.2.4	
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก 	- ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด และบริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568 รายละเอียดดังข้อ 5.2.5	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด			
6. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย - ระดับความรู้สึกรับรู้ต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 	<p>กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง 1 กิโลเมตร จากท่าอากาศยานร้อยเอ็ด รวม 9 หมู่บ้าน ได้แก่ ตำบลหนองพอก อำเภอธวัชบุรี</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) หมู่ 2 บ้านมะเกลือ 2) หมู่ 3 บ้านดอนชัย 3) หมู่ 5 บ้านหนองพอก 4) หมู่ 7 บ้านป่าเป้า** 5) หมู่ 9 บ้านแสงทอง** <p>ตำบลหลักพัฒนา อำเภอเชียงขวัญ</p> <ol style="list-style-type: none"> 6) หมู่ 1 บ้านหลักพัฒนา 7) หมู่ 3 บ้านโพธิ์ศรี** 8) หมู่ 4 บ้านหงส์ทอง** <p>ตำบลพระธาตุ อำเภอเชียงขวัญ</p> <ol style="list-style-type: none"> 9) หมู่ 7 บ้านดอนสำราญใต้** <p>กลุ่มผู้นำชุมชน* : รวม 33 ราย ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 15 ราย 2) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 - 5 กิโลเมตร จำนวน 18 ราย 	⊗	จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2568	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
6. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม : ที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากท่าอากาศยานร้อยเอ็ด รวม 11 แห่ง				
7. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	- ข้อมูลสภาพสุขภาพสุขของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ	สถานบริการด้านสาธารณสุข รวม 3 แห่ง ได้แก่ - รพ.สต.บ้านพลับพลา (สถานีอนามัยประจำตำบลพลับพลา) - รพ.สต.บ้านเหล่าสามัคคี (สถานีอนามัยประจำตำบลพระธาตุ) - รพ.สต.บ้านดอนชัย (สถานีอนามัยตำบลบ้านดอนชัย) - ภายในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	ปีละ 2 ครั้ง	ผลการรวบรวมข้อมูลด้านสภาพสุขภาพของชุมชน รายละเอียดข้อ 5.2.7		
	- ผลการตรวจสุขภาพประจำปีของพนักงาน		ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการรวบรวมข้อมูลผลตรวจสุขภาพในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568		
	- บันทึกการเกิดอุบัติเหตุ และการเจ็บป่วยของพนักงาน		ทุกเดือน	จะดำเนินการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และการเจ็บป่วย ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568		
	- บันทึกการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย		ทุกเดือน	จะดำเนินการรวบรวมข้อมูลการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะปฎิบัติในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พหุมาตรการ	สถานที่ตรวจวัด				
8. การคมนาคม	- บันทึกอุบัติเหตุของทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) และถนนเข้าพื้นที่โครงการ	- บริเวณทางเข้าโครงการ และทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง)	●	ผลการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง มีรายละเอียดดังข้อ 5.2.8		
	- รวบรวมสถิติจำนวนเที่ยวบินจำนวนผู้โดยสาร และสินค้าขนส่งในแต่ละเดือน และสรุปเป็นรายปี	- ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	⊗	ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศ มีรายละเอียดดังข้อ 5.2.8		
9. การจัดการขยะ	- รวบรวมปริมาณการจราจรที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ	- บริเวณทางเข้าท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	⊗	จะดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน พ.ศ.2568		
	- ชนิดและปริมาณขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่ - สำรวจความเหมาะสมของแหล่งรองรับขยะ การเก็บรวบรวมขยะ และการกำจัดขยะ รวมทั้งปัญหาที่เกี่ยวข้องจากการจัดการขยะ	- ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน	●	ผลการรวบรวมข้อมูลการจัดการขยะ มีรายละเอียดดังข้อ 5.2.9		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 คุณภาพอากาศ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

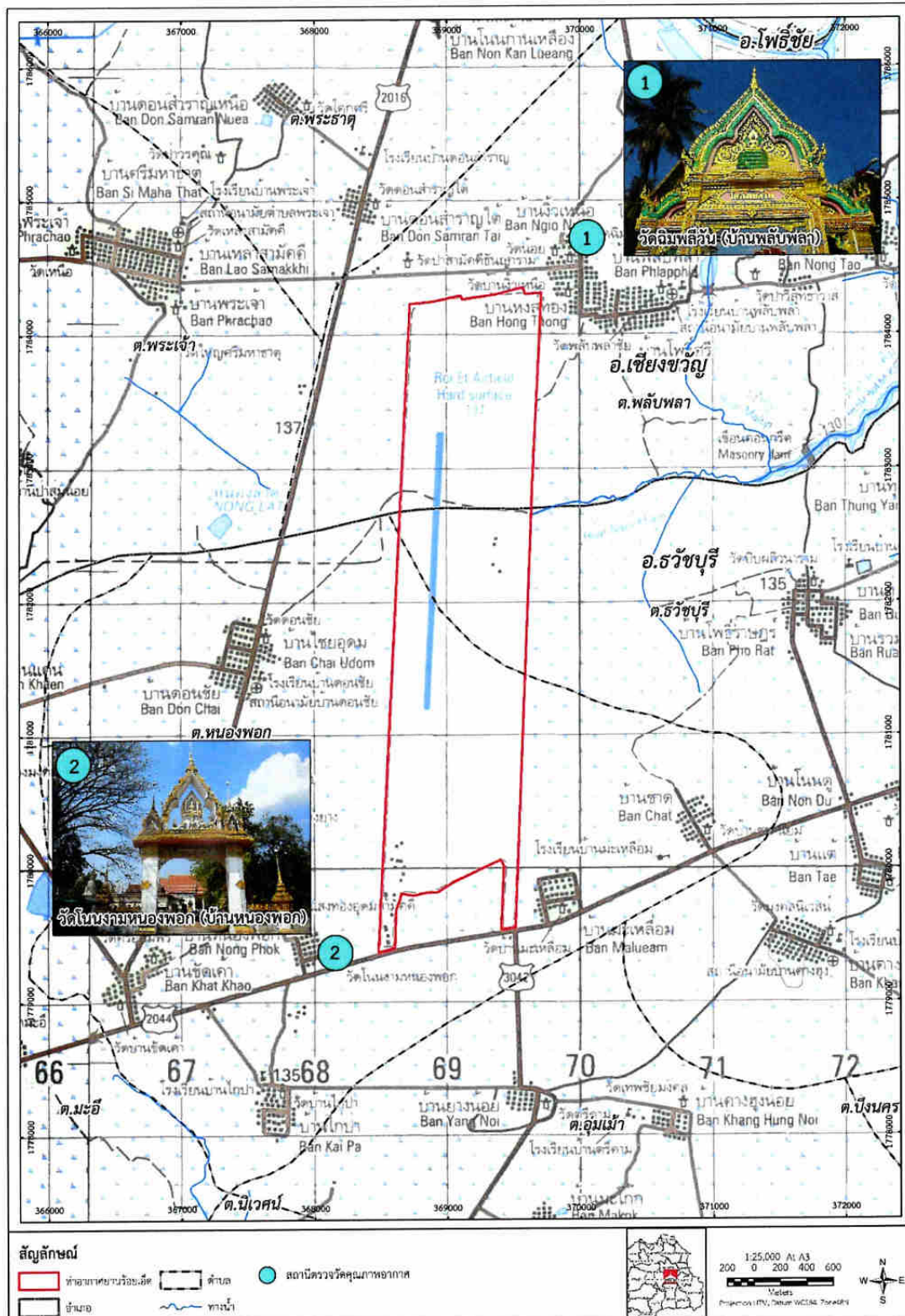
2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ: ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดนิมพลีวัน (บ้านพลับพลา) และวัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก) (รูปที่ 5.2.1-1)

2.2) ดัชนีตรวจวัด : ได้แก่ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และ 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. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) (1 ชม.)	NO_2 -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA
2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (1 ชม.)	CO -Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.
3. ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (Total Hydro Carbon)	Sampling Bag	Flame Ionization Detector (FID)	US.EPA.
4. ทิศทางและความเร็วลม (Wind speed and Direction)	Davis Anemometer	Anemometer	ISA

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-พ.ศ.2566) และเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)



รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

2.4) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ กับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาพที่ 5.2.1-1)



วัดฉิมพลีวัน (บ้านพลับพลา)



วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก)



ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

2.5) **การประเมินผลการศึกษา :** นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

2.5.1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

2.5.2) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด อำเภอร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด (พ.ศ.2539) พบว่าได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดฉิมพลีวัน และวัดโนนงามหนองพอก โดยตรวจวัดปริมาณของไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) ผุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่างวันที่ 27-29 ตุลาคม พ.ศ.2537 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดดังนี้

วัดฉิมพลีวัน : มีค่าปริมาณของไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) ระหว่าง 1.98-2.05 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.05 ส่วนในล้านส่วน มีค่าปริมาณผุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) ระหว่าง 0.071-0.082 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.078 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.006- 0.009 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.009 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.20-0.50 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.50 ส่วนในล้านส่วน

วัดโนนงามหนองพอก : มีค่าปริมาณของไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) ระหว่าง 1.88-1.92 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 1.92 ส่วนในล้านส่วน มีค่าปริมาณผุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) ระหว่าง 0.047-0.168 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.092 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.006-0.007 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.007 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เท่ากับ 0.20 ส่วนในล้านส่วน

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ทำการคาดการณ์ใน 2 กรณี คือ กรณีปกติ ประเมินจากเครื่องบิน Boeing 737 จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน และกรณีเลวร้าย ประเมินจากเครื่องบิน Boeing 737 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน มีรายละเอียดผลการคาดการณ์ดังนี้

กรณีศึกษา	ผลการคาดการณ์ ปริมาณ NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. *		ผลการคาดการณ์ ปริมาณ CO เฉลี่ย 1 ชม. *	
	มก./ลบ.ม.	ส่วนในล้านส่วน	มก./ลบ.ม.	ส่วนในล้านส่วน
กรณีปกติ ประเมินจากเครื่องบิน Boeing 737 จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน				
บ้านหนองพอก	26	0.0138	340	0.2982
กรณีเลวร้าย ประเมินจากเครื่องบิน Boeing 737 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน				
บ้านหนองพอก	30	0.0159	340	0.2982
บ้านดอนชัย	12	0.0064	180	0.1579
มาตรฐาน	320 ^{1/}	0.17 ^{1/}	34,200 ^{2/}	30 ^{2/}

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

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

ที่มา : * รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2539)

จากผลการคาดการณ์กรณีเลวร้าย เครื่องบิน Boeing 737 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน โดยบริเวณที่จะได้รับความเข้มข้นของมลสารต่างๆ สูงที่สุด ได้แก่ บริเวณบ้านหนองพอก จะมีปริมาณความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เท่ากับ 0.0159 ส่วนในล้านส่วน และมีความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เท่ากับ 0.2982 ส่วนในล้านส่วน โดยยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไว้ไม่เกิน 30.0 ส่วนในล้านส่วน

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดฉิมพลีวัน และวัดโนนงามหนองพอก ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (NO_2) และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดฉิมพลีวัน และวัดโนนงามหนองพอก ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (NO_2) และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณวัดฉิมพลีวัน และวัดโนนงามหนองพอก ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (NO_2) และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 30 ปี (ปี พ.ศ.2537-2566) ของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีอุตุนิยมวิทยาร้อยเอ็ด พบว่า มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,383.4 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนสิงหาคม ซึ่งมีวันที่ฝนตก 18.3 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 2.2 น็อต โดยช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคมและเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคมได้รับอิทธิพลจากลมที่มาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 1.9-2.6 น็อต ในเดือนเมษายนถึงเดือนสิงหาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่มาจากทิศใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 1.5-2.7 น็อต รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.1-1

ตารางที่ 5.2.1-1

สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1994-2023

Station	ROI ET	Elevation of station above MSL											
Index Station	48405	Height of barometer above MSL											
Latitude	16° 1' 12.0" N	Height of Thermometer above ground											
Longitude	103° 44' 38.0" E	Height of wind vane above ground											
		Height of rain gauge											

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

3.3.1) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2 และรูปที่ 5.2.1-2 ถึงรูปที่ 5.2.1-3 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

วัดฉิมพลีวัน : ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0092-0.0096 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0096 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.5455-0.6034 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.6034 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ระหว่าง 2.56-2.61 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.61 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศเหนือ โดยมีความเร็วลมเฉลี่ย 0.46 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 27.78

วัดโนนงามหนองพอก : ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0086-0.0091 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0091 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.5513-0.6069 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.6069 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ระหว่าง 2.53-2.57 ส่วนในล้านส่วนคิดเป็นค่าสูงสุด 2.57 ส่วนในล้านส่วนโดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

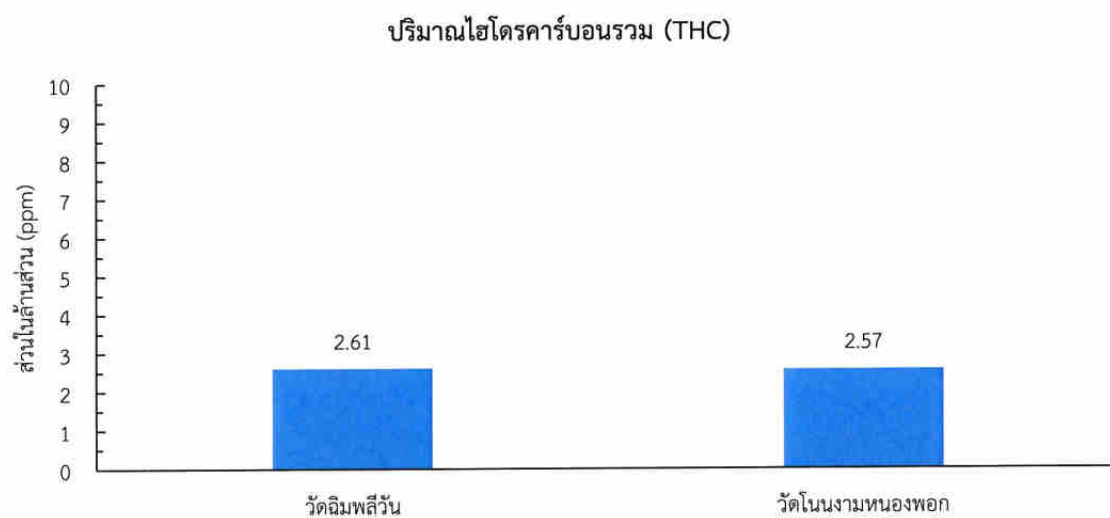
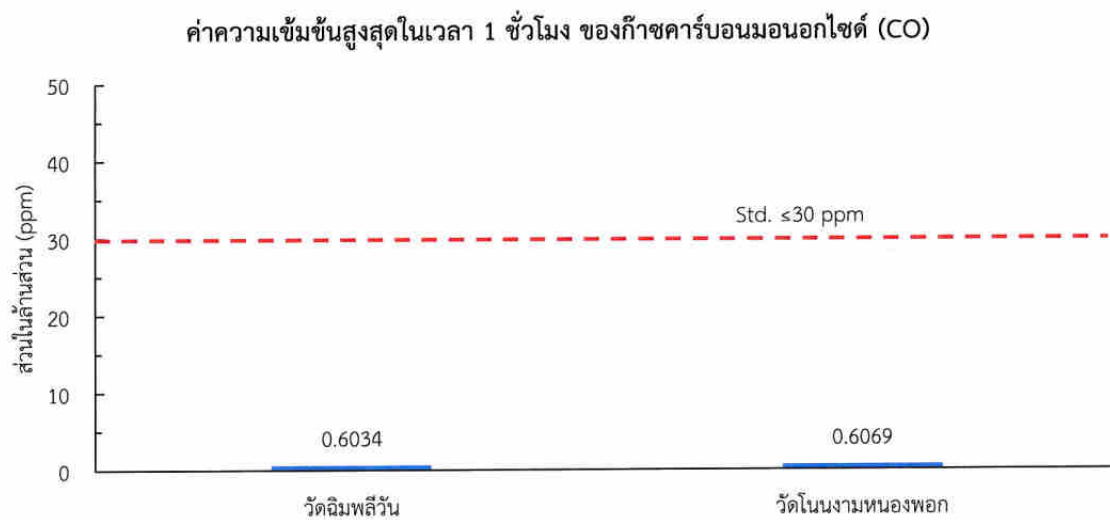
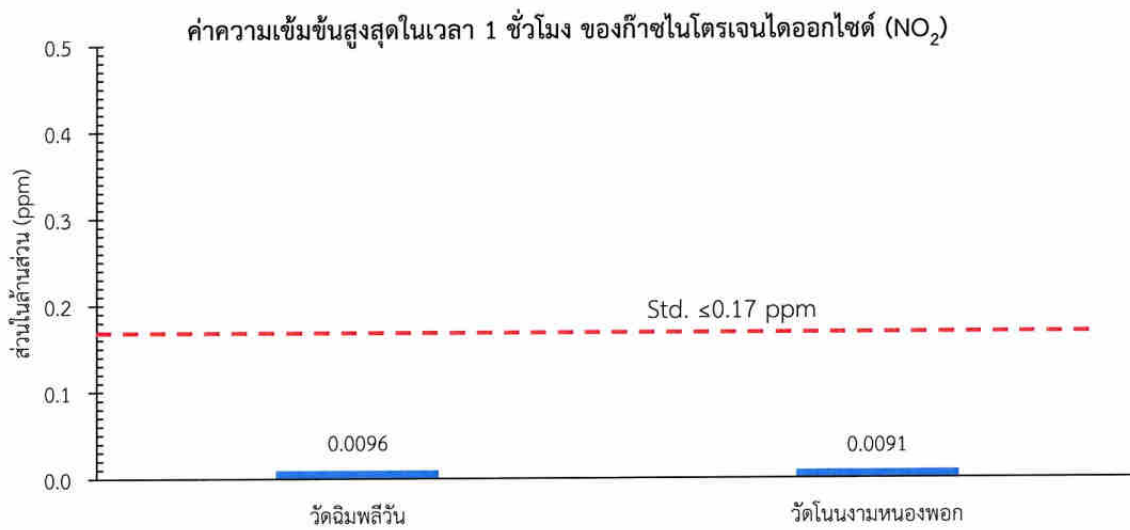
สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีความเร็วลมเฉลี่ย 0.58 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 22.22

ตารางที่ 5.2.1-2					
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)
1. วัดฉิมพลีวัน	ครั้งที่ 1	21-22 มี.ค.68	2.59	0.0092	0.5455
		22-23 มี.ค.68	2.56	0.0095	0.6034
		23-24 มี.ค.68	2.61	0.0096	0.5955
		ค่าสูงสุด	2.61	0.0096	0.6034
2. วัดโนนงามหนองพอก	ครั้งที่ 1	21-22 มี.ค.68	2.54	0.0086	0.5585
		22-23 มี.ค.68	2.56	0.0090	0.5513
		23-24 มี.ค.68	2.53	0.0091	0.6069
		ค่าสูงสุด	2.56	0.0091	0.6069
	ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA *		-	0.0159	0.2982
มาตรฐาน			-	0.17 ^{1/}	30 ^{2/}

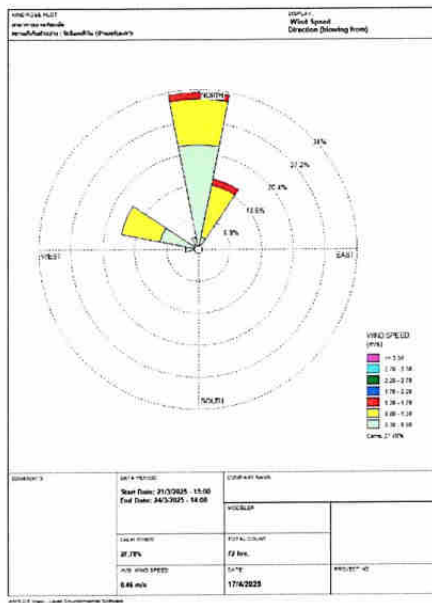
หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

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

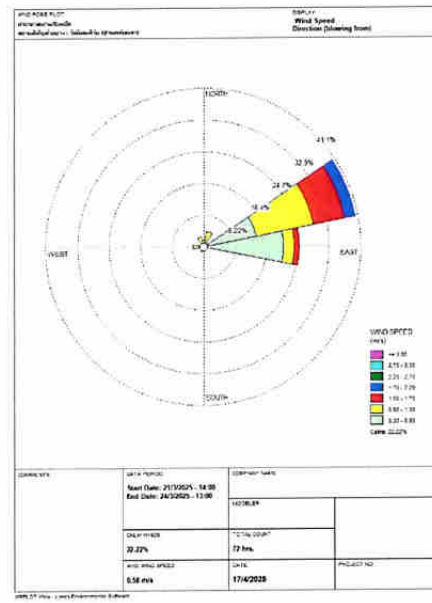
ที่มา : * รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2539)



รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด



วัดนิมพิลวัน



วัดโนนงามหนองพอก

ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

รูปที่ 5.2.1-3 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ผลการตรวจวัดความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ไว้ ส่วนความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าสูงกว่าผลการคาดการณ์ไว้โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน (ตารางที่ 5.2.1-3)

ตารางที่ 5.2.1-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด				
สถานีตรวจวัด	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)		ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)	
	ผลการคาดการณ์ ในรายงาน EIA *	มีนาคม พ.ศ.2568	ผลการคาดการณ์ ในรายงาน EIA *	มีนาคม พ.ศ.2568
วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก)	0.0159	0.0091	0.2982	0.6069
มาตรฐาน	0.17 ^{1/}		30 ^{2/}	

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

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

ที่มา : * รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2539)

4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2537) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแต่ละช่วงฤดูกาลดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-4 และรูปที่ 5.2.1-4)

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ตุลาคม พ.ศ.2537) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดในแต่ละสถานีดังนี้

วัดนิมพลีวัน : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง (NO_2) เกือบเคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และ เมษายน พ.ศ.2567 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2537 ส่วนความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าใกล้เคียงผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 และก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วัดโนนงามหนองพอก : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง (NO_2) เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 แต่ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 ส่วนความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 สำหรับก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5) สรุปผลการศึกษา

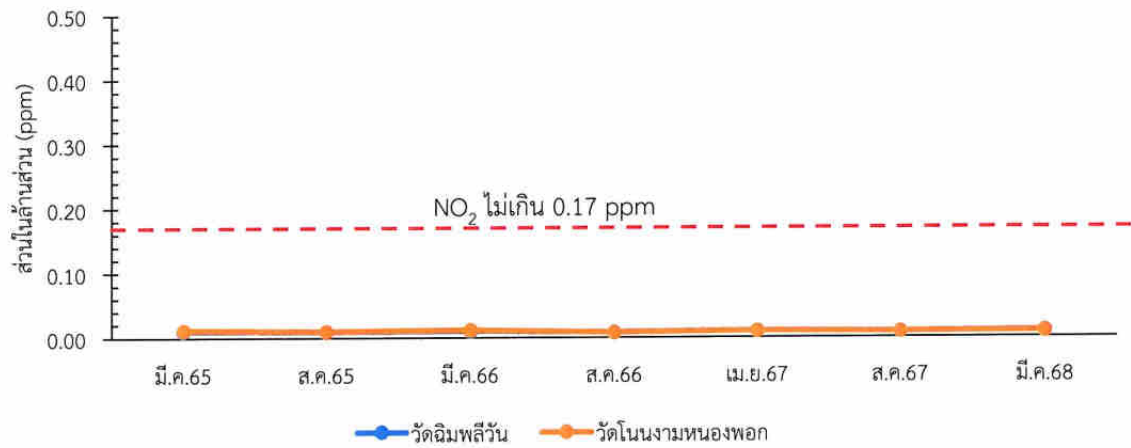
จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ ดังนั้น กิจกรรมการดำเนินงานของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง

ตารางที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด						
ครั้งที่ตรวจวัด	ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)		ความเข้มข้นสูงสุดเป็นเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)		ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) (ส่วนในล้านส่วน)	
	วัดริมฟลิววัน	วันโนนงามหนองพอก	วัดริมฟลิววัน	วัดโนนงามหนองพอก	วันฉิมพลีวัน	วัดโนนงามหนองพอก
ตุลาคม พ.ศ.2537 ^{1/}	0.0090	0.0070	0.50	0.20	2.05	1.92
มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	0.0107	0.0122	0.31	0.38	2.58	2.56
สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	0.0095	0.0099	0.45	0.45	2.54	2.48
มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	0.0106	0.0119	0.51	0.52	2.47	2.59
สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	0.0082	0.0077	0.47	0.44	2.24	2.27
เมษายน พ.ศ.2567	0.0098	0.0099	0.68	0.67	2.67	2.64
สิงหาคม พ.ศ.2567	0.0087	0.0086	0.54	0.56	2.31	2.29
มีนาคม พ.ศ.2568	0.0096	0.0091	0.6034	0.6069	2.61	2.57
ผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA ^{3/}	-	0.0159	-	0.67	-	-
มาตรฐาน	0.17 ⁴		30 ⁸		-	

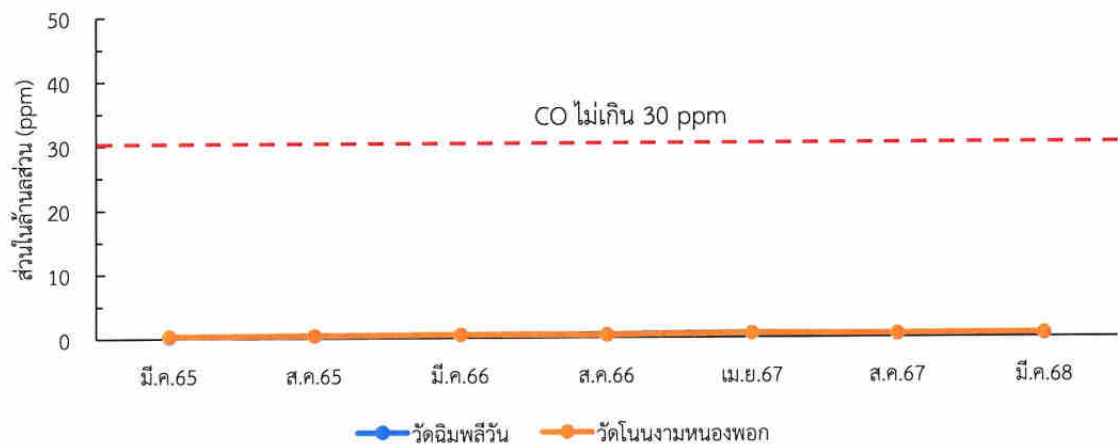
ที่มา : ^{1/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2539)
^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น
อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), ธันวาคม พ.ศ.2564
^{3/} ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA ซึ่งได้จากการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงปีดำเนินการ ในกรณีเฉลี่ย ประเมินจากเครื่องบิน Boeing 737 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน
⁴ มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552
⁸ มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538
- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวัด

หมายเหตุ :

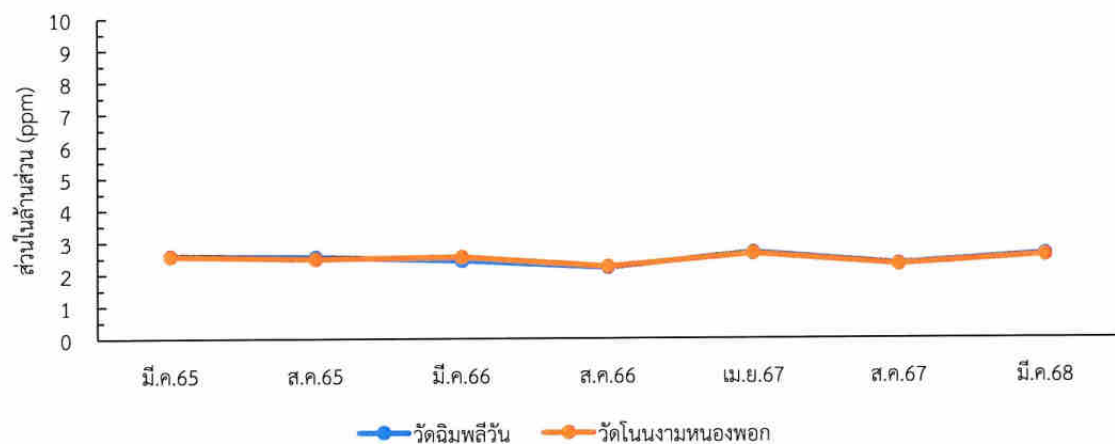
ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2)



ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



ปริมาณไฮโดรคาร์บอนรวม (THC)



รูปที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

5.2.2 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-1)

2.1.1) **ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม :** จำนวน 6 สถานี ได้แก่ (1) แนวเส้นทางกลางทางวิ่ง ด้านหัว (2) แนวเส้นทางกลางทางวิ่ง ด้านท้าย (3) วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก) (4) บ้านดอนชัย (5) วัดดอนสำราญใต้ และ (6) วัดฉิมพลีวัน เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวมทั้งตรวจวัดระดับเสียงบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 1 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัด คือ ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hrs.}}$) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

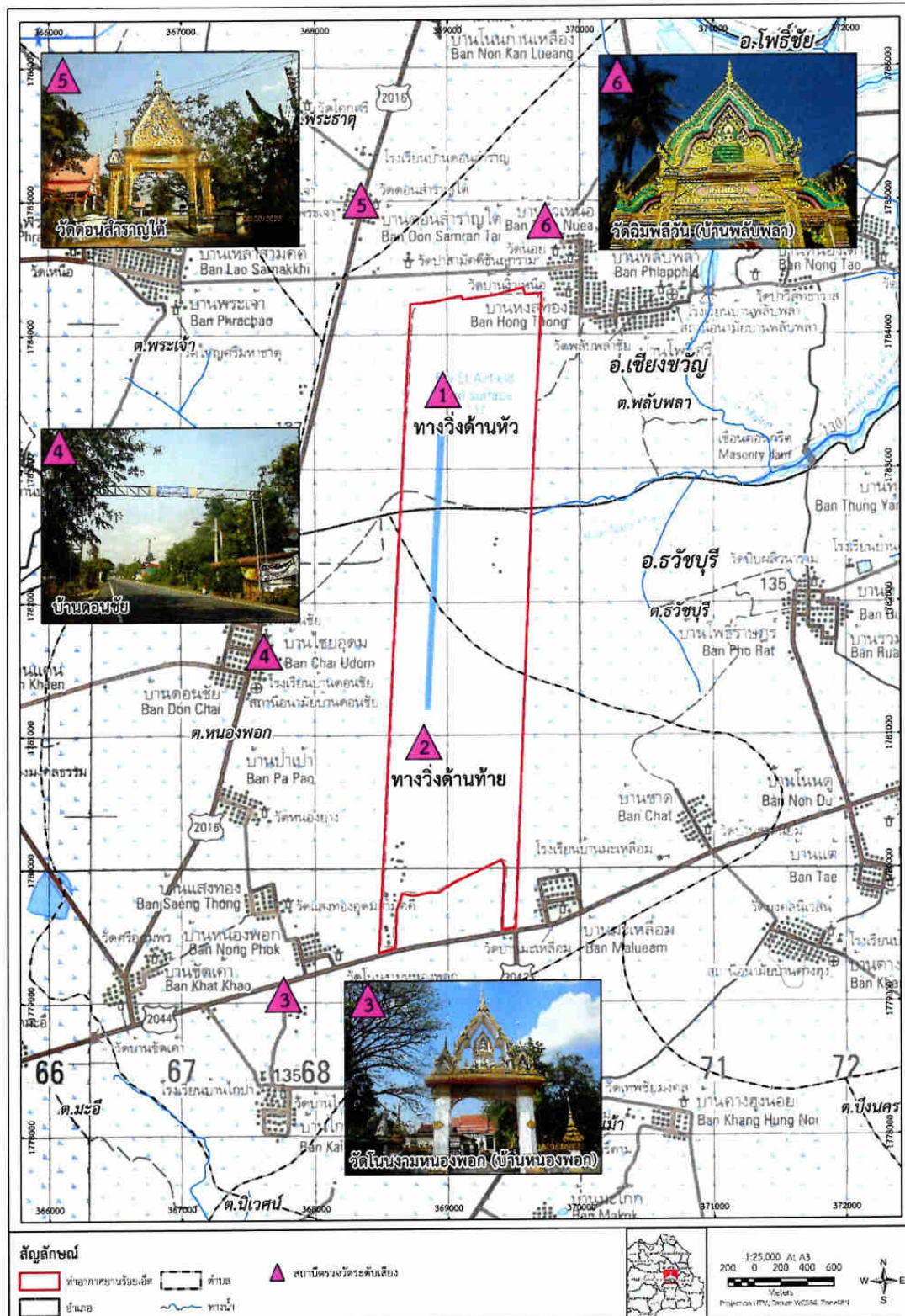
2.1.2) **ระดับเสียงจากเครื่องบิน :** จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย Noise Number Index (NNI) และ Noise contour (NEF)

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. ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\text{ hrs.}}$) 2. ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 3. ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max})	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

2.3) **ระยะเวลาตรวจสอบ :** ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยดำเนินการตรวจวัดช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568 (ภาพที่ 5.2.2-1)



รูปที่ 5.2.2-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด



แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ด้านหัว (หัวทางวิ่งหมายเลข 18)



แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ด้านท้าย (หัวทางวิ่งหมายเลข 36)



วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก)

ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การติดตามตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด



บ้านดอนชัย



วัดดอนสำราญใต้



วัดนิมพลีวัน

ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การติดตามตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)

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	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันเสียงรบกวน
30-40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้าง ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ค่าระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

สำหรับการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการในปัจจุบัน จะใช้โปรแกรม Aviation Environmental Design Tool (AEDT 3f) แบบจำลอง AEDT 3f เป็นแบบจำลองที่พัฒนามาจาก Integrated Noise Model (INM) มีรายละเอียดดังนี้

2.4.1) ขั้นตอนการนำเข้าข้อมูลสำหรับแบบจำลอง AEDT

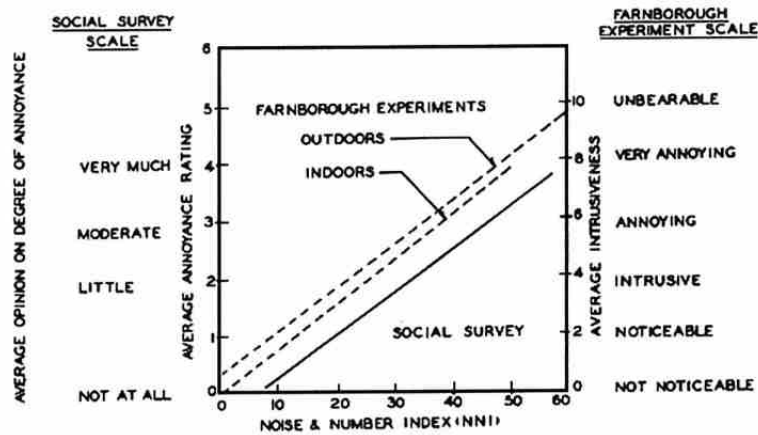
- (1) กำหนดตำแหน่งท่าอากาศยานที่ต้องการศึกษา และขอบเขตพื้นที่ที่ศึกษาโดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 5 กิโลเมตร หรือ แปรผันตามขนาดของท่าอากาศยาน
- (2) กำหนดตำแหน่งหัวทางวิ่งหลังจากดำเนินการปรับปรุงขยายแล้วเสร็จ พร้อมกำหนด Track สำหรับ สำหรับทางวิ่งใหม่
- (3) ป้อนข้อมูลเข้าแบบจำลอง ประกอบด้วย ชนิดเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนการใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องแต่ละชนิด (Take off-Landing) กำหนดช่วงเวลาในการบิน ช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) และจัดชุดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีศึกษา หลังจากป้อนข้อมูล (Input data) ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงสั่งให้แบบจำลองทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- (4) สร้าง Contour เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและหลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) : โดยการศึกษากำหนดกรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปีปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

2.5) การประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้ค่า Noise and number Index (NNI): ผลการประเมินค่า NNI คำนวณได้จาก PNdb (Perceived Noise Decibel) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงเครื่องบินแต่ละประเภท และจำนวนเที่ยวบินรวม ดังสมการ

$$NNI = PNdb + 15 (\log_{10}(\text{จำนวนเที่ยวบินรวม})) - 80$$

และนำมาเปรียบเทียบกับ กราฟระหว่างค่า NNI กับค่าระดับความรู้สึกรำคาญ



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

2.7) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.7.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิภาพของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.7.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด อำเภอร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด (พ.ศ.2539) พบว่า ได้มีการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก) บ้านดอนชัย วัดดอนสำราญใต้ (บ้านดอนสำราญใต้) และวัดฉิมพลีวัน (บ้านพลับพลา) โดยค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-2 ธันวาคม พ.ศ.2537 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

วัดโนนงามหนองพอก (บ้านหนองพอก) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) เท่ากับ 52.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เท่ากับ 57.4 dB(A)

บ้านดอนชัย : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) เท่ากับ 58.4 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เท่ากับ 63.8 dB(A)

วัดดอนสำราญใต้ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) เท่ากับ 55.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เท่ากับ 60.6 dB(A)

วัดฉิมพลีวัน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) เท่ากับ 47.4 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เท่ากับ 53.4 dB(A)

ผลการทบทวนการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียง พบว่า บริเวณที่อาจได้รับผลกระทบด้านระดับเสียง (NEF 30) จะจำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยาน เนื่องจากท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีพื้นที่มาก ทำให้มีระยะห่างจากทางวิ่งถึงขอบเขตท่าอากาศยานไม่น้อยกว่า 500 เมตร โดยระดับ NEF30 อยู่ห่างจากพื้นที่ภายนอกประมาณ 500 เมตร จึงเป็นผลให้อยู่นอกเขตที่ได้รับระดับเสียง NEF 30

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 6 สถานีตรวจวัด ในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 สถานี ระหว่างวันที่ 21-23 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 และรูปที่ 5.2.2-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ง)

แนวเส้นทางกลางทางวิ่ง ด้านหัว (หัวทางวิ่ง 18) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 44.6-53.4 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 50.1-54.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 73.6-96.0 dB(A) โดยมีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

แนวเส้นทางกลางทางวิ่ง ด้านท้าย (หัวทางวิ่ง 36) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 57.7-58.4 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.0-58.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 97.0-98.1 dB(A) โดยมีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

วัดโนนงามหนองพอก : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ระหว่าง 51.8-52.3 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 56.1-57.3 และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 81.7-83.1 โดยมีค่า $L_{eq}24 \text{ hr.}$ และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

บ้านดอนชัย : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ระหว่าง 54.3-61.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 61.0-64.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 79.5-109.7 dB(A) โดยมีค่า $L_{eq}24 \text{ hr.}$ และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

วัดดอนสำราญใต้ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ระหว่าง 46.8-49.2 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 52.5-55.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 78.1-89.6 dB(A) โดยมีค่า $L_{eq}24 \text{ hr.}$ และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

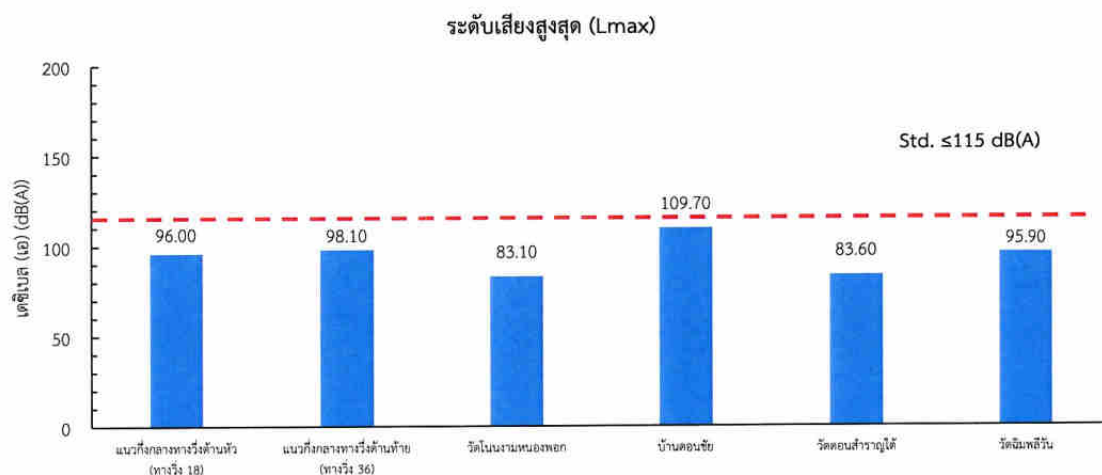
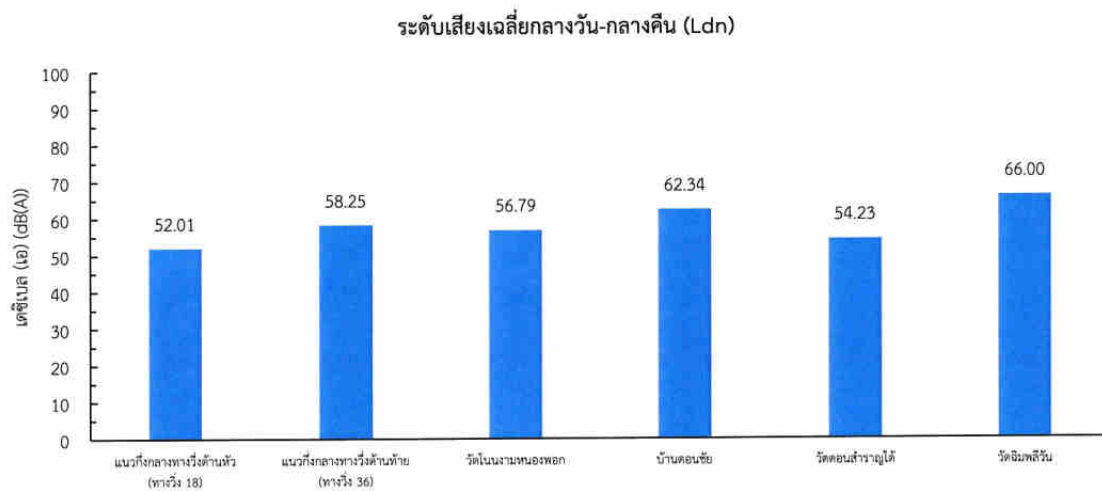
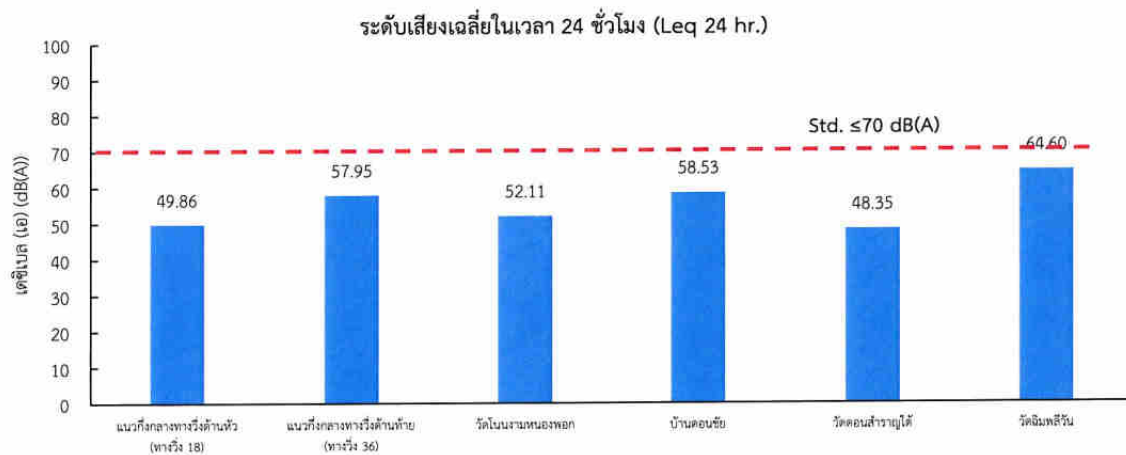
วัดฉิมพลีวัน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ระหว่าง 55.5-69.0 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 61.7-69.5 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 92.5-95.9 dB(A) โดยมีค่า $L_{eq}24 \text{ hr.}$ และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 5.2.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		$L_{eq} 24 \text{ hr.}$	L_{dn}	L_{max}^*
1.แนวเส้นทางกึ่งกลางทางวิ่ง ด้านหัว (หัวทางวิ่ง 18)	21-22 มี.ค. 68	53.4	54.3	96.0
	22-23 มี.ค. 68	46.3	50.1	84.6
	23-24 มี.ค. 68	44.6	50.2	73.6
2.แนวเส้นทางกึ่งกลางทางวิ่ง ด้านท้าย (หัวทางวิ่ง 36)	21-22 มี.ค. 68	57.7	58.0	97.6
	22-23 มี.ค. 68	57.7	58.0	97.0
	23-24 มี.ค. 68	58.4	58.7	98.1
3.วัดโนนงามหนองพอก	21-22 มี.ค. 68	51.8	56.1	83.0
	22-23 มี.ค. 68	52.2	56.9	83.1
	23-24 มี.ค. 68	52.3	57.3	81.7
4.บ้านดอนชัย	21-22 มี.ค. 68	61.7	64.1	109.7
	22-23 มี.ค. 68	54.3	61.2	84.3
	23-24 มี.ค. 68	55.9	61.0	79.5
5.วัดดอนสำราญใต้	21-22 มี.ค. 68	49.2	55.7	89.6
	22-23 มี.ค. 68	48.7	53.9	78.2
	23-24 มี.ค. 68	46.8	52.5	78.1
6.วัดฉิมพลีวัน	21-22 มี.ค. 68	55.5	61.9	95.9
	22-23 มี.ค. 68	69.0	69.5	95.7
	23-24 มี.ค. 68	55.6	61.7	92.5
มาตรฐาน**		70.0	-	115.0

หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด

** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน



รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

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

ตารางที่ 5.2.2-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด				
ขนาดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/2} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/2/} (เที่ยว/วัน)	ระดับเสียงสูงสุด (dBA) ^{3/}	ระดับเสียง PNdB
Airbus 320-200	8	6	85.9	97.9
Cessna 172	239	8	62.0	74.0
Tecnam P2006T	-	2	-	-
รวม	247	16	-	97.9

หมายเหตุ 1/ เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม 2567 - เดือนเมษายน 2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 18 มิถุนายน 2567
2/ ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์
3/ Estimated Maximum A-Weighted Sound Levels (Ac 36-3H Update; April 5, 2012)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (2568)

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 01 ในการบินขึ้นและร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 19 ในการบินขึ้น และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 0 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

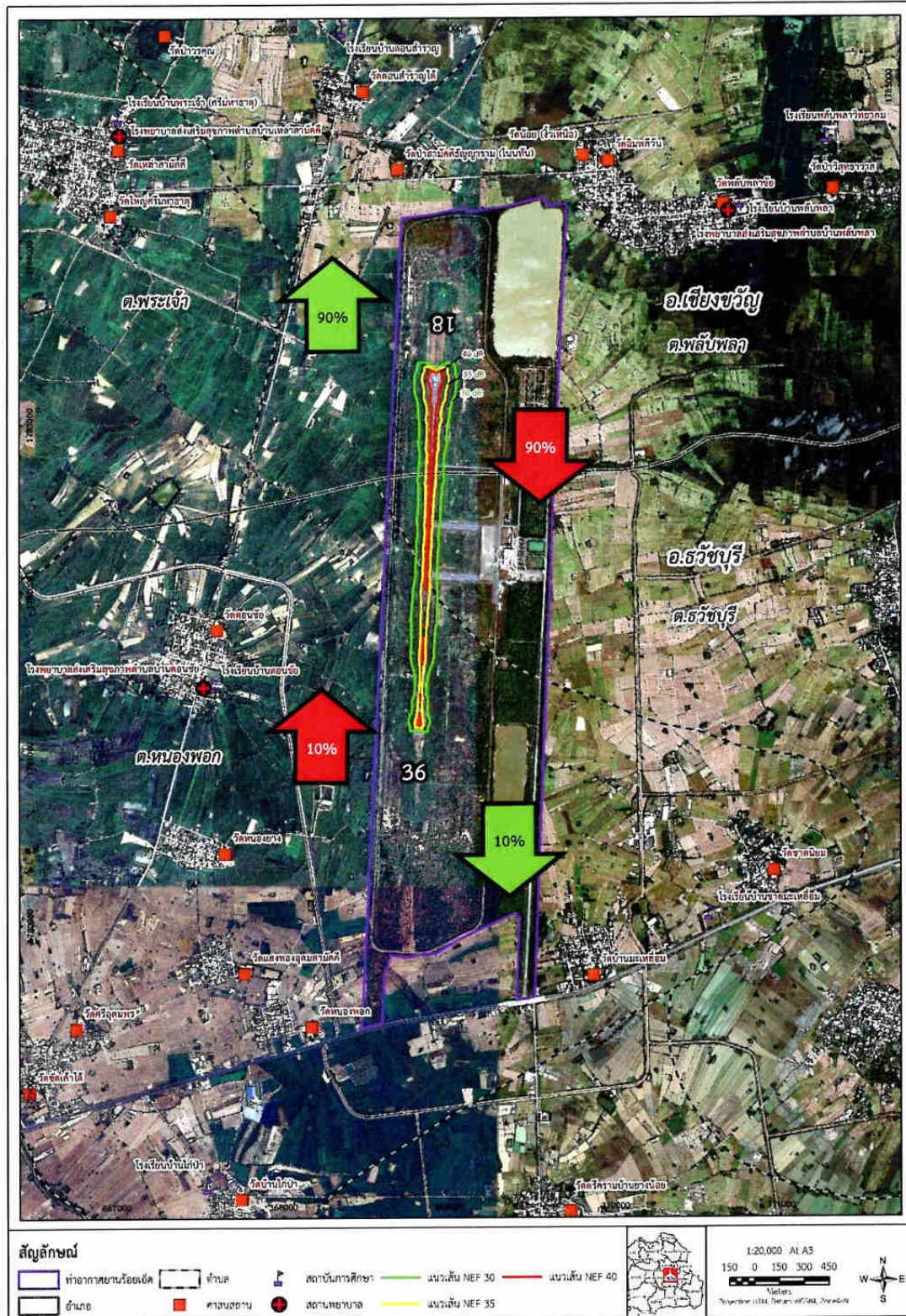
ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 18	10	90
ทางวิ่งหมายเลข 36	90	10

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

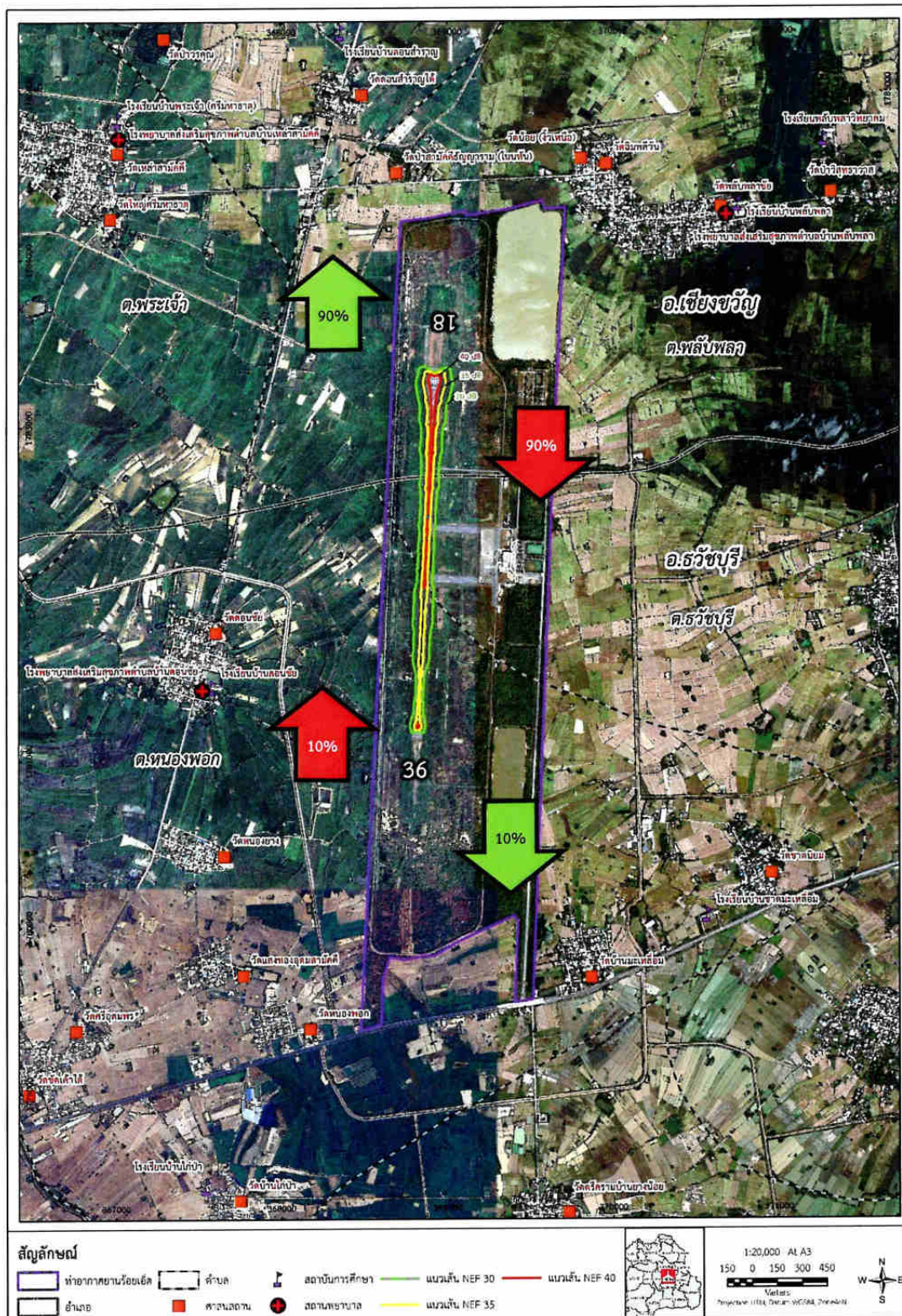
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 2,100 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 247 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 16 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-3)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.323 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.124 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.034 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด
รูปที่ 5.2.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ทำอากาศยานร้อยเอ็ด
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 (ต่อ)

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.236 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.085 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.019 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดตามแนวทางวิ่ง

เมื่อพิจารณาค่า Noise and Number Index (NNI) มีสมการที่ 1 มีรายละเอียดดังนี้

$$NNI = 97.9 + 15 \cdot \log_{10}(247) - 80$$

$$NNI = 97.9 + 35.9 - 80$$

$$NNI = 53.8$$

ผลประเมินระดับเสียง NNI กับค่าระดับความรู้สึกรำคาญ สำหรับภายนอกอาคารที่ชุมชนได้รับ พบว่า มีค่าระดับการรบกวนอยู่ในระดับมาก

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบระดับเสียง

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ.2537) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-3 และรูปที่ 5.2.2-4)

แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ด้านหัว : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr}$) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 ยกเว้นในเดือน เมษายน พ.ศ.2567 ที่มีค่าลดลงจากเดิม ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567

แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ด้านท้าย : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr}$) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 และสำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567

วัดโนนงามหนองพอก : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr}$) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 และค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 และค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือน มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 ยกเว้นในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 ที่มีค่าลดลงจากเดิม

บ้านดอนชัย : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567

วัดดอนสำราญใต้ : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 ยกเว้นเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 ที่มีค่าลดลงจากเดิม และสำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาเมษายน พ.ศ.2567 ยกเว้นในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 ที่มีค่าลดลงจากเดิม

วัดนิมพลีวัน : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ.2567 ยกเว้นในเดือนมีนาคมที่มีค่าเพิ่มขึ้นจาก ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567 และสำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด				
สถานีตรวจวัด	ช่วงที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		$L_{eq\ 24\text{ hr.}}$	L_{dn}	L_{max}^*
1.แนวเส้นทางทางวิ่ง ด้านหัว	ธันวาคม พ.ศ.2537 ^{1/}	**	**	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	48.37	54.95	100.5
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	48.74	55.99	95.1
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	60.20	60.84	99.8
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	53.94	60.12	99.3
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	52.88	59.59	98.2
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	58.63	60.00	101.0
	มีนาคม พ.ศ.2568	49.86	52.01	96.0
2.แนวเส้นทางทางวิ่ง ด้านท้าย	ธันวาคม พ.ศ.2537 ^{1/}	**	**	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	56.95	62.16	101.5
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	44.08	48.23	96.5
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	58.84	60.31	98.7
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	59.25	63.68	103.1
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	58.88	59.71	100.1
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	58.66	59.81	101.0
	มีนาคม พ.ศ.2568	57.95	58.25	98.10
มาตรฐาน		70.0	-	115.0

หมายเหตุ : มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด * ใช้ค่าสูงสุด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ที่มา : ^{1/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2539)

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และ นครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

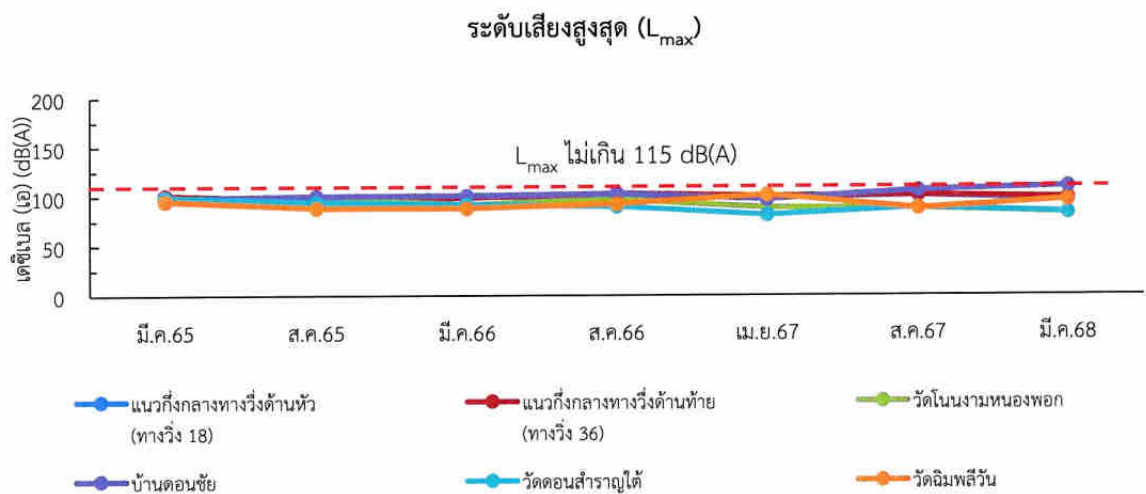
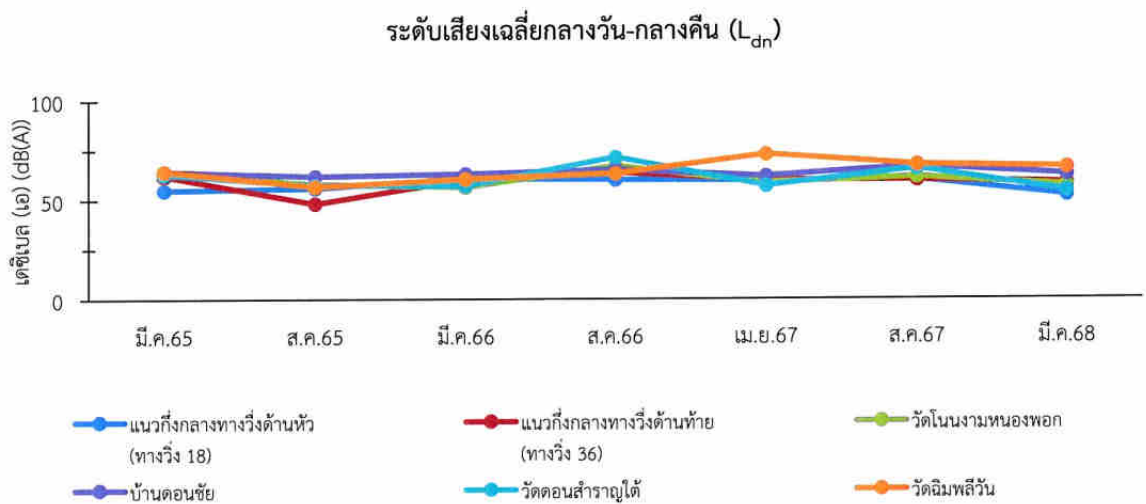
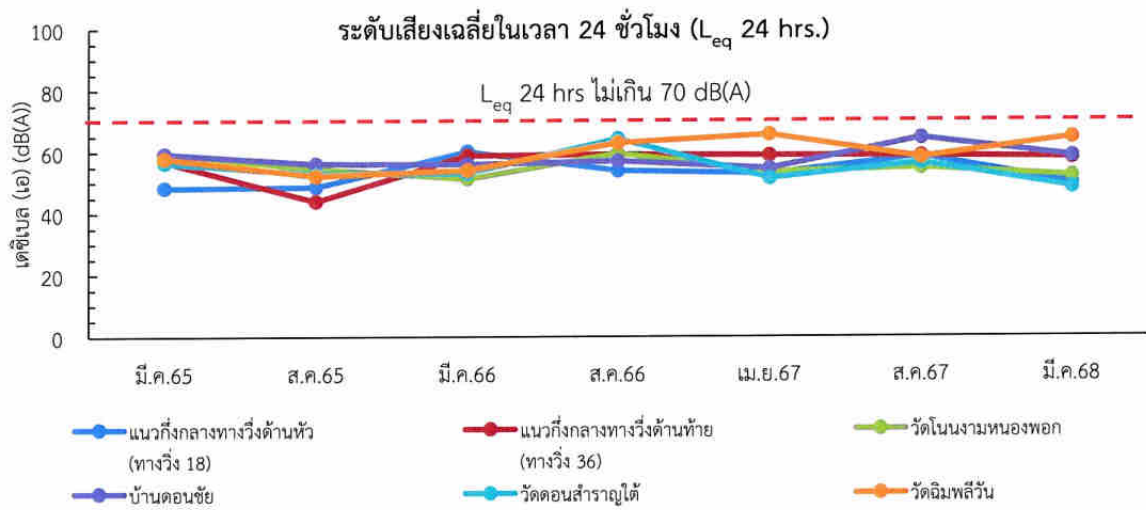
ตารางที่ 5.2.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	ช่วงที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		L _{eq} 24 hr.	L _{dn}	L _{max} *
3.วัดโนนงามหนองพอก	ธันวาคม พ.ศ.2537 ^{1/}	52.67	57.89	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	59.46	64.36	98.4
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	54.62	58.03	97.8
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	51.34	56.44	91.8
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	59.53	67.08	96.5
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	53.54	58.30	88.5
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	54.75	61.25	87.9
	มีนาคม พ.ศ.2568	52.11	56.79	83.10
4.บ้านดอนชัย	ธันวาคม พ.ศ.2537 ^{1/}	59.38	64.60	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	59.46	64.36	98.4
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	56.28	61.96	100.7
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	56.01	63.04	101.0
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	57.10	65.15	102.7
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	54.67	61.86	97.0
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	64.53	66.71	105.9
	มีนาคม พ.ศ.2568	58.53	62.34	109.70
5.วัดดอนสำราญใต้	ธันวาคม พ.ศ.2537 ^{1/}	55.73	60.63	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	56.80	63.06	99.5
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	52.90	57.40	94.6
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	53.25	57.21	91.8
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	64.33	71.45	89.9
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	51.38	56.95	81.2
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	56.43	65.51	88.5
	มีนาคม พ.ศ.2568	48.35	54.23	83.60
6.วัดฉิมพลีวัน	ธันวาคม พ.ศ.2537 ^{1/}	47.57	53.57	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	57.98	64.39	95.3
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	52.31	56.83	88.5
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	54.14	60.54	88.1
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	62.95	72.00	94.9
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	65.70	72.81	101.6
	สิงหาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	58.18	67.38	87.8
	มีนาคม พ.ศ.2568	64.60	66.00	95.90
มาตรฐาน		70.0	-	115.0

หมายเหตุ : มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด * ใช้ค่าสูงสุด ** ไม่ได้ตรวจวัด

ที่มา : ^{1/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2539)

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ใน
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และ นครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568



รูปที่ 5.2.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกับผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา

5.2.3 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

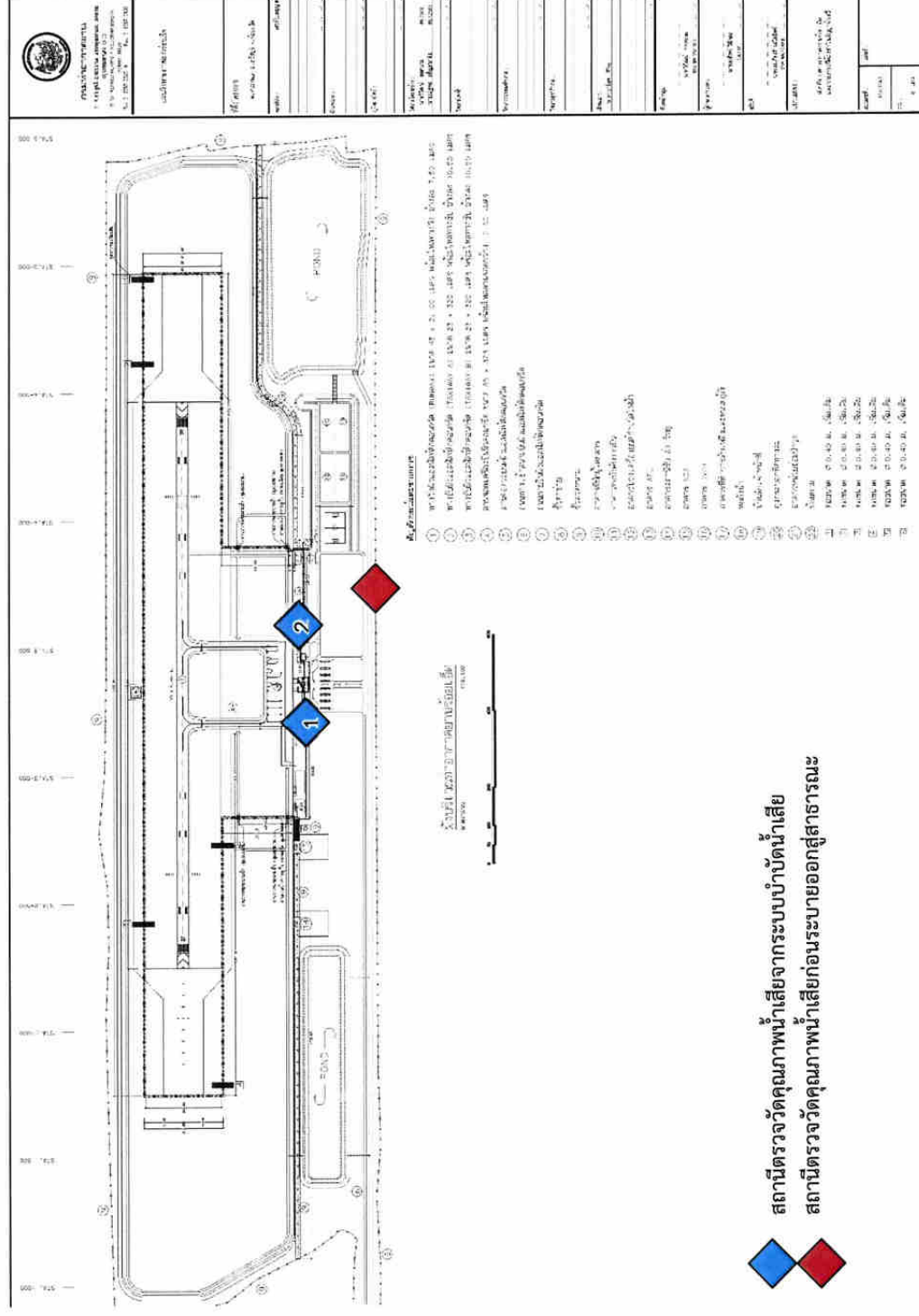
- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสีย

จากท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้า และหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย และติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านการจัดการน้ำเสียที่อาจเกิดขึ้นต่อชุมชนหรือแหล่งรองรับน้ำทั้งจากท่าอากาศยาน ร้อยเอ็ด รวม 5 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.3-1)

- 1) บ่อพักน้ำ ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1
- 2) บ่อพักน้ำ หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1
- 3) บ่อพักน้ำ ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2
- 4) บ่อพักน้ำ หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2
- 5) บ่อพักน้ำ ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ



รูปที่ 5.2.3-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

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 (Suspended Solids)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
4. ปริมาณของแข็งละลาย (Total Dissolved Solids)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 108°C
5. ตะกอนหนัก (Settleable Solids)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Volumetric
6. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
7. ทีเคเอ็น (TKN)	เติมกรดซัลฟิวริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Semi Micro Kjeldahl
8. 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

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2568 (ภาพที่ 5.2.3-1)

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด พ.ศ.2567 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาฯ

เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด มีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,013 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ก ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพทิ้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน



บ่อกักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1



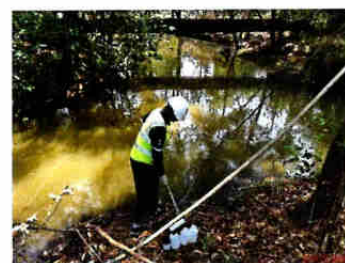
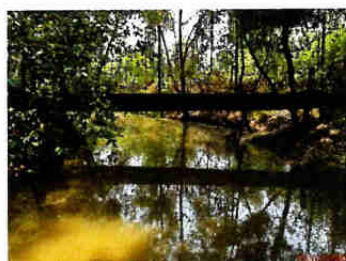
บ่อกักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1



บ่อกักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2



บ่อกักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2



บ่อกักน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด แต่คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ส่วนคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ มีค่า SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 1 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 2 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ส่วนคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียก่อนส่งมอบให้กับท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในเดือนเมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้ง 2 ชุด และคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2568 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-1 และรูปที่ 5.2.3-2 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก จ)

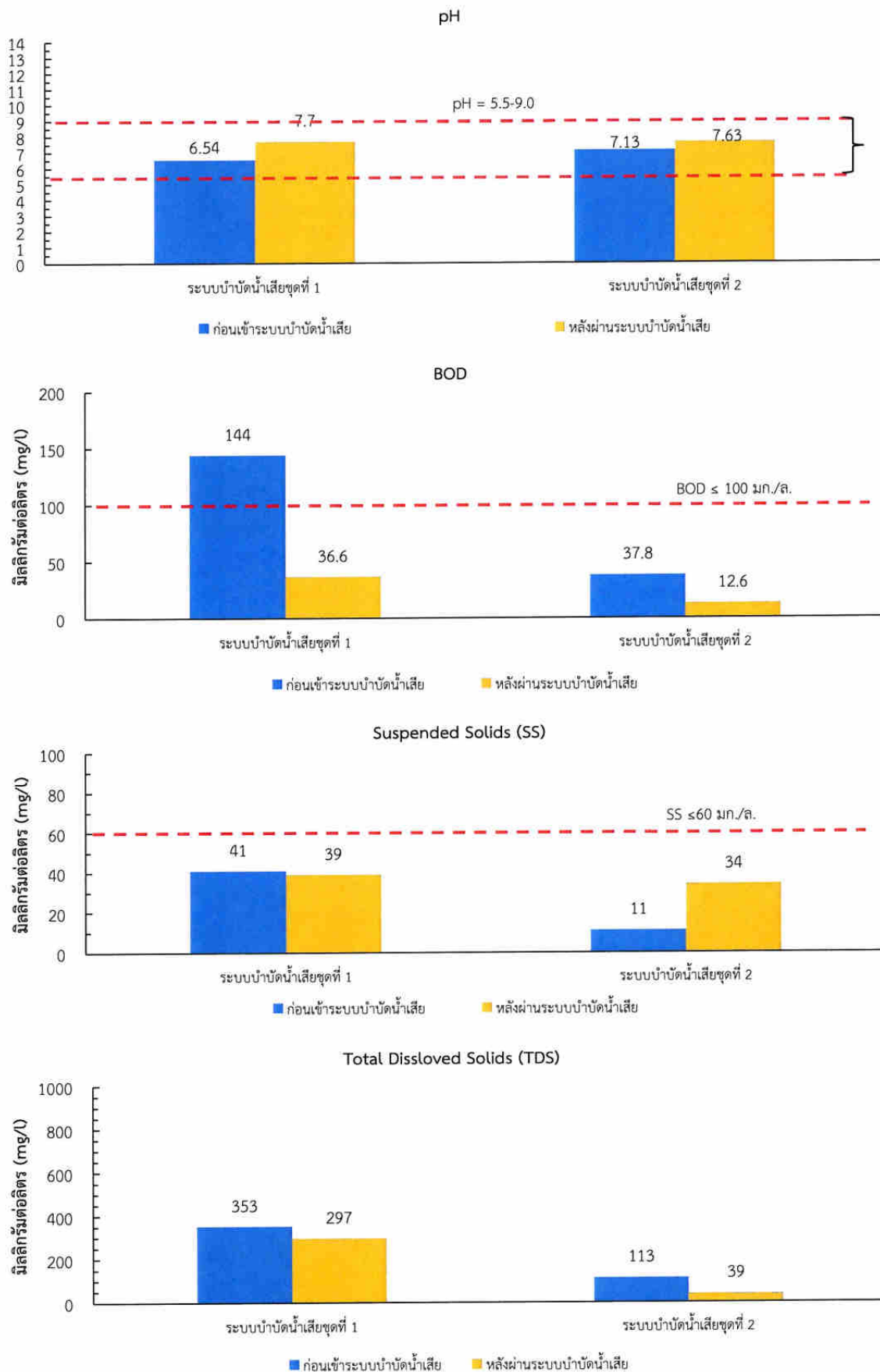
ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 : พบว่า คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัด มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.54 ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 144 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 41 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 353 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 17.5 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 47.2 มก./ล. และปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.7 ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 36.6 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 39 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 297 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 10.2 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 95.4 มก./ล. และปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. โดยมีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD เท่ากับ ร้อยละ 74 ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 : พบว่า คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัด มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.13 ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 37.8 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 11 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 113 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 8.80 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 4.49 มก./ล. และปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.63 ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 12.6 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 34 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 390 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 12.4 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 70.7 มก./ล. และปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. โดยมีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD เท่ากับ ร้อยละ 66 ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

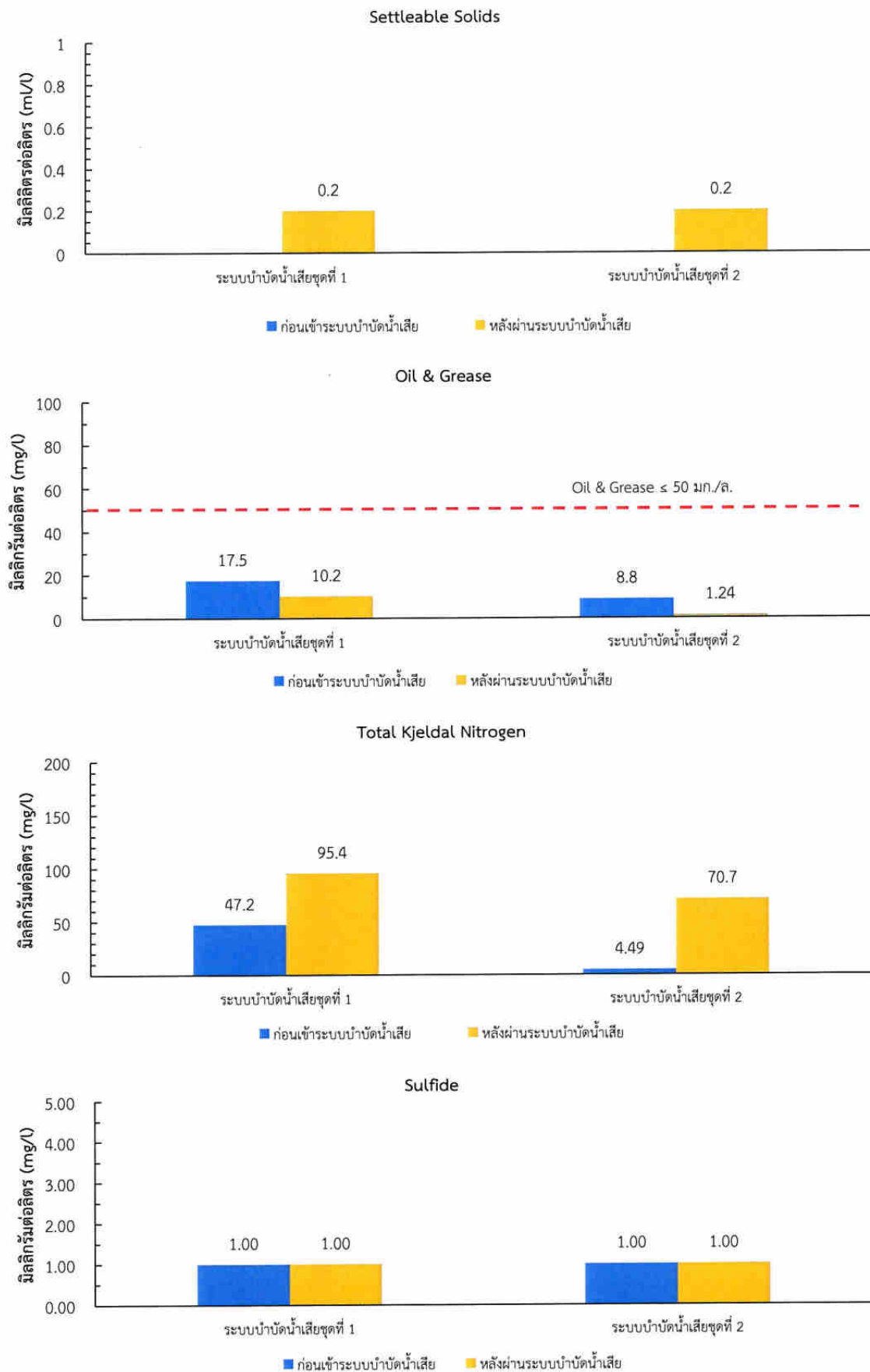
ตารางที่ 5.23-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานอาคาร ประเภท ง*	23 มีนาคม พ.ศ.2568			
			INF ชุดที่ 1	EFF ชุดที่ 1	INF ชุดที่ 2	EFF ชุดที่ 2
pH	-	5.5-9.0	6.54	7.70	7.13	7.63
BOD	มก./ล.	≤100	144	36.6	37.8	12.6
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	41	39	11	34
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	353	297	113	390
Settleable solids	มล./ล.	-	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	17.5	10.2	8.80	1.24
TKN	มก./ล.	-	47.2	95.4	4.49	70.7
Sulfide	มก./ล.	-	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			74%		66%	

หมายเหตุ : INF = คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร EFF = คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

* มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)

3.2.2) ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.82 ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.41 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 9 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 153 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าน้อยกว่า 1.39 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าน้อยกว่า 4.00 มก./ล. และปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (ตารางที่ 5.2.3-2)

ตารางที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด			
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน อาคารประเภท ง*	23 มีนาคม พ.ศ.2568
pH	-	5.5-9.0	7.82
BOD	มก./ล.	≤100	1.41
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	9
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	153
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	1.39
TKN	มก./ล.	-	<4.00
Sulfide	มก./ล.	-	<1.00

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-3 และรูปที่ 5.2.3-3)

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 : พบว่า ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ส่วนใหญ่มีค่าความสกปรกเพิ่มขึ้นจากการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 แต่คุณภาพน้ำยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 : พบว่า ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ส่วนใหญ่มีค่าความสกปรกใกล้เคียงกับการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 แต่คุณภาพน้ำยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 5.2.3-3

การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง จากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	คุณภาพน้ำก่อน-หลังผ่านการบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ผู้โดยสาร ชุดที่ 1											
			มี.ค.65		ส.ค.65		มี.ค.66		ส.ค.66		เม.ย.67		ส.ค.67	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	-	8.09	-	7.32	7.83	7.51	7.2	7.1	7.7	7.7	7.81	7.94
BOD	มก./ล.	≤100	-	0.92	-	4.15	104	52.5	36.8	2.86	25	18.1	62.8	12.4
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	-	37	-	216	47	28	404	426	28	12	42	11
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	354	379	355	288	225	208	288	252
Settleable solids	มล./ล.	-	-	-	-	-	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	-	3.88	-	1.35	17.1	16	4.44	2.30	9.69	7.32	11.2	<1.00
TKN	มก./ล.	-	-	-	-	-	179	162	32.5	16.8	38.9	61.5	88.3	59.5
Sulfide	มก./ล.	-	-	-	-	-	1	<1.00	1	<1.00	1	<1.00	1	<1.00

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ก ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท และบางขนาด พ.ศ.2567

ND = ตรวจไม่พบ

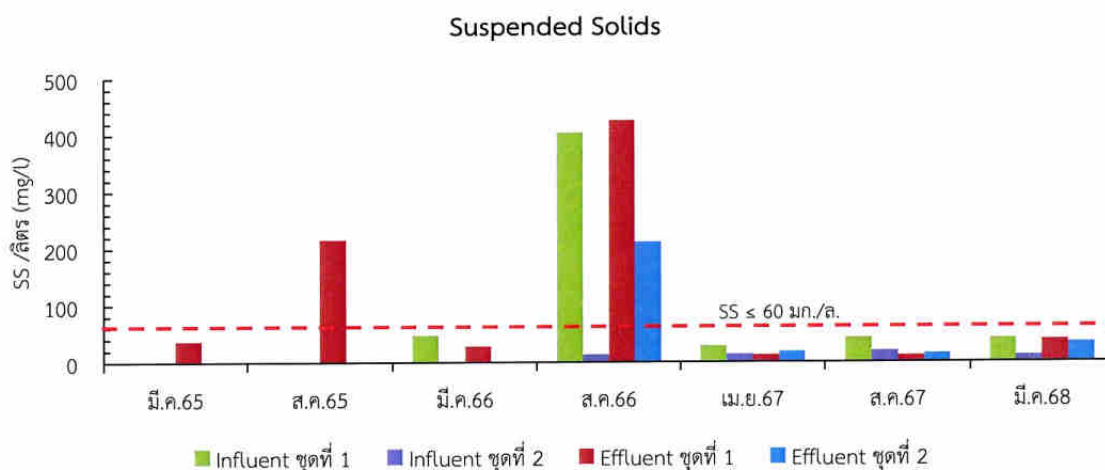
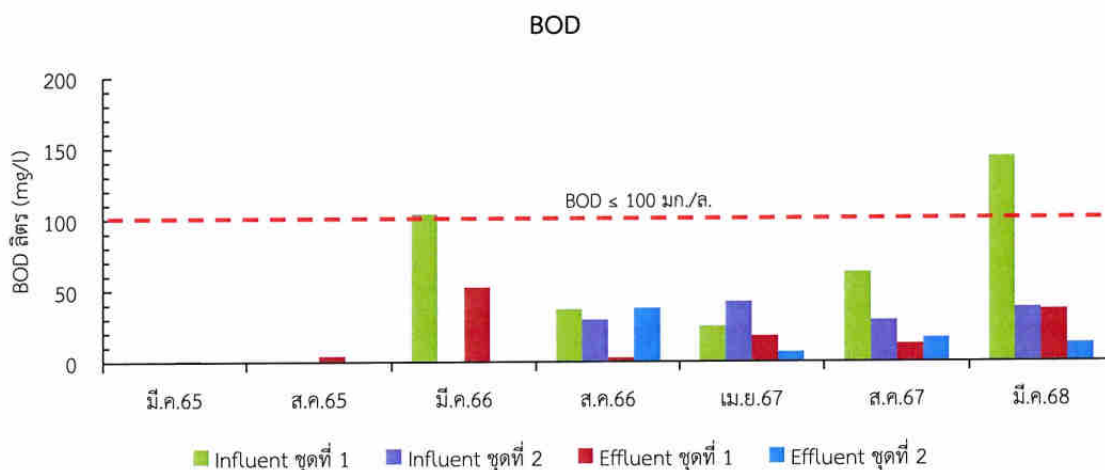
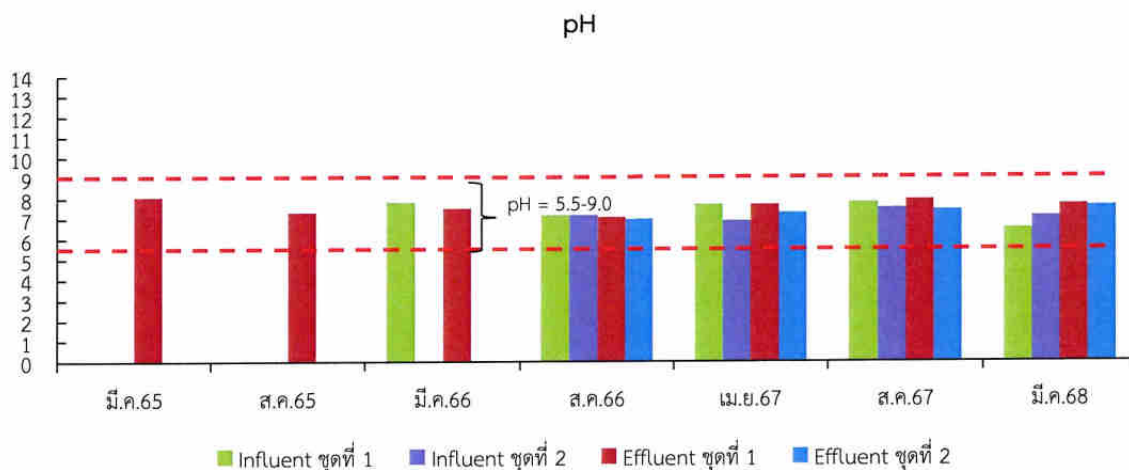
ตารางที่ 5.2.3-3																
การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง จากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)																
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	คุณภาพน้ำก่อน-หลังผ่านการบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2													
			มี.ค.65		ส.ค.65		มี.ค.66		ส.ค.66		เม.ย.67		ส.ค.67		มี.ค.68	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	-	-	-	-	7.51	7.2	7.0	6.9	7.94	7.53	7.44	7.13	7.63	
BOD	มก./ล.	≤100	-	-	-	-	52.5	29.4	37.7	42.1	12.4	29	16.6	37.8	12.6	
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	-	-	-	-	28	13	212	14	11	19	15	11	34	
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	379	120	370	169	252	264	245	113	39	
Settleable solids	มล./ล.	-	-	-	-	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20	-	0.2	
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	-	-	-	-	16	2	1.92	14.7	<1.00	6.4	3.03	8.8	1.24	
TKN	มก./ล.	-	-	-	-	-	162	6.16	20.2	6.71	59.5	33	28.5	4.49	70.7	
Sulfide	มก./ล.	-	-	-	-	-	<1.00	1	<1.00	1	<1.00	1	<1.00	1.00	1.00	

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี

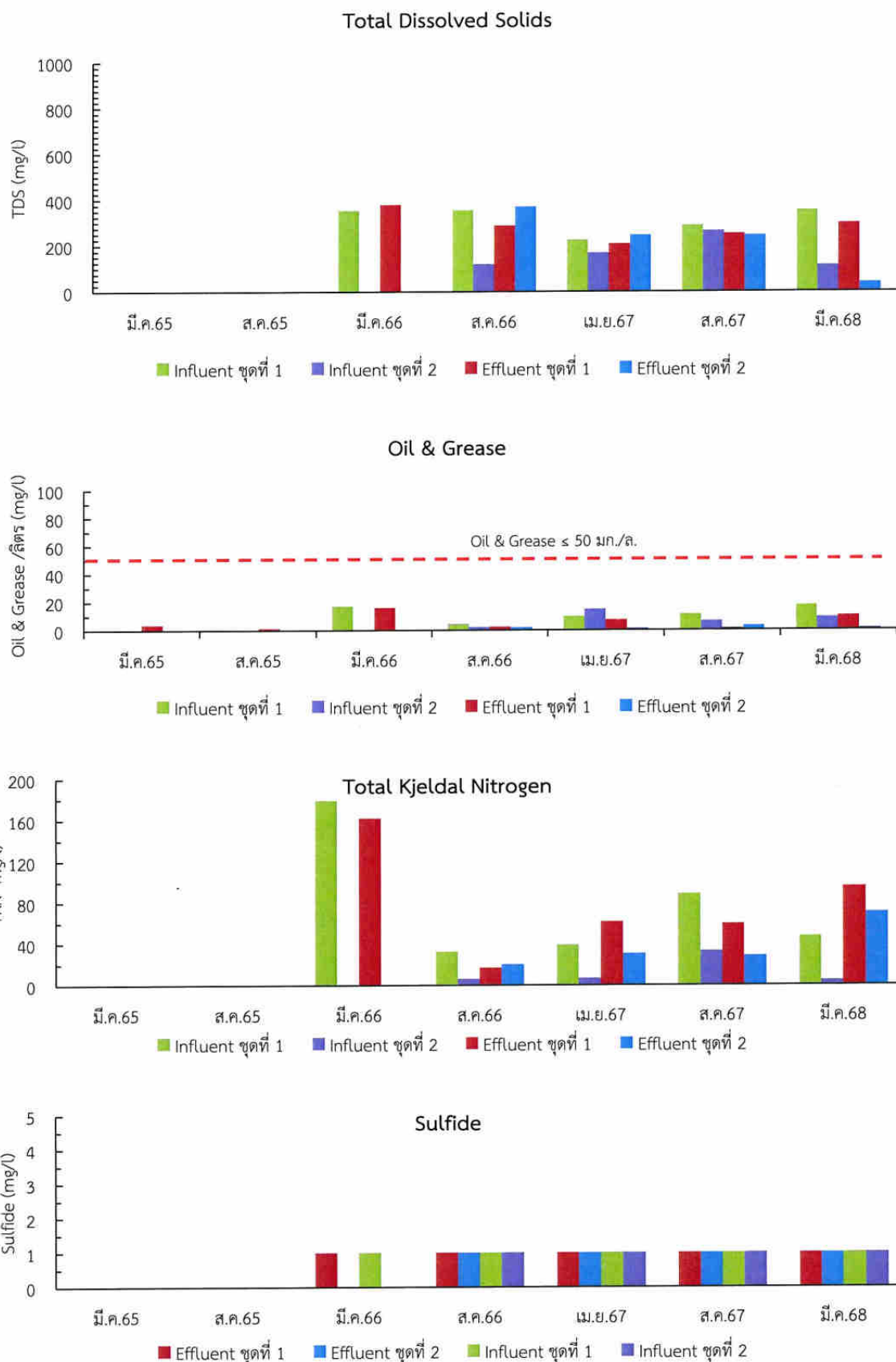
นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) มกราคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารระบายน้ำที่และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

ND = ตรวจไม่พบ



รูปที่ 5.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด



รูปที่ 5.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง จากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)

4.2) การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่า BOD , TDS และ Oil & Grease มีค่าความสกปรกใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดที่ผ่านมา โดยเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับผลการเดือน เมษายน พ.ศ.2567 แต่ลดลงเมื่อเทียบกับในเดือน มีนาคม พ.ศ.2566 ส่วน SS มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดที่ผ่านมา (ตารางที่ 5.2.3-4 และรูปที่ 5.2.3-4)

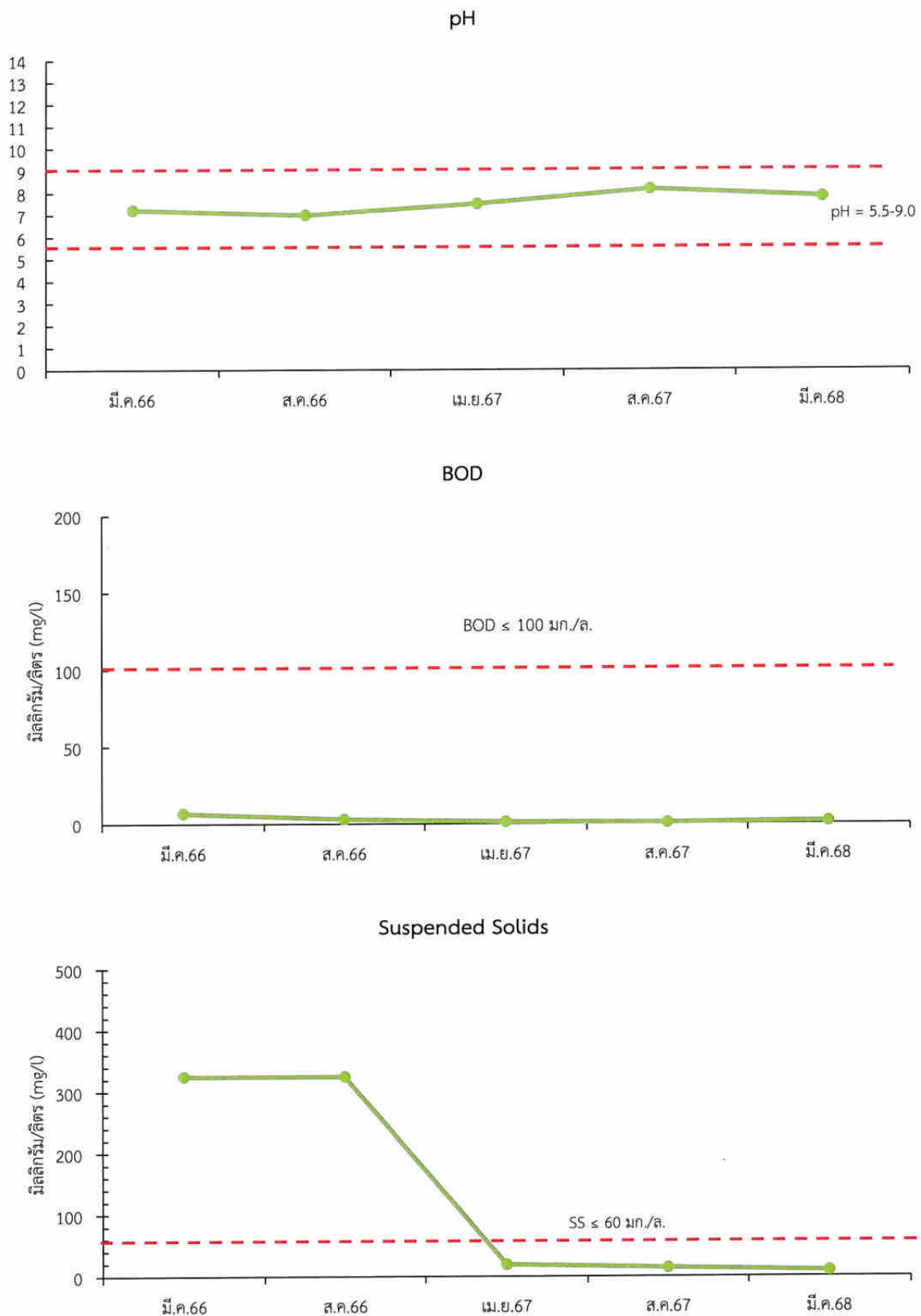
ตารางที่ 5.2.3-4							
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด							
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	คุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ				
			มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67 ¹	ส.ค.67 ¹	มี.ค.68
pH	-	5.5-9.0	7.23	7.00	7.5	8.16	7.82
BOD	มก./ล.	≤100	6.8	2.92	1.22	0.68	1.41
Suspended Solids	มก./ล.	≤60	325	325	19	14	9
Total Dissolved Solids	มก./ล.	-	452	184	78	116	153
Oil & Grease	มก./ล.	≤50	14.1	2.8	<1.00	2.2	1.39
TKN	มก./ล.	-	134	<4.00	<4.00	<4.00	<4.00
Sulfide	มก./ล.	-	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

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

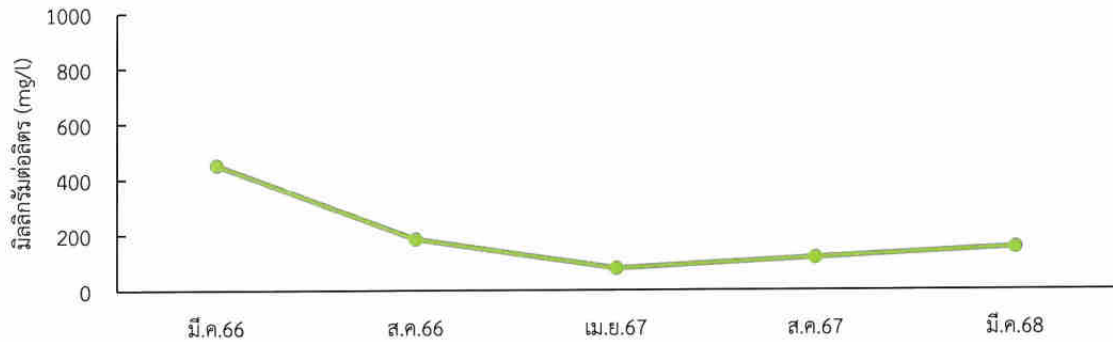
5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่าคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้ง 2 ชุด และคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง จึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง

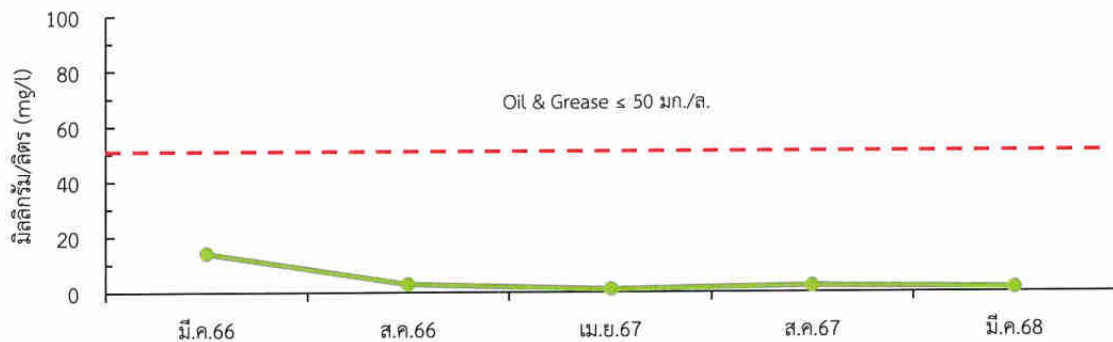


รูปที่ 5.2.3-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

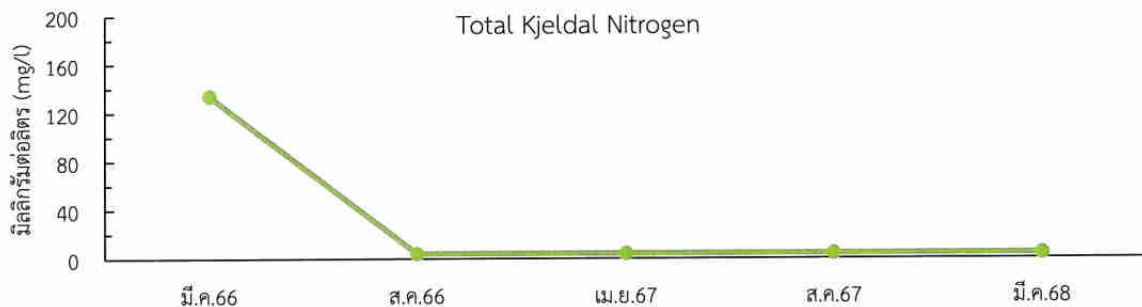
Total Dissolved Solids



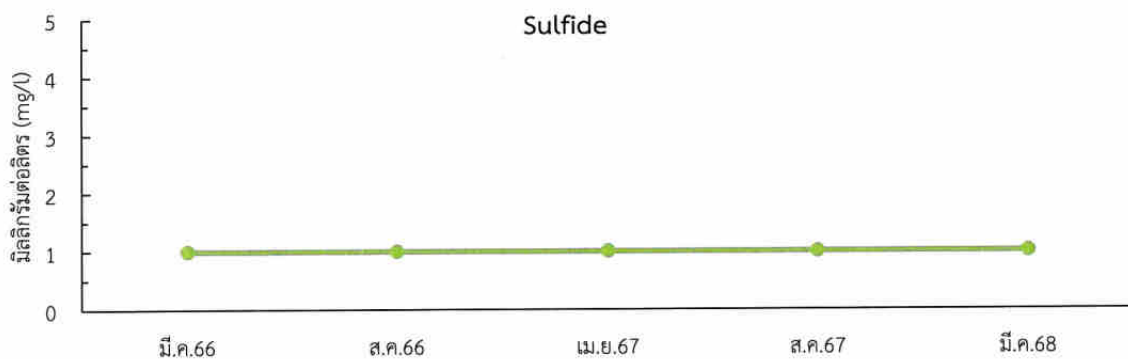
Oil & Grease



Total Kjeldal Nitrogen



Sulfide



รูปที่ 5.2.3-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)

5.2.4 การจัดการน้ำใช้

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

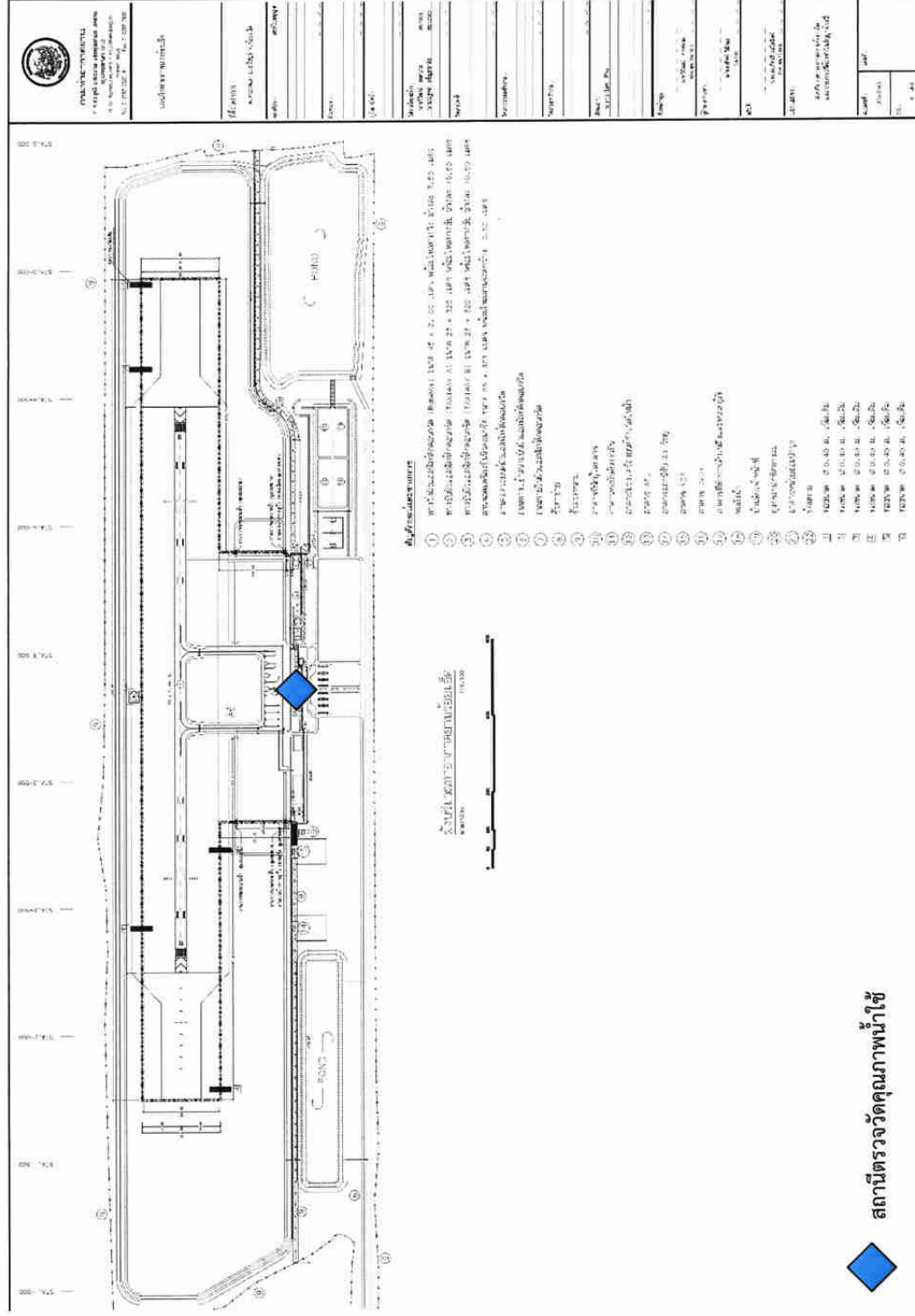
- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ปัจจุบันท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ขอรับน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค จังหวัดร้อยเอ็ด เป็นแหล่งน้ำใช้ภายในโครงการ ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบครั้งนี้จึงได้ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร (รูปที่ 5.2.4-1)

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

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



สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : จะดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2568 (ภาพที่ 5.2.4-1)



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 ของบริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าความเป็นกรด-ด่าง และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) และคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าความเป็นกรด-ด่าง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) แต่ผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด แต่อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า ถึงกวนผสม สารเคมีสำหรับปรับปรุงคุณภาพน้ำและป้อนเติมสารเคมีฆ่าโรค และจากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดอยู่ระหว่างการก่อสร้างถังเก็บสำรองน้ำประปา เพื่อรองรับน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.79 ค่าความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 1.20 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 78.4 มก./ล ปริมาณของแข็งที่ละลายทั้งหมด (SS) เท่ากับ 144 มก./ล. ปริมาณคลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 26.5 มก./ล. ปริมาณซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 18.3 มก./ล. ปริมาณไนเตรท (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 2.14 มก./ล. และ เหล็ก (Iron) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. แมงกานีส (Manganese) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. และตรวจพบ ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด แต่ตรวจไม่พบ *E.Coli* จึงมีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 (ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ฉ)

ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด			
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	23 มีนาคม พ.ศ. 2568
pH	-	6.5-8.5	7.79
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	1.20
Total hardness	มก./ล.	≤300	78.4
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	144
Chloride	มก./ล.	≤250	26.5
Sulfate	มก./ล.	≤250	18.3
Nitrate	มก./ล.	≤50	2.14
Iron	มก./ล.	≤0.3	<0.0050
Manganese	มก./ล.	≤0.1	<0.0050
Total Coliform Bacteria	MPN / 100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
<i>E. Coli</i>	MPN / 100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

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

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566-สิงหาคม พ.ศ.2567) พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา แต่พบว่ามี Total Coliform Bacteria เพิ่มขึ้น จนเป็นผลให้มีค่าคุณภาพน้ำไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 ดังนั้น ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ควรตรวจสอบและทำความสะอาดระบบท่อจ่ายน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร (ตารางที่ 5.2.4-2 และรูปที่ 5.2.4-2)

ตารางที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด							
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	เม.ย.67	ส.ค.67	มี.ค.68
pH	-	6.5-8.5	6.43	7.10	8.8	8.24	7.79
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	1.18	1.20	2.19	3.28	1.20
Total Hardness	มก./ล.	≤300	42.6	55.4	36.5	45.3	78.4
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	105	114	118	136	144
Chloride	มก./ล.	≤250	32.2	43.6	35.3	37.9	26.5
Sulfate	มก./ล.	≤250	2.95	<1.00	1.55	3.87	18.3
Nitrate	มก./ล.	≤50	0.19	0.167	0.447	0.687	2.14
Iron	มก./ล.	≤0.3	**	**	**	**	ND
Manganese	มก./ล.	≤0.1	**	**	**	**	ND
Total Coliform Bacteria	MPN / 100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
<i>E. Coli</i>	MPN / 100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

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

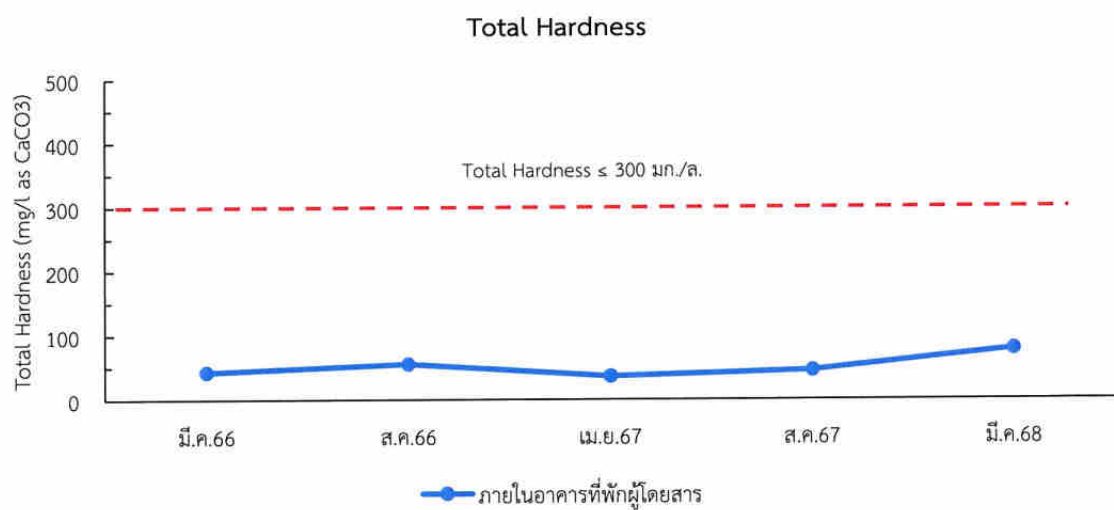
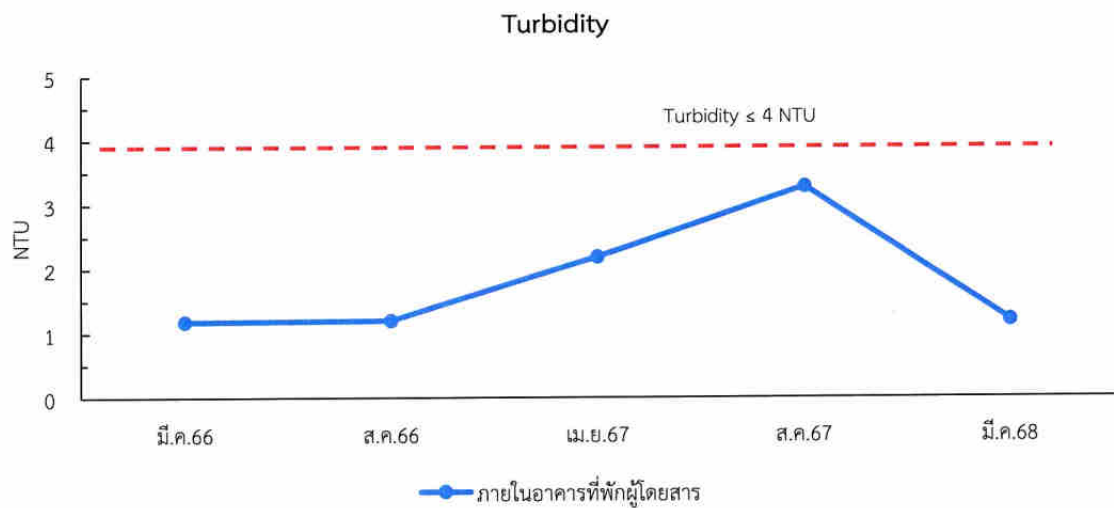
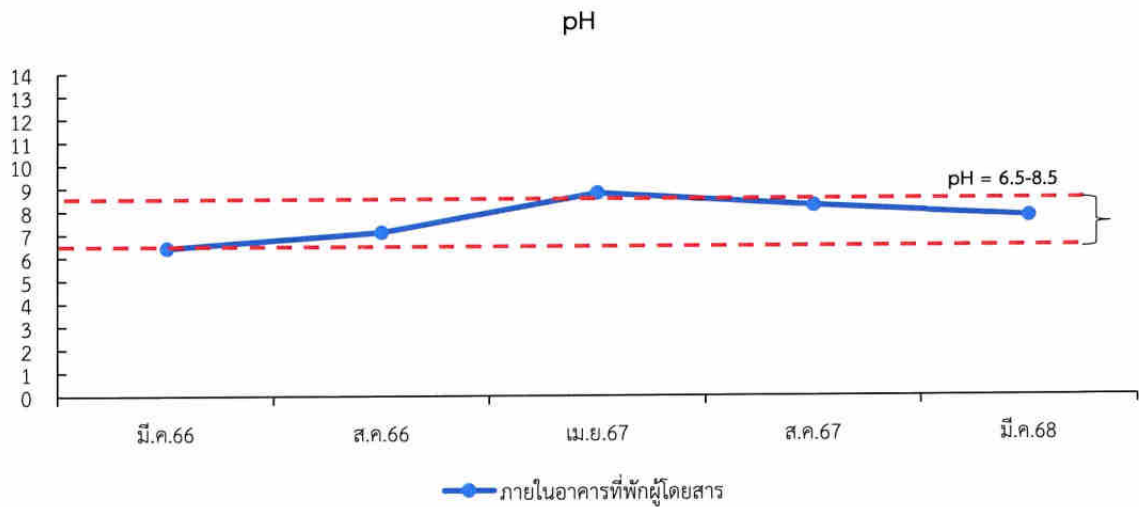
** ไม่ได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์

ND = Non detectable (Iron <0.0050 mg/L , Manganese < 0.0050 mg/L)

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

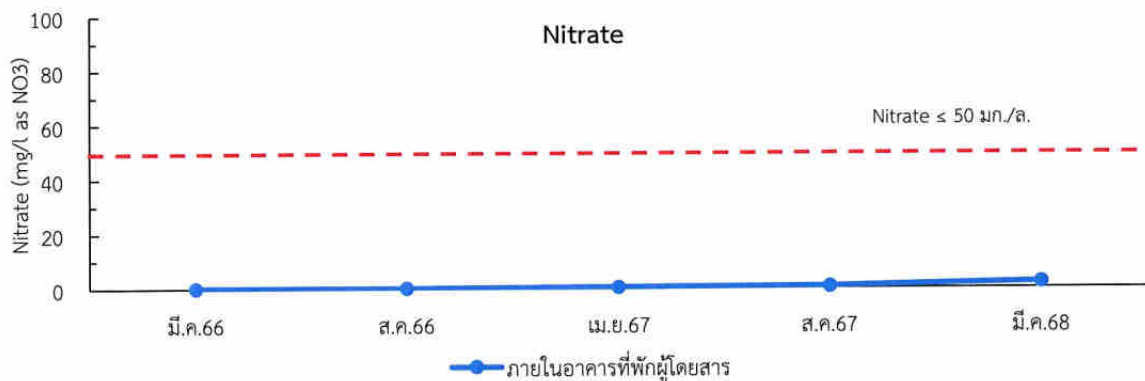
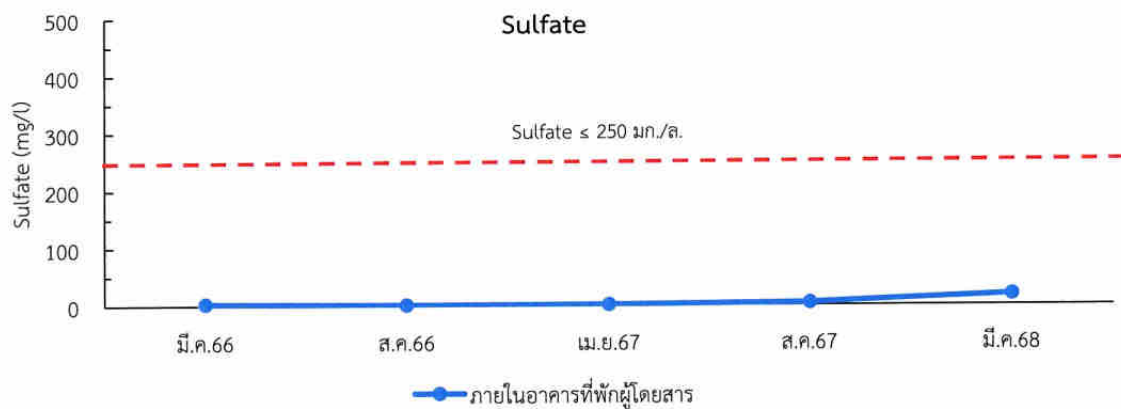
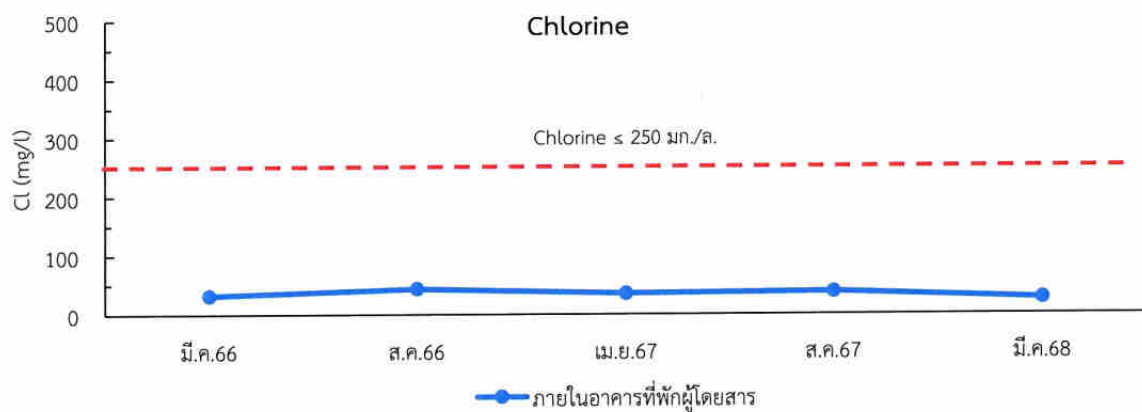
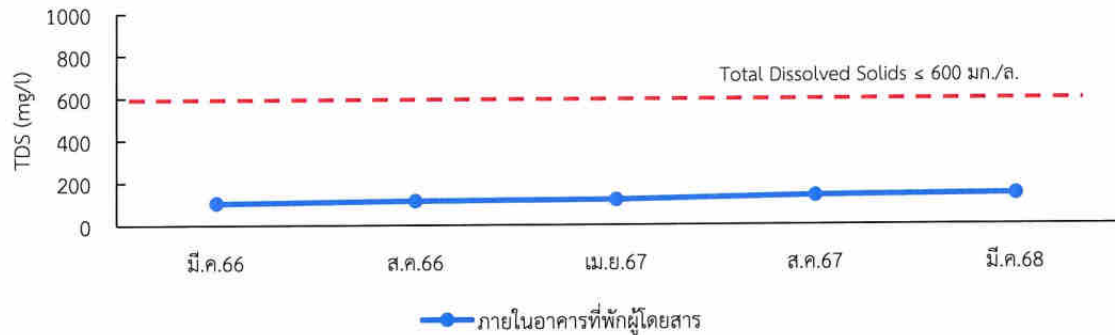
5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนมีนาคม พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 ดังนั้น ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ควรตรวจสอบและทำความสะอาดระบบท่อจ่ายน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร



รูปที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

Total Dissolved Solids



รูปที่ 5.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)

5.2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากิน และการแพร่กระจายของสัตว์ป่า

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่อาศัยหรือเข้ามาใช้ประโยชน์บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน รวมทั้งประเมินค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ และตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้

1.2) เพื่อศึกษาลักษณะนิเวศของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบัน ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.3) เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.4) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบของโครงการต่อแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.5) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่มีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) การตรวจสอบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าจากเอกสารและรายงานการศึกษาที่ดำเนินการมาแล้วบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ซึ่งความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากวิธีการนี้ ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสำรวจภาคสนามบริเวณใกล้เคียง หรือใช้เป็นข้อมูลเสริม โดยพิจารณาจากความทันสมัยของข้อมูลและระยะห่างจากพื้นที่ศึกษาเป็นหลัก

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

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

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

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

2.3) สํารวจโดยอ้อม (indirect inquiry) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนาม ด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดชุกชุมน้อย หรือชุกช่อนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการฯ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่าและลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตว์ป่า โดยจำแนกสัตว์ป่าเป็น

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดที่มีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

2.5) การจำแนกชนิดสัตว์ป่า : จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน โดยใช้เอกสารจำแนกชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น ดังนี้

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

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

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

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

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

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

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจบ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้ง และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 1-33 หรือชนิดได้ข้อมูลจากการสอบถาม

2.8) สถานภาพของสัตว์ป่า : แต่ละชนิดได้ตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ดังนี้

2.8.1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตรวจสอบจากพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ.2562 ซึ่งกำหนดสัตว์ป่าของประเทศไทยให้เป็น

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

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

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (2025-1) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติรวมทั้งประเทศไทย การพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และของ IUCN (2025-1) ได้กำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (threatened animal) ในแนวทางเดียวกันและจำแนกเป็น 3 ระดับตามความรุนแรงของการถูกคุกคามจากมากไปน้อยคือ

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

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

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

2.9) สถานีติดตามตรวจสอบ : บริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ด และบริเวณใกล้เคียง

2.10) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษานิตและความสุขของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568 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 ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.12.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) อาจจะมีการปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจจำนวนชนิดของสัตว์ป่าในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดร้อยเอ็ด (พ.ศ.2539) พบความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการ จำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม สัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์ครึ่งบกครึ่งน้ำ และนก โดยพบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเป็นสัตว์จำพวกสัตว์เล็กๆ ที่พบเห็นได้ทั่วไป เช่น กระรอก พังพอนเล็ก และหนูนา สัตว์เลื้อยคลานและสัตว์ครึ่งบกครึ่งน้ำ เช่น งูสาม่าน งูเขียวหางไหม้ งูเห่า เต่านา และกบ และพบนกทั้งหมด 15 ชนิด นกที่พบเห็นเป็นนกจำพวกตัวเล็กๆ ชนิดที่พบมาก คือ นกกระจอก นกกระเจียวธรรมดา ชนิดที่พบเห็นปานกลาง คือ นกกางเขนดง นกแซงแซว และชนิดที่พบระดับน้อย คือ นกเป็ดน้ำ เหยี่ยวนกเขา เป็นต้น

สำหรับสภาพนิเวศของพื้นที่ที่จะพัฒนาโครงการในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีลักษณะเป็นที่รกร้างของพื้นที่เกษตรกรรม (พื้นที่นา) มีพรรณไม้ขึ้นอยู่ตามท้องไร่ปลายนาและบริเวณรอบ ๆ หมู่บ้าน ซึ่งสภาพดังกล่าวไม่เหมาะสมสำหรับเป็นที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหารของสัตว์ป่า

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด งบประมาณปี 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 91 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เป็ดแดง และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ นกกระสาแดง เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวแดง รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 8 ชนิด คือ นกเขวก นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกกระแตแต้แว๊ด นกฟิราป่า นกตะขาบทุ่ง อีกร และนกนางแอ่นบ้าน ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 52 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกยางโทนน้อย และเหยี่ยวแดง โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด งบประมาณปี 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 80 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดงและนกปากห่าง สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 4 ชนิด คือ เหยี่ยวดำดำขาว นกกระสาแดง เหยี่ยวแดง และเหยี่ยวขาว และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด คือ นกกาบ้านเล็ก และนกฟิราป่า ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 68 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดงและนกปากห่าง สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 5 ชนิด คือ นกยางโทนใหญ่ นกยางเปีย นกกระสาแดง เหยี่ยวแดง และเหยี่ยวขาว และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด คือ นกฟิราป่า

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด งบประมาณปี 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 75 ชนิด โดยเป็นสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 4 ชนิด คือ เป็ดแดง นกปากห่าง นกกระสานวล และนกกระสาแดง สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย เหยี่ยวดำดำขาว และเหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกฟิราป่า และนกนางแอ่นบ้าน ส่วนผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 52 ชนิด โดยเป็นสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดงและนกปากห่าง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด คือ นกฟิราป่า นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการสำรวจดังนี้

3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป :

ภายในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด มีพื้นที่กว้างขวาง มีพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่รกร้างโดยรอบเขตการบิน มีสระน้ำขนาดใหญ่ทางทิศตะวันออกของเขตการบินทั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ จึงมีแหล่งอาศัยและหากินของนก รวมทั้งสัตว์ชนิดอื่นๆ อยู่มาก สำหรับในบริเวณเขตการบินสองข้างทางวิ่งมีการปลูกหญ้าและตัดแต่งสม่ำเสมอ มีการตัดต้นไม้เพื่อกำจัดแหล่งที่อยู่อาศัยของนกและสัตว์ต่างๆ บริเวณอาคารสำนักงานและลานจอดรถมีต้นไม้ที่ทางท่าอากาศยานปลูกไว้ เพื่อความสวยงามและให้ร่มเงา สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ดพบว่าเป็นนาข้าว และมีชุมชนหนาแน่นน้อย เป็นกลุ่มบ้านกระจายห่างๆ ตามพื้นที่เกษตรกรรมมีถนนเชื่อมต่อระหว่างหมู่บ้าน

3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน :

บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด บางพื้นที่ถูกปล่อยให้เป็นพื้นที่รกร้าง ทำให้มีไม้ยืนต้น ไม้พุ่มขึ้นอยู่ในระดับหนึ่ง สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งเป็นพื้นที่ปลูกหญ้าและเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่งจึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการเขตพื้นที่การบิน และพื้นที่บริเวณรอบสนามบินในรัศมี 5 กิโลเมตร พบพรรณไม้ ทั้งไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน และพรรณไม้ที่พบโดยพื้นที่บริเวณรอบสนามบิน เช่น กระถินณรงค์ ประดู่กิ่งอ่อน จามจุรี ชีเหล็ก คุณ และหางนกยูงฝรั่ง เป็นต้น

3.3.3) ความหลากหลายของสัตว์ :

จากการสำรวจในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน จำนวนทั้งสิ้น 64 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด นก จำนวน 59 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.5-1 ถึง ตารางที่ 5.2.5-3 และภาพที่ 5.2.5-1

ตารางที่ 5.2.5-1				
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Squamata				
Family Varanidae				
เหี้ย (<i>Varanus salvator macrotuberculatus</i>)	+	ค	—	—
Family Agamidae				
แอ้อีสาน (<i>Leiolepis rubritaeniata</i>)	+	ค	NT	—
2	0,0,2	2	1	0

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3 = IUCN (2025-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5.2.5-2				
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anseriformes				
Family Anatidae				
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	++	ค	—	—
เป็ดคับแค (<i>Nettapus coromandelianus</i>)	+	ค	—	—
Order Caprimulgiformes				
Family Apodidae				
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	+++	ค	—	—
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienensis</i>)	+	ค	—	—
Order Cuculiformes				
Family Cuculidae				
นกกะปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	++	ค	—	—
นกกะปูดเล็ก (<i>Centropus bengalensis</i>)	+	ค	—	—
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	+	ค	—	—
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	++	ค	—	—
Order Columbiformes				
Family Columbidae				
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	+	—	—	—
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	+++	ค	—	—
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	+++	—	—	—
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	+	—	—	—
Order Gruiformes				
Family Rallidae				
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	+	ค	—	—
Order Charadriiformes				
Family Charadriidae				
นกกระแตแต้แว้ด (<i>Vanellus indicus</i>)	+	ค	—	—
Order Ciconiiformes				
Family Ciconiidae				
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	+++	ค	—	—
Order Suliformes				
Family Phalacrocoracidae				
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	+	ค	—	—
Order Pelecaniformes				
Family Ardeidae				
นกเขวาก (<i>Nycticorax nycticorax</i>)	+	ค	—	—
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	+++	ค	—	—
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	+	ค	—	—
นกกระสานวล (<i>Ardea cinerea jouyi</i>)	+	ค	—	—
นกยางโตนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	+	ค	—	—
นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>)	+	ค	—	—

ตารางที่ 5.2.5-2				
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568 (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Accipitriformes				
Family Accipitridae				
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	+	ค	—	—
เหยี่ยวนกเขาชริก (Accipiter badius)	+	ค	—	—
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	++	ค	—	—
Order Strigiformes				
Family Strigidae				
นกเค้าแมว (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	+	ค	—	—
Order Bucerotiformes				
Family Upupidae				
นกกระยางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	+	ค	—	—
Order Coraciiformes				
Family Coraciidae				
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)	++	ค	—	—
Family Alcedinidae				
นกกระเดียนอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	+	ค	—	—
Family Meropidae				
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	+++	ค	—	—
Order Piciformes				
Family Picidae				
นกหัวขวานด่างแคระ (<i>Picoides canicapillus</i>)	+	ค	—	—
Order Passeriformes				
Family Artamidae				
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	+	ค	—	—
Family Aegithinidae				
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	+	ค	—	—
Family Laniidae				
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	+	ค	—	—
Family Dicruridae				
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	+++	ค	—	—
Family Rhipiduridae				
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	++	ค	—	—
Family Corvidae				
นกกาแว่น (<i>Crypsirina temia</i>)	+	ค	—	—
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	++	ค	—	—
Family Alaudidae				
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	++	ค	—	—
Family Pycnonotidae				
นกปรอดหัวสีเข้ม (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	+	ค	—	—
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	+	ค	—	—

ตารางที่ 5.2.5-2				
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568 (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Family Cisticolidae				
นกกระเจี๊ยบหัวออกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	+	ค	—	—
นกกระเจี๊ยบหัวสีเรียบ (<i>Prinia inomata</i>)	++	ค	—	—
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	++	ค	—	—
Family Sturnidae				
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	+++	ค	—	—
นกเอี้ยงสาลิกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	+	ค	—	—
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	++	ค	—	—
Family Muscicapidae				
นกกาจเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	++	ค	—	—
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	+	ค	—	—
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	+	ค	—	—
Family Dicaeidae				
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	+	ค	—	—
Family Nectariniidae				
นกกินปลีแก้มสีทับทิม (<i>Chalcoparia singalensis</i>)	+	ค	—	—
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	++	ค	—	—
Family Passeridae				
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	++	ค	—	—
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	++	ค	—	—
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	++	—	—	—
Family Ploceidae				
นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)	+	ค	—	—
Family Estrildidae				
นกกระติ๊ดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	+	ค	—	—
Family Motacillidae				
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	+	ค	—	—
59	7,17,35	55	0	0

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3 = IUCN (2025-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5.2.5-3				
รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Rodentia				
Family Sciuridae				
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>)	+	—	—	—
กระเล็นขนปลายหูสั้น (<i>Tamias macclellandii</i>)	+	—	—	—
Order Lagomorpha				
Family Leporidae				
กระต่ายป่า (<i>Lepus penguensis</i>)	+	ค	—	—
3	0,0,3	1	0	0

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3 = IUCN (2025-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3.3.4) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า :

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดทั้งหมด 64 ชนิด สามารถประเมินเป็นระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-4)

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมากหรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้างหรือกินอาหารได้หลากหลายประเภทจึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมากหรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดีจึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก โดยพบนก จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ นกนางแอ่นรัง นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกปากห่าง นกจาบคาเล็ก นกแซงแซวหางปลา และนกเอี้ยงหงอน

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐาน หรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้งแต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดีหรือปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย โดยพบนก จำนวน 17 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกกะปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกอีแพรดแถบออกดำ อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกกระเจี๊ยบสีเรียบ นกกระเจี๊ยบธรรมดา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกางเขนบ้าน นกกินปลีออกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล และนกกระจอกบ้าน



เป็ดแดง



นกเอี้ยงหงอน



นกกระจอกใหญ่



นกจาบผ่นปีกแดง



นกกระสาขาว



นกกาน้ำเล็ก



นกยางกรอกพันธุ์จีน



นกแขวงแขวงหางปลา

ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

ระดับขุขุมสัมพัทธ์น้อย : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย รายละเอียดดังนี้

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ เหี้ย และแอมบิซา

นก จำนวน 35 ชนิด ได้แก่ เป็ดคับแค นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกพิราบป่า นกเขาขาว นกกวัก นกกระแตแต้แว๊ด นกกาน้ำเล็ก นกแขวก นกยางควาย นกกระสานวล นกยางโทนใหญ่ นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชิดรา นกเค้าแมว นกกระยางหัวขวาน นกกระเต็นอกขาว นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีเสือสีน้ำตาล นกกาแวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกกระจับหญ้าอกเทา นกเอี้ยงสาริกา นกยอหญ้าหัวดำ นกยอหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีแก้มสีทับทิม นกกระจาบธรรมดา นกกระต๊อขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี กระเรียนขนปลายหูลิ้น และกระต่ายป่า

ตารางที่ 5.2.5-4 จำนวนชนิดตามระดับความขุขุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด				
ชั้นสัตว์ป่า	ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม พ.ศ.2568			
	ทั้งหมด	ขุขุมมาก	ขุขุมปานกลาง	ขุขุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	0	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน	2	0		2
นก	59	7	17	35
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	3	0	0	3
รวม	64	7	17	40

3.3.5) สถานภาพสัตว์ป่า

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

(1) **สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย :** จากการสำรวจในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 55 ชนิด ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มดังตารางที่ 5.2.5-5

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ เหี้ย และแอมบิซา

นก จำนวน 55 ชนิด ได้แก่ นกนางแอ่นรัง นกเขาไฟ นกปากห่าง นกจาบคาเล็ก นกแซงแซวหางปลา นกเอี้ยงหงอน เป็ดแดง นกกระปูดใหญ่ นกกาน้ำเล็ก นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวแดง นกตะขาบบึง นกอีแพรดแถบออกดำ อีกา นกจาบฝนปีกแดง นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกางเขนบ้าน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล เป็ดคับแค นกแอ่นตาล นกกระปูดเล็ก นกบั้งรอกใหญ่ นกกวัก นกกระแตแต้แว๊ด นกกาน้ำเล็ก นกแขวก นกยางควาย นกกระสานวล นกยางโทนใหญ่ นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขา

ซิครา นกเค้าแมว นกกระยางหัวขวาน นกกระเต็นอกขาว นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีเสือสีน้ำตาล นกกากวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกกระจับหัวออกเทา นกเอี้ยงสาริกา นกยอดหญ้าหัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีแก้มสีทับทิม นกกระจาบธรรมดา นกกระตีดขี่หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระต่ายป่า

ตารางที่ 5.2.5-5 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562				
ชั้นสัตว์ป่า	ครั้งที่ 1 (มีนาคม พ.ศ.2568)			
	ทั้งหมด	สัตว์สงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สงวนน้ำสะเทินบก	0	0	0	0
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	2	0	2	0
นก	55	0	55	0
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	3	0	3	0
รวม	60	0	60	0

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ IUCN (2025-1) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) แต่พบสัตว์ป่าเพียง 1 ชนิด ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) ได้แก่ แอ้อีสาน

3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-6)

นกที่กินพืช จำนวน 14 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกสีชมพูสวน นกกินปลีแก้มสีทับทิม นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระจาบธรรมดา และ นกกระตีดขี่หมู ซึ่งนกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

นกที่กินสัตว์ จำนวน 34 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกกวัก นกกระแตแต้แว๊ด นกปากห่าง นกกาบน้ำเล็ก นกแขวก นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกกระสานวล นกยางโทนใหญ่ นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาซิครา เหยี่ยวแดง นกเค้าแมว นกกระยางหัวขวาน นกตะขาบทู้ง นกกระเต็นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีเสือสีน้ำตาล นกแขวงแขวงหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกจาบฝนปีกแดง นกกระจับหัวออกเทา นกกระจับหัวสีเรียบ นกกระจับธรรมดา นกกาขนบ้าน นกยอดหญ้าหัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำและอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืชที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

นกที่กินพืชและสัตว์ จำนวน 11 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง เป็ดคับแค นกกระปูดใหญ่ นกกระปูดเล็ก นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า นกกาแวน อีกา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา และนกกิ้งก้องคอดำ

ตารางที่ 5.2.5-6			
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)			✓
เป็ดคับแค (<i>Nettapus coromandelianus</i>)			✓
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)		✓	
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)		✓	
นกกะปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)			✓
นกกะปูดเล็ก (<i>Centropus bengalensis</i>)			✓
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)			✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)			✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓		
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)		✓	
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)		✓	
นกแขวก (<i>Nycticorax nycticorax</i>)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)		✓	
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)		✓	
นกกระสาขาว (<i>Ardea cinerea jouyi</i>)		✓	
นกยางโพนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)		✓	
นกยางเป็ด (<i>Egretta garzetta</i>)		✓	
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)		✓	
เหยี่ยวนกเขาชिरา (<i>Accipiter badius</i>)		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
นกเค้าแมว (<i>Glaucidium cuculoides</i>)		✓	
นกกระรางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)		✓	
นกกระแต้นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)		✓	
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)		✓	
นกหัวขวานด่างแคะ (<i>Picoides canicapillus</i>)		✓	
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)		✓	
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)		✓	
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)		✓	
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)		✓	
นกกาแวน (<i>Cypsiurina temia</i>)			✓
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)			✓
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)		✓	
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	✓		
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	✓		
นกกระจุบหน้าอกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)		✓	

ตารางที่ 5.2.5-6 ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกกระจุยหัวสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)		✓	
นกกระจุยธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)			✓
นกกาขี้นบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)		✓	
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)		✓	
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)		✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓		
นกกินปลีแก้มสีทับทิม (<i>Chalcoparia singalensis</i>)	nectar		
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	nectar		
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓		
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	✓		
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓		
นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)	✓		
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓		
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	
58	14	34	11

หมายเหตุ nectar : นกที่กินน้ำหวานจากเกสรดอกไม้

3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนก ในบริเวณพื้นที่ศึกษา จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-7)

นกประจำถิ่น เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น จำนวน 54 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง เป็ดคับแค นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกกระจูดใหญ่ นกกระจูดเล็ก นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกิ้ง นกกระแตแต้แว๊ด นกกาบ้านเล็ก นกแขวก นกยางควาย นกยางโทนใหญ่ นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชिरา เหยี่ยวแดง นกเค้าแมว นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกกระเต็นออกขาว นกจาบคาเล็ก นกหัวขวานด่างแคระ นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกกาแวน อีกา นกจาบ ฝนปีกแดง นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดสวน นกกระจุยหัวออกเทา นกกระจุยหัวสีเรียบ นกกระจุยธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกิ้งโครงคอดำ นกกาขี้นบ้าน นกยอดหญ้าหัวดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีแก้มสีทับทิม นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระดัดขี้หมู และนกเด้าดินทุ่งเล็ก

นกอพยพในช่วงฤดูหนาว เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 4 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกระสานวล นกอีเสือสีน้ำตาล และนกยอดหญ้าหัวดำ

นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ไม่พบนกกลุ่มนี้จากการศึกษา

นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ในประเทศไทย บางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว มีจำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง

ตารางที่ 5.2.5-7	
สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	R
เป็ดคับแค (<i>Nettapus coromandelianus</i>)	R
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	R
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasensis</i>)	R
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	R
นกกระปูดเล็ก (<i>Centropus bengalensis</i>)	R
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	R
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	R
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	R
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	B
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	R
นกแขวก (<i>Nycticorax nycticorax</i>)	R
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	N
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	R
นกกระสาขาว (<i>Ardea cinerea jouyi</i>)	N
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	R
นกยางเป็ด (<i>Egretta garzetta</i>)	R
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	R
เหยี่ยวนกเขาชิดรา (<i>Accipiter badius</i>)	R
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	R
นกเค้าแมว (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	R
นกกระรางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)	R
นกกระเดียนอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	R
นกหัวขวานด่างกระ (<i>Picoides canicapillus</i>)	R
นกแอ่นทอง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	R
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	N
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicurus macrocerus</i>)	R
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	R
นกกาแว่น (<i>Crypsirina temia</i>)	R
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	R
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	R

ตารางที่ 5.2.5-7 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกปรอดหัวสีเข้ม (Pycnonotus aurigaster)	R
นกปรอดสวน (Pycnonotus blanfordi)	R
นกกระเจี๊ยบหัวออกเทา (Prinia hodgsonii)	R
นกกระเจี๊ยบหัวสีเรียบ (Prinia inomata)	R
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (Orthotomus sutorius)	R
นกเอี้ยงหงอน (Acridotheres grandis)	R
นกเอี้ยงสาลิกา (Acridotheres tristis)	R
นกกิ้งโครงคอดำ (Gracupica nigricollis)	R
นกกาชนบ้าน (Copsychus saularis)	R
นกยอดหญ้าหัวดำ (Saxicola stejnegeri)	R
นกยอดหญ้าสีดำ (Saxicola caprata)	N
นกสีชมพูสวน (Dicaeum cruentatum)	R
นกกิ้งก่าสีทึบ (Chalcoparia singalensis)	R
นกกิ้งก่าเหลือง (Cinnerys jugularis)	R
นกกระจอกใหญ่ (Passer domesticus)	R
นกกระจอกตาสี (Passer flaveolus)	R
นกกระจอกบ้าน (Passer montanus)	R
นกกระจาบบรรเทา (Ploceus philippinus)	R
นกกระดิ่ง (Lonchura punctulata)	R
นกเค้าดินทุ่งเล็ก (Anthus rufulus)	R
59	54, 4, 1

R = นกประจำถิ่น

N = นกอพยพ

B = นกอพยพเข้ามาสร้างรังวางไข่

3.3.8) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจภาคสนามในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการเขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด มีจำนวน 8 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)

ปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความขรุขระของนก กรณีที่นกมีความขรุขระมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความขรุขระปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหาถิ่นยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหาถิ่นเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหาถิ่นแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยๆ น้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกในระดับสูง ในระดับปานกลาง และในระดับต่ำ (ควรเฝ้าระวัง) ดังตารางที่ 5.2.5-8

ตารางที่ 5.2.5-8			
โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่อากาศยานจะชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)		✓	
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)		✓	
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓		
นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓		
นกกระสาขาว (<i>Ardea cinerea jouyi</i>)			✓
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓		
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	✓		
8	4	3	1

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2568)

โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่ง

ออกเป็น 7 ขนาด คือ

- ขนาดเล็กมาก (< 16 ซม.)
- ขนาดเล็ก (16 - 30 ซม.)
- ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (31 - 45 ซม.)
- ขนาดกลาง (46 - 60 ซม.)
- ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (61 - 75 ซม.)
- ขนาดใหญ่ (76 - 90 ซม.)
- ขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.)

โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลางและระดับต่ำ ดัง ตารางที่ 5.2.5-9

ตารางที่ 5.2.5-9			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)		✓	
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)		✓	
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓		
นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓		
นกกระสาขาว (<i>Ardea cinerea jouyi</i>)			✓
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓		
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	✓		
8	4	3	1

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2568)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ดังตารางที่ 5.2.5-10 และตำแหน่งที่พบแสดงดังรูปที่ 5.2.5-1) มีรายละเอียดดังนี้

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง : จำนวน 1 ชนิด คือ

นกกระสาขาว เป็นนกที่มีขนาดใหญ่ มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักหากินตามลำพัง เมื่อตกใจมักบินหนี สามารถบินได้สูง แต่มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินเป็นครั้งคราว

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : จำนวน 3 ชนิด คือ

เป็ดแดง เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักอยู่รวมกันเป็นฝูง เมื่อตกใจจะบินขึ้นพร้อมกัน แต่มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

นกเอี้ยงหงอน เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตามอาคารสำนักงานต่างๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

นกกาน้ำเล็ก เป็นนกขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักหากินตามลำพัง เมื่อตกใจมักบินหนี สามารถบินได้สูง แต่มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินเป็นครั้งคราว

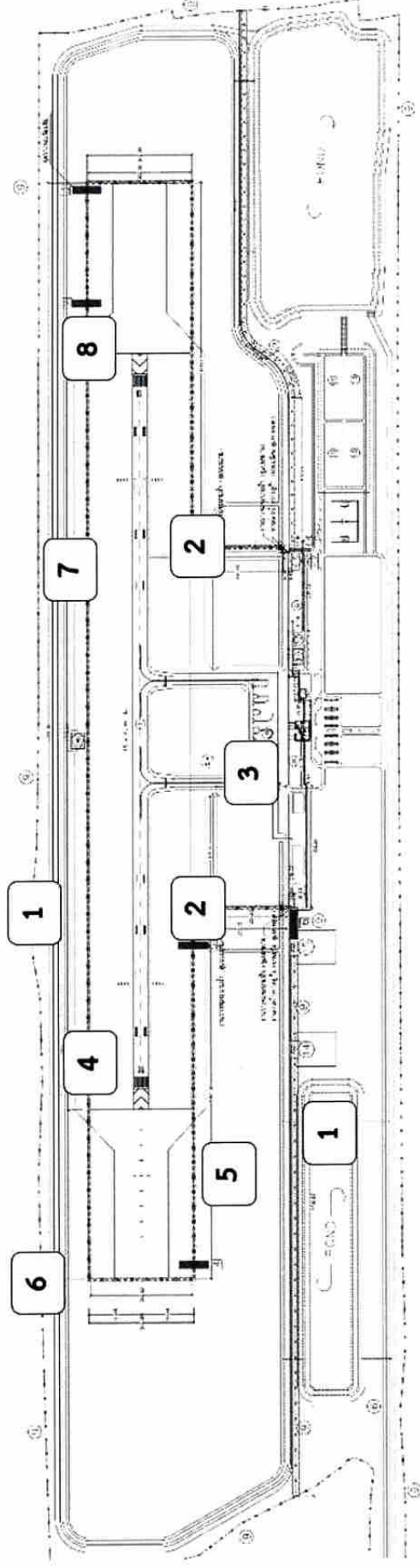
ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง : จำนวน 4 ชนิด คือ

นกกระจอกใหญ่ เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินเป็นฝูง เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

นกจาบผ่นปีกแดง เป็นนกที่มีขนาดเล็กถึงปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินเป็นคู่ หรือเป็นฝูง เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

นกยางกรอกพันธุ์จีน เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง ที่อพยพมาหากินในช่วงฤดูหนาว บริเวณทุ่งนา หนองน้ำ ชายป่า และป่าชายเลน มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

นกแซงแซวหางปลา เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างเล็ก มีพื้นที่หากินกว้างตามทุ่งนา ทุ่งหญ้าสั้น ๆ รอบหนองบึง หรือใกล้แหล่งน้ำ แม้มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินเป็นฝูงใหญ่



ครั้งที่ 1

- 1 = เปิดแดง
- 2 = นกเอี้ยงหงอน
- 3 = นกกระเจือกใหญ่
- 4 = นกจาบผ่นปีกแดง
- 5 = นกกระสาขาว
- 6 = นกกาน้ำเล็ก
- 7 = นกยางกรอกพันธุ์เงิน
- 8 = นกเงือกหัวขาว



ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ครั้งที่ 1

รูปที่ 5.2.5-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

ตารางที่ 5.2.5-10 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด			
Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	นกกระจอกใหญ่ นกจาบผ่นปีกแดง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกแซงแซวหางปลา		
ปานกลาง		เป็ดแดง นกเอี้ยงหงอน นกกาน้ำเล็ก	
สูง			นกกระสาขาว

3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากการรวบรวมข้อมูลรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ไม่พบเหตุการณ์อากาศยานชนนก ภายในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (มีนาคม พ.ศ.2568) กับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ.2537) และผลการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2565 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-11)

ตารางที่ 5.2.5-11 เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด								
ประเภท	ธ.ค.37 ^{1/}	เม.ย.65 ^{2/}	ส.ค.65 ^{2/}	เม.ย.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67 ^{2/}	ก.ค.67 ^{2/}	มี.ค.68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	7	9	7	7	6	5	5	0
สัตว์เลื้อยคลาน	5	19	9	8	5	4	6	2
นก	15	58	30	59	52	62	37	59
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	5	6	6	5	4	4	3
รวม	32	91	52	80	68	75	52	64

ที่มา : ^{1/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2539)

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

4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : การศึกษาปัจจุบัน ไม่พบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2565 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567) ได้ รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก แสดงดังตารางที่ 5.2.5-12

ตารางที่ 5.2.5-12								
เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Anura</i>								
<i>Family Bufonidae</i>								
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
<i>Family Microhylidae</i>								
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	×
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×
อึ่งขาคำ (<i>Microhyla pulchra</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
อึ่งข้างดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
<i>Family Dicoglossidae</i>								
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
กบนา (<i>Hoplobatrachus rugulosus</i>)	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×
เขียดจระนา (<i>Occidozyga lima</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×
เขียดหลังปุมที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
เขียดทราย (<i>Occidozyga martensii</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Ranidae</i>								
กบบัว (<i>Hylarana erythraea</i>)	×	×	×	✓	✓	✓	✓	×
<i>Family Rhacophoridae</i>								
ปาดบ้านหัวใหญ่ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
รวม	4	9	7	7	6	5	5	0

4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลื้อยคลาน แสดงดังตารางที่ 5.2.5-13

4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ แอ๊วอีสาน

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ เขียด

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ เต่านา กิ้งก่าริ้ว จิ้งเหลนบ้าน งูเห่า งูสายม่านพระอินทร์ งูเขียวบอน และงูเขียวหางไหม้

4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ แอ๊วอีสาน และเขียด

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 20 ชนิด ได้แก่ เต่านา กิ้งก่าริ้ว กิ้งก่าสวน กิ้งก่าหัวแดง จิ้งจกดินลายจุด จิ้งจกหินสีจาง ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก จิ้งเหลนหลากหลาย จิ้งเหลนบ้าน จิ้งเหลนเรียวท้องเหลือง งูกันขบ งูเหลือม งูสิงบ้าน งูสิงหางลาย งูลายสอสวน งูสายม่านพระอินทร์ งูเขียวพระอินทร์ และงูปลิง

ตารางที่ 5.2.5-13								
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
Order Testudines								
Family Geoemydidae								
เต่านา (Malayemys macrocephala)	✓	×	×	✓	✓	×	✓	×
Order Squamata								
Family Agamidae								
แอ็สสาน (Leiolepis reevesi rubritaeniata)	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	✓
กิ้งก่าริ้ว (Calotes versicolor)	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
กิ้งก่าสวน (Calotes mystaceus)	×	✓	×	×	×	×	×	×
Family Gekkonidae								
กิ้งก่าหัวแดง (Calotes versicolor)	×	×	×	✓	×	✓	✓	×
จิ้งจกดินลายจุด (Dixonius siamensis)	×	✓	×	×	×	×	×	×
จิ้งจกหินสีจาง (Gehyra mutilata)	×	✓	×	×	×	×	×	×
ตุ๊กแกบ้าน (Gekko gekko)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×
จิ้งจกหางหนาม (Hemidactylus frenatus)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
จิ้งจกหางแบนเล็ก (Hemidactylus platyurus)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
Family Scincidae								
จิ้งเหลนหลากลาย (Eutropis macularia)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนบ้าน (Eutropis multifasciata)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	×
จิ้งเหลนเรียวท้องเหลือง (Lygosoma bowringii)	×	✓	×	×	×	×	×	×
Family Varanidae								
เหี้ย (Varanus salvator)	×	×	×	×	✓	×	×	✓
Family Cyllindrophidae								
งูกันขบ (Cylindrophis ruffus)	×	✓	×	×	×	×	×	×
Family Pythonidae								
งูเหลือม (Python reticulatus)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
Family Elapidae								
งูเห่า (Naja kaouthia)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Colubridae								
งูสิงบ้าน (Ptyas korros)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
งูสิงหางลาย (Ptyas mucosa)	×	✓	✓	×	×	×	✓	×
งูลายสอสวน (Xenochrophis flavipunctatus)	×	✓	×	×	×	×	×	×
งูสายม่านพระอินทร์ (Dendrelaphis pictus)	✓	✓	×	×	×	×	×	×
งูเขียวบอน (Boiga cyanea)	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูเขียวหางไหม้ (Gonyosoma oxycephalum)	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูเขียวพระอินทร์ (Chrysopelea ornata)	×	✓	×	×	×	×	×	×
งูปลิ้ง (Hypsiscopus plumbea)	×	✓	×	×	×	×	×	×
รวม	8	19	9	7	6	4	6	2

4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดของนก แสดงดังตารางที่ 5.2.5-14

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 12 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชิดรา นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกแอ่นตาล นกแอ่นกินรัง นกกระรางหัวขวาน นกจาบคาเล็ก นกตะขาบทุ่ง นกกระเต็นออกขาว นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีเสือสีน้ำตาล อีกา นกปรอดสวน นกกระजิบธรรมดา นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกกระจอกบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 47 ชนิด ได้แก่ เป็ดคับแค นกปากห่าง นกกาบ้านเล็ก นกแขวก นกยางโทนใหญ่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกระสาขาว นกยางเปีย นกยางควาย นกเค้าแมว เหยี่ยวแดง นกกิ้ง นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกบั้งรอกใหญ่ นกกระปูดใหญ่ นกกระปูดเล็ก นกกาเหว่า นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกกาเวน นกจาบฝนปีกแดง นกปรอดหัวสีเข้ม นกกระจิบหน้าอกเทา นกกระจิบหน้าสีเรียบ นกกิ่งไคร้คอดำ นกเอี้ยงหงอน นกยอดหญ้าสีดำ นกยอดหญ้าหัวดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกินปลีแก้มสีทับทิม นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจาบธรรมดา นกกระต๊อขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกเค้าดิน นกกระทาทุ่ง และนกกางเขนดง

4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 53 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกปากห่าง นกกาบ้านเล็ก นกแขวก นกยางโทนใหญ่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกระสาขาว นกยางเปีย นกยางควาย นกเค้าแมว เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง เหยี่ยวนกเขาชิดรา นกกิ้ง นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกบั้งรอกใหญ่ นกกระปูดใหญ่ นกกระปูดเล็ก นกกาเหว่า นกแอ่นตาล นกแอ่นกินรัง นกกระรางหัวขวาน นกจาบคาเล็ก นกตะขาบทุ่ง นกกระเต็นออกขาว นกหัวขวานต่างแคะ นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีเสือสีน้ำตาล นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ อีกา นกจาบฝนปีกแดง นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกกระจิบธรรมดา นกกระจิบหน้าอกเทา นกกิ่งไคร้คอดำ นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกางเขนบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระจาบธรรมดา นกกระต๊อขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ เป็ดคับแค นกกาเวน นกกระจิบหน้าสีเรียบ นกยอดหญ้าสีดำ นกยอดหญ้าหัวดำ และนกกินปลีแก้มสีทับทิม

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : 33 ชนิด ได้แก่ นกเป็ดผีเล็ก นกยางโทนน้อย นกยางไฟหัวดำ นกยางไฟธรรมดา นกกระสาแดง นกยางดำ นกช้อนหอยดำ เหลือบ นกเค้าโม่ง เหยี่ยวต่างคำขาว นกอีล้ำ นกตีนเทียน นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกแอ่นบ้าน นกอีวาบ ตั๊กแตน นกแอ่นใหญ่หัวตาขาว นกแอ่นพันธุ์หิมาลัย นกโพระดกธรรมดา นกตีทอง นกหัวขวานต่างอกลายจุด นกพงใหญ่ พันธุ์ญี่ปุ่น นกพญาไฟสีเทา นกพญาไฟเล็ก นกอีเสือหลังเทา นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกปรอดหน้าขาว นกนางแอ่นบ้าน นกกระจิบคอดำ นกเอี้ยงต่าง นกจับแมลงคอแดง นกกระจาบทอง นกกระต๊อสีอิฐ และนกกระต๊อตะโพกขาว

ตารางที่ 5.2.5-14								
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Anseriformes</i>								
<i>Family Anatidae</i>								
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
เป็ดคืบแค (<i>Nettapus coromandelianus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
<i>Order Podicipediformes</i>								
<i>Family Podicipedidae</i>								
นกเป็ดผีเล็ก (<i>Tachybaptus ruficollis</i>)	×	✓	×	×	✓	×	×	×
<i>Order Ciconiiformes</i>								
<i>Family Ciconiidae</i>								
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Order Suliformes</i>								
<i>Family Phalacrocoracidae</i>								
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	×	✓
<i>Order Pelecaniformes</i>								
<i>Family Ardeidae</i>								
นกแขวก (<i>Nycticorax nycticorax</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	✓
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	×	×	×	×	✓	×	✓	✓
นกยางโทนน้อย (<i>Egretta intermedia</i>)	×	×	✓	×	✓	✓	×	×
นกยางไฟหัวดำ (<i>Ixobrychus sinensis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกยางไฟธรรมดา (<i>Ixobrychus cinnamomeus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	×	✓
นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	×	×
นกกระสาขาว (<i>Ardea cinerea jouyi</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	✓
นกยางดำ (<i>Dupetor flavicollis</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกยางเป็ด (<i>Egretta garzetta</i>)	×	✓	×	✓	✓	×	✓	✓
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	×	✓
<i>Family Threskiornithidae</i>								
นกช้อนหอยดำเหลือบ (<i>Plegadis falcinellus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
<i>Order Strigiformes</i>								
<i>Family Tytoninae</i>								
นกเค้าแมว (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	×	×	×	×	✓	✓	×	✓
<i>Family Strigidae</i>								
นกเค้าแมว (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
<i>Order Accipitriformes</i>								
<i>Family Accipitridae</i>								
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	✓
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
เหยี่ยวดงดำขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)	×	×	×	✓	×	✓	×	×
เหยี่ยวนกเขาขีดครา (<i>Accipiter badius</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×	✓
<i>Order Gruiformes</i>								
<i>Family Rallidae</i>								
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	×	✓	✓	✓	×	✓	×	✓
นกอีล้ำ (<i>Gallinula chloropus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×

ตารางที่ 5.2.5-14								
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Family Recurvirostridae</i>								
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	×	×	×	✓	✓	×	×	×
<i>Family Charadriidae</i>								
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	×	×	✓	×	×	×	×	×
<i>Family Scolopacidae</i>								
นกปากซ่อมดง (<i>Scolopax rusticola</i>)								
นกเต้าดิน (<i>Actitis hypoleucos</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Glareolidae</i>								
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	×	×	✓	×	✓	×	✓	×
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus affinis</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
<i>Order Columbiformes</i>								
<i>Family Columbidae</i>								
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Order Cuculiformes</i>								
<i>Family Cuculidae</i>								
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	✓	✓
นกอีวาบดักแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระปูดเล็ก (<i>Centropus bengalensis</i>)	×	×	×	✓	×	×	✓	✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓
<i>Order Galliformes</i>								
<i>Family Phasianidae</i>								
นกกระทาทูง (<i>Francolinus pintadeanus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Order Caprimulgiformes</i>								
<i>Family Caprimulgidae</i>								
นกแอ่นใหญ่หัวตาขาว (<i>Hirundapus giganteus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
นกตบยุงป่าโคก (<i>Caprimulgus affinis</i>)								
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienensis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓
นกแอ่นพันธุ์หิมาลัย (<i>Aerodramus brevirostris</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	×	×	×	✓	×	✓	×	✓
<i>Order Bucerotiformes</i>								
<i>Family Upupidae</i>								
นกกระยางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	×	✓	×	×	×	✓	×	✓
<i>Order Coraciiformes</i>								
<i>Family Coraciidae</i>								
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	×	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
<i>Family Alcedinidae</i>								
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	×	✓

ตารางที่ 5.2.5-14								
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Piciformes</i>								
<i>Family Megalaimidae</i>								
นกโพระดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	×	✓	×	✓	✓	×	×	×
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	×	×
<i>Family Picidae</i>								
นกหัวขวานต่างแคะ (<i>Picoides canicapillus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	✓
นกหัวขวานต่างกลายจุด (<i>Dendrocopos analis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
<i>Order Passeriformes</i>								
<i>Family Artamidae</i>								
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกพญาใหญ่พันธุ์ญี่ปุ่น (<i>Acrocephalus orientalis</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
<i>Family Aegithinidae</i>								
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓
<i>Family Campephagidae</i>								
นกพญาไฟสีเทา (<i>Pericrocotus divaricatus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
<i>Family Laniidae</i>								
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	×	✓
นกอีเสือหลังเทา (<i>Lanius tephronotus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
<i>Family Dicruridae</i>								
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	✓	✓	×	✓	×	✓	×	✓
นกแซงแซวหางป๋วยใหญ่ (<i>Dicrurus paradiseus</i>)	×	✓	×	×	×	✓	×	×
<i>Family Rhipiduridae</i>								
นกอีแรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	✓	✓
<i>Family Corvidae</i>								
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Alaudidae</i>								
นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Pycnonotidae</i>								
นกปรอดหัวสีเข้ม (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	×	✓
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหน้าขาว (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
<i>Family Hirundinidae</i>								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	×
<i>Family Cisticolidae</i>								
นกกระจุยธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจุยคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกกระจุยหน้าอกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	×	✓	×	✓	✓	×	×	✓
<i>Family Sturnidae</i>								
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	×	✓	×	×	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงต่าง (<i>Gracupica contra</i>)	×	×	×	✓	×	✓	×	×
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5.2.5-14								
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Family Muscicapidae</i>								
นกกาขเหน็บ (Copsychus saularis)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกาขเหน็บ (Copsychus malabaricus)	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกจับแมลงคอแดง (Ficedula albicilla)	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกยอดหญ้าสีดำ (Saxicola caprata)	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกยอดหญ้าหัวดำ (Saxicola stejnegeri)	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Dicaeidae</i>								
นกสีชมพูสวน (Dicaeum cruentatum)	×	✓	×	✓	✓	✓	×	✓
<i>Family Nectariniidae</i>								
นกกินปลีอกเหลือง (Cinnyris jugularis)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกกินปลีอกสีทับทิม (Chalcoparia singalensis)	×	×	×	×	×	×	×	✓
<i>Family Passeridae</i>								
นกกระจอกใหญ่ (Passer domesticus)	×	✓	×	✓	×	✓	✓	✓
นกกระจอกตาล (Passer flaveolus)	×	×	×	✓	×	✓		✓
นกกระจอกบ้าน (Passer montanus)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Ploceidae</i>								
นกกระจาบทอง (Ploceus hypoxanthus)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	×
นกกระจาบทองแดง (Ploceus philippinus)	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Estrildidae</i>								
นกกระติ๊ดขี้หมู (Lonchura punctulata)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระติ๊ดสีอิฐ (Lonchura atricapilla)	×	×	×	✓	✓	×	×	×
นกกระติ๊ดตะโพกขาว (Lonchura striata)	×	×	×	✓	✓	×	×	×
<i>Family Motacillidae</i>								
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (Anthus rufulus)	×	✓	×	✓	✓	✓	×	✓
รวม	17	55	29	59	53	62	36	59

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดังตารางที่

5.2.5-15

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระรอก
หลากสี

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กระต่าย
ป่า และกระเรียนขนปลายหุ้สั้น

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน
3 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ หนูทุ่งเล็ก และค้างคาวลูกหนูบ้าน

4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กระต่ายป่า และกระรอกหลากสี

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระเล็นขนปลายหูสั้น

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 10 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ หนูพุกใหญ่ หนูท้องขาว หนูจิ้งจอก กระจ้อน พังพอนธรรมดา หมาจิ้งจอก แมวดาว ค้างคาวสามศร และค้างคาวหูสั้นโตเล็ก

ตารางที่ 5.2.5-15 เปรียบเทียบสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานร้อยเอ็ด								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	เม.ย.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
Order Scandentia								
Family Tupaiidae								
กระแตเหนือ (Tupaia belangeri)	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
กระต่ายป่า (Lepus peguensis)	×	×	×	✓	×	✓	✓	✓
Order Rodentia								
Family Muridae								
หนูพุกเล็ก (Bandicota savilei)	✓	×	×	×	×	×	×	×
หนูพุกใหญ่ (Bandicota indica)	×	×	✓	×	×	×	×	×
หนูท้องขาว (Rattus tanezumii)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
หนูจิ้งจอก (Rattus exulans)	×	×	×	✓	✓	×	×	×
Family Sciuridae								
กระรอกหลากสี (Callosciurus finlaysoni)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กระจ้อน (Menetes berdmorei)	×	✓	✓	×	×	✓	✓	×
กระเล็นขนปลายหูสั้น (Tamiops mccllellandi)	×	×	×	×	×	×	×	✓
Order Carnivora								
Family Herpestidae								
พังพอนธรรมดา (Herpestes javanicus)	×	×	×	✓	×	✓	✓	×
Family Canidae								
หมาจิ้งจอก (Canis aureus)	×	×	×	✓	✓	×	×	×
Family Felidae								
แมวดาว (Prionailurus bengalensis)	×	×	×	×	✓	×	×	×
Order Chiroptera								
Family Hipposideridae								
ค้างคาวสามศร (Aselliscus stoliczkanus)	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Vespertilionidae								
ค้างคาวลูกหนูบ้าน (Pipistrellus javanicus)	✓	×	×	×	×	×	×	×
ค้างคาวหูสั้นโตเล็ก (Myotis horsfieldii)	×	×	×	×	✓	×	×	×
รวม	4	4	5	6	5	4	4	3

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) พบว่า ชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินที่พบเหมือนกับผลการสำรวจในระยะที่ผ่านมา คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกกระสาแดง

ตารางที่ 5.2.5-16 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด									
ระดับความเป็นอันตราย ต่อการบิน	ธันวาคม พ.ศ.2537 ^{1/}	เมษายน พ.ศ.2565 ^{2/}	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	เมษายน พ.ศ.2566 ^{2/}	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ^{2/}	มีนาคม พ.ศ.2568	
ระดับต่ำ		นกเขว นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกตะขาบทุ่ง อีกา นกนางแอ่นบ้าน	-	นกกาน้ำเล็ก นกพิราบป่า	นกพิราบป่า	นกแอ่นกินรัง นกพิราบป่า นกนางแอ่นบ้าน	นกพิราบป่า นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกกระจอกใหญ่ นกจาบปีกแดง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกแซงแซวหางปลา	
ระดับปานกลาง	นกเอี้ยงสาริกา เหยี่ยวขาว	นกกระสาแดง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง	นกยางโตน้อย เหยี่ยวแดง	เหยี่ยวด่างดำขาว นกกระสาแดง เหยี่ยวแดง เหยี่ยวขาว	นกยางโตน้อย นกยางเปีย นกกระสาแดง เหยี่ยวแดง เหยี่ยวขาว	นกยางโตน้อย เหยี่ยวด่างดำขาว เหยี่ยวแดง	-	เปิดแดง นกเอี้ยงหงอน นกกาน้ำเล็ก	
ระดับสูง		เปิดแดง	นกปากห่าง	เปิดแดง นกปากห่าง	เปิดแดง นกปากห่าง	เปิดแดง นกปากห่าง นกกระสาขาว นกกระสาแดง	เปิดแดง นกปากห่าง	นกกระสาขาว	
รวม	2	12	3	8	8	10	5	8	

ที่มา : ^{1/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2539)

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

5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 64 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด นก จำนวน 59 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด ส่วนผลการประเมินสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน จำนวน 8 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระสาหลวง

สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ เป็ดแดง นกเอี้ยงหงอน และนกกาน้ำเล็ก

สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด คือ นกกระจอกใหญ่ นกจาบผ่นปีกแดง นกยางกรอกพันธุ์จีน และนกแซงแซวหางปลา

ดังนั้น ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยาน ตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน เพื่อควบคุมสภาพนิเวศให้มีความปลอดภัยต่อการบิน โดยสามารถแบ่งตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่า ใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ 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 นกกระสาหลวง นกยางกรอกพันธุ์จีน และนกกาน้ำเล็ก ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชน้ำ และแหล่งน้ำที่ค่อนข้างตื้น

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

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

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

5.4) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ นกปากห่าง และอื่นๆ

วิธีการควบคุม : ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามียุคสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

5.5) สัตว์ป่าที่หากินอยู่ในอากาศ มักบินหากินอยู่ในอากาศ โดยเฉพาะพื้นที่โล่ง ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่โล่ง ได้แก่ นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นกินรัง

วิธีการควบคุม : ต้องใช้การไล่เท่านั้น

5.6) สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีเก้ง นกพิราบป่า นกเอี้ยงหงอน และนกกระจอกใหญ่

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถังขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยื่อล่อเป็นครั้งคราวและสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยื่อบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

5.2.6 เศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน 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 ซึ่งการจัดแบ่งคำถามสำหรับการศึกษาค้นคว้าได้แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 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 : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ โดยเน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 9 หมู่บ้าน ครอบคลุมพื้นที่ ตำบลหนองพอก อำเภอธวัชบุรี ตำบลพลับพลา และตำบลพระธาตุ อำเภอเชียงขวัญ จังหวัดร้อยเอ็ด รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1 และรูปที่ 5.2.6-1

ตารางที่ 5.2.6-1			
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
ร้อยเอ็ด	ธวัชบุรี	หนองพอก	หมู่ 2 บ้านมะเหลื่อม
			หมู่ 3 บ้านดอนชัย
			หมู่ 5 บ้านหนองพอก
			หมู่ 7 บ้านป่าเป้า
			หมู่ 9 บ้านแสงทอง
	เสิงสาง	พลับพลา	หมู่ 1 บ้านพลับพลา
			หมู่ 3 บ้านโพธิ์ศรี
			หมู่ 4 บ้านหงษ์ทอง
			หมู่ 7 บ้านดอนสำราญใต้
1 จังหวัด	2 อำเภอ	3 ตำบล	9 หมู่บ้าน

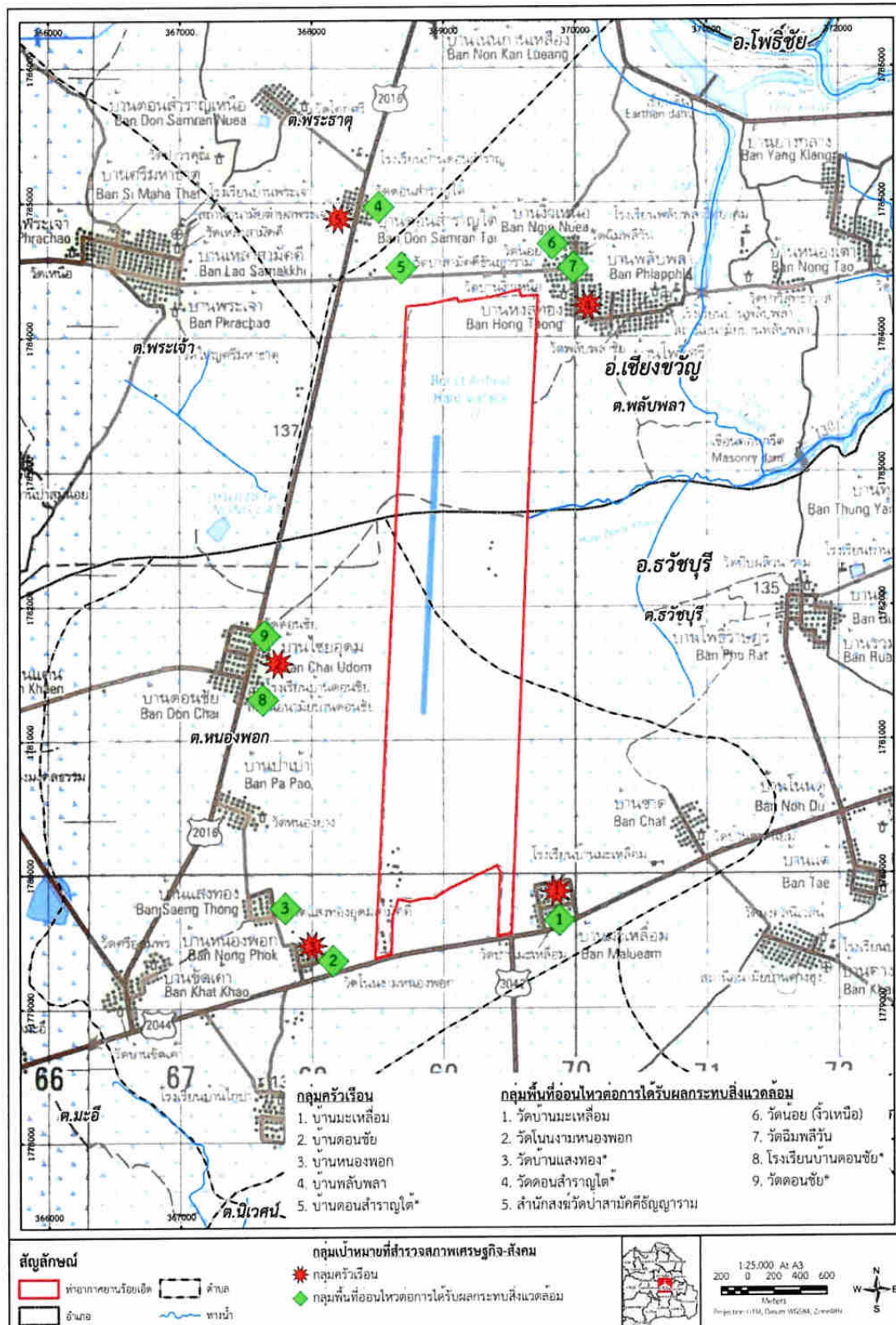
ที่มา : บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ.2568

โดยทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน

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

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 15 ราย ดังนี้

- (1.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองพอก
- (1.2) กำนันตำบลหนองพอก
- (1.3) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 2 บ้านมะเหลื่อม
- (1.4) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านดอนชัย
- (1.5) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านหนองพอก
- (1.6) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 7 บ้านป่าเป้า
- (1.7) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 9 บ้านแสงทอง
- (1.8) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพลับพลา
- (1.9) กำนันตำบลพลับพลา
- (1.10) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านพลับพลา
- (1.11) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านโพธิ์ศรี
- (1.12) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 4 บ้านหงษ์ทอง
- (1.13) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพระธาตุ
- (1.14) กำนันตำบลพระธาตุ
- (1.15) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 7 บ้านดอนสำราญใต้



รูปที่ 5.2.6-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น
ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

(2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 18 ราย

ดังนี้

- (2.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลเชียงใหม่ อำเภอโพธิ์ชัย
- (2.2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสะอาด อำเภอโพธิ์ชัย
- (2.3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองตาไก้ อำเภอโพธิ์ชัย
- (2.4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลดอนโอง อำเภอโพธิ์ชัย
- (2.5) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลมะฮี อำเภอธวัชบุรี
- (2.6) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองไผ่ อำเภอธวัชบุรี
- (2.7) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเมืองน้อย อำเภอธวัชบุรี
- (2.8) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเขาวง อำเภอธวัชบุรี
- (2.9) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลนิเวศ อำเภอธวัชบุรี
- (2.10) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลอัมเม้า อำเภอธวัชบุรี
- (2.11) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลธวัชบุรี อำเภอธวัชบุรี
- (2.12) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลธวัชบุรี อำเภอธวัชบุรี
- (2.13) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบึงนคร อำเภอธวัชบุรี
- (2.14) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลเกาะแก้ว อำเภอเสลภูมิ
- (2.15) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลเชียงขวัญ อำเภอเชียงขวัญ
- (2.16) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพระเจ้า อำเภอเชียงขวัญ
- (2.17) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหมัน อำเภอเชียงขวัญ
- (2.18) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเชียง อำเภอเชียงขวัญ

2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ในระยะ 1.0 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 11 แห่ง แบ่งเป็น

- (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านดอนชัย
- (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 10 แห่ง คือ วัดบ้านมะเกลือ วัดโนนงามหนองพอก วัดแสงทองอุดมสามัคคี วัดดอนสำราญใต้ สำนักสงฆ์วัดป่าสามัคคีธัญญาราม (โนนทัน) วัดน้อย (จัวเหนือ) วัดฉิมพลีวัน วัดปลับพลาย วัดหนองยาง และวัดดอนชัย

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

2.3.1) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานร้อยเอ็ด 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 ในที่นี้มีหน่วยเป็น 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 33 ราย ตามที่ระบุข้างต้น โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ ในพื้นที่รวม 11 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นหัวหน้าโดยตำแหน่งของสถานที่นั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาสนสถานเน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส) โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

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

2.5) การประเมินผลการศึกษา : มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.5.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด อำเภอร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด (พ.ศ.2539) ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างท่าอากาศยานร้อยเอ็ด จำนวน 4 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านหนองพอก ชุมชนบ้านดอนชัย ชุมชนบ้านพลับพลา และชุมชนบ้านมะเหลียม พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 57.14 ระบุว่า ไม่ได้รับประโยชน์จากการก่อสร้างสนามบิน รองลงมา ร้อยละ 29.76 และร้อยละ 13.10 ระบุว่าได้รับประโยชน์จากการก่อสร้างสนามบินในระดับมากและในระดับปานกลาง ตามลำดับ ส่วนทัศนคติจากเสียงรบกวนปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80.95) ระบุว่าเสียงจากการจราจรบนถนนเป็นเสียงที่ก่อให้เกิดการรบกวน รองลงมา ร้อยละ 17.86 และร้อยละ 1.19 ระบุว่าเสียงรบกวนมาจากการก่อสร้างและมาจากชุมชน ตามลำดับ ทั้งนี้ โดยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.29) ระบุว่าคิดว่าตัวเองจะสามารถทนเสียงเครื่องบินขึ้น-ลงได้ รองลงมา ร้อยละ 29.6 และร้อยละ 5.95 ระบุว่ามีความรู้สึกเฉยๆ และระบุว่าคิดว่าจะไม่สามารถทนเสียงดังกล่าวได้ตามลำดับ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 จำนวน 248 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 33.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มมากขึ้น โดยร้อยละ 68.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นไม่รบกวนการใช้ชีวิตมีสัดส่วนเท่ากัน

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 จำนวน 284 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 90.1 ให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ให้ความเห็นว่าไม่ได้รับการรบกวน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 3.9 ระบุว่ามีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ได้ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในระหว่างในเดือนตุลาคม- พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ สามารถสรุปผลการสำรวจแยกตามกลุ่มเป้าหมายได้ดังนี้

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ทำการสำรวจ รวม 249 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 26.9 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดว่าไม่ได้รับการรบกวนเช่นกัน

(2) กลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจรวม 4 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ และจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต

(3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจ จำนวน 4 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ และจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

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

5.2.7 สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพ สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย บริเวณพื้นที่
ท่าอากาศยานและบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งสุขภาพอนามัยของพนักงานในท่าอากาศยาน

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน
- 1.2) เพื่อเฝ้าระวังติดตามผลกระทบต่อระบบการจัดการด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย บริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณโดยรอบ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระบบ สาธารณสุขอาชีวอนามัย และความปลอดภัย บริเวณพื้นที่โครงการ

2) วิธีการศึกษา

2.1) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติผู้ป่วย การเกิดโรค และปัญหาสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่
โครงการ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาฯ รวมทั้งผลการ
ตรวจสอบสุขภาพของพนักงานในท่าอากาศยาน

2.2) รวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมทั่วไป ความเพียงพอของถังรองรับขยะ ระบบความปลอดภัย และ
ระบบป้องกันอัคคีภัย รวมทั้งสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

2.3) รวบรวมสถิติเรื่องร้องเรียนจากความเดือดร้อนรำคาญของประชาชน เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ
ของโครงการ

2.4) ดัชนีติดตามตรวจสอบ สถานที่ติดตามตรวจสอบ และความถี่ในการตรวจสอบ : มีรายละเอียด
ดังนี้

2.4.1) ข้อมูลสภาพสาธารณสุขของชุมชน โดยรวบรวมข้อมูลจากสถานีอนามัยประจำตำบล
พลับพลา สถานีอนามัยประจำตำบลพระธาตุ สถานีอนามัยตำบลบ้านดอนชัย เป็นประจำทุก 6 เดือน

2.4.2) ผลการตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย เป็นประจำปีละ
1 ครั้ง

2.4.3) ผลการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย เป็นประจำปีละ 1
ครั้ง

2.5) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจในช่วงเดือนมิถุนายนและธันวาคม พ.ศ.2568

2.6) การประเมินผลการศึกษา

2.6.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และ
ความปลอดภัยในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน

แก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัยที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัยตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบ จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสาธารณสุข ในขณะที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ จากสถานีนอนัมย์ ตำบลพลับพลา สถานีนอนัมย์ ตำบลพระเจ้า สถานีนอนัมย์ ตำบลพระธาตุ (ดอนยาง) และสถานีนอนัมย์ ตำบลดอนชัย พบว่า โรคที่เป็นสาเหตุของการป่วยอันดับแรกคือโรคระบบหายใจ รองลงมาคืออาการและภาวะที่กำหนดไม่ชัดเจน และโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก โดยโรคระบบหายใจที่มีปริมาณผู้ป่วยสูง เป็นโรคที่เกิดขึ้นตามปกติเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ศึกษาสภาพการเจ็บป่วยจากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ 21 กลุ่มโรค (รง.504) ของสถานบริการสาธารณสุข ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ รพ.สต.บ้านพลับพลา รพ.สต.บ้านดอนชัย และรพ.สต.นาเหล่าสามัคคี ระหว่างเดือนมกราคม-กรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า ส่วนใหญ่เจ็บป่วยด้วย โรคระบบทางเดินหายใจ รองลงมา คือ โรคกล้ามเนื้อเนื้อรวมโครงร่างและเนื้อเยื่อยึดเสริม โรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก โรคระบบไหลเวียนเลือด ตามลำดับ สำหรับโรคระบบทางเดินหายใจที่พบในผลรายงานการเจ็บป่วยที่สูงดังกล่าวนี้ มีการรวมโรคที่เกิดจากการติดเชื้อหรืออาการระบบทางเดินหายใจส่วนบนของร่างกายทั้งหมด (Upper respiratory infection) เช่น หวัด ไอจาม น้ำมูกใสไหล คัดจมูก คอแห้ง หรือเจ็บคอเล็กน้อย ไอแห้ง ๆ หรือมีเสมหะไว้ในสาเหตุการเจ็บป่วยนี้ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุ พบว่ามีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก

ส่วนผลการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน ของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างเดือนมกราคม-กันยายน พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา พบว่า ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน แต่ไม่มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ในปี พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา รวมทั้งระบบความปลอดภัย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดเตรียม ตรวจสอบ ทดสอบ ฝึกอบรม และฝึกซ้อม เพื่อให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ศึกษาสภาพการเจ็บป่วยจากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ 21 กลุ่มโรค (รง.504) ของสถานบริการสาธารณสุข ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ รพ.สต.บ้านพลับพลา รพ.สต.บ้านดอนชัย และรพ.สต.นาเหล่าสามัคคี ระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยได้แก่ โรคระบบทางเดินหายใจ รองลงมา คือ โรคระบบกล้ามเนื้อเนื้อรวมโครงร่างและเนื้อเยื่อยึดเสริม โรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก อาการแสดงสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ และโรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุ พบว่า มีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศตาม

ฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก รวมทั้งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 ทั้ง 2 สถานีตรวจวัดมีค่าเป็นตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ส่วนผลการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน ของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ที่ผ่านมา พบว่า ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน แต่ไม่มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ในปี พ.ศ.2566 ที่ผ่านมา รวมทั้งระบบความปลอดภัย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ได้จัดเตรียม ตรวจสอบ ทดสอบ ฝึกอบรม และฝึกซ้อม เพื่อให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ศึกษาสภาพการเจ็บป่วยจากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ 21 กลุ่มโรค (ร.ง.504) ของสถานบริการสาธารณสุข ทั้ง 3 แห่งในพื้นที่ศึกษาโครงการ (คือ (1) รพ.สต.บ้านพลับพลา (2) รพ.สต.บ้านดอนชัย และ (3) รพ.สต.นาเหล่าสามัคคี ระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยได้แก่ โรคระบบทางเดินหายใจ รองลงมา คือ โรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก โรคระบบกล้ามเนื้อโครงร่างและเนื้อเยื่อยึดเสริม อาการแสดงสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้ และโรคผิวหนังและเนื้อเยื่อได้ผิวหนัง ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุ พบว่า มีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก รวมทั้งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2567 ทั้ง 2 สถานีตรวจวัดมีค่าเป็นตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด จึงพิจารณาได้ว่าปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจของประชาชนในพื้นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของโครงการ

ส่วนผลการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน ของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา พบว่า ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน และมีการตรวจสอบสุขภาพประจำปีของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ในปี พ.ศ.2567 แต่ยังไม่มีการรวบรวมและสรุปผลการตรวจสอบสุขภาพดังกล่าว สำหรับระบบความปลอดภัย ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดเตรียม ตรวจสอบ ทดสอบ ฝึกอบรม และฝึกซ้อม เพื่อให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ รวมทั้งมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินและแผนเผชิญเหตุแบบเต็มรูปแบบ (ROI - ET EMEX 2024) กรณีการจับตัวประกันและเพลิงไหม้อากาศยาน ประจำปีงบประมาณ 2567 (FULL - SCALE CONTINGENCY & EMERGENCY EXERCISE) เมื่อวันที่ 19 - 20 มีนาคม พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ข้อมูลสถานบริการสาธารณสุขบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ : สถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขที่รับผิดชอบในพื้นที่ศึกษาโครงการ มีจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านพลับพลา โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเหล่าสามัคคี และ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านดอนชัย

จากการทบทวนข้อมูลรายงานสาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก ระหว่างปี พ.ศ.2565-พ.ศ.2568 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-1)

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านพลับพลา : พบโรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ (ร้อยละ 29.76-ร้อยละ 45.38) เนื้อเยื่อผิดปกติ (ร้อยละ 17.33-ร้อยละ 22.47) โรคอื่นๆ ของหลอดเลือดอาหาร กระเพาะอาหารและดูโอเดนิม (ร้อยละ 13.38-17.62) โรคอื่นๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง (ร้อยละ 5.81-ร้อยละ 7.92) และโรคของตาและส่วนประกอบของตาอื่นๆ (ร้อยละ 2.49-ร้อยละ 3.52) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2.7-1 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอก ตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก												
กลุ่มโรค	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านปลับปลา											
	พ.ศ.2565		พ.ศ.2566		พ.ศ.2567		พ.ศ.2568*					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ				
การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ	2,322	29.76	2,280	43.62	1,833	45.38	1,251	42.02				
เนื้อเยื่อผิดปกติ	1,561	20.01	924	17.68	700	17.33	669	22.47				
โรคอื่น ๆ ของหลอดอาหาร กระเพาะและต่อไอน้ำนม	1,044	13.38	921	17.62	620	15.35	465	15.62				
เบาหวาน	769	9.86	-	-	-	-	-	-				
ความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ	543	6.96	-	-	-	-	-	-				
โรคอื่น ๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	453	5.81	414	7.92	291	7.20	184	6.18				
โรคของตาและส่วนประกอบของตาอื่น ๆ	220	2.82	178	3.41	142	3.52	74	2.49				
โรคไม่เกรนและกลุ่มอาการปวดศีรษะอื่น ๆ	173	2.22	60	1.15	100	2.48	123	4.13				
พยาธิสภาพของหลังส่วนอื่น ๆ	172	2.20	132	2.53	79	1.96	47	1.58				
โรคอักเสบติดเชื้อของผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	128	1.64	72	1.38	36	0.89	23	0.77				
ความผิดปกติอื่น ๆ ของฟันและโครงสร้าง	122	1.56	122	2.33	85	2.10	69	2.32				
โรคอื่น ๆ ของช่องปาก ต่อมมน้ำลายและขากรรไกร	85	1.09	69	1.32	54	1.34	48	1.61				
คออักเสบเฉียบพลันและต่อมทอนซิลอักเสบเฉียบพลัน	75	0.96	-	-	-	-	-	-				
ความผิดปกติอื่น ๆ ของข้อ	69	0.88	-	-	34	0.84	24	0.81				
ไตวาย	66	0.85	55	1.05	65	1.61	-	-				
รวม	7,802	100.00	5,227	100.00	4,039	100.00	2,977	100.00				

หมายเหตุ : * รวบรวมข้อมูลถึงวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ.2568

ที่มา : ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด (<https://hdcmoph.go.th>), มิถุนายน พ.ศ.2568

ตารางที่ 5.2.7-1 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอก ตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก (ต่อ)									
กลุ่มโรค	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเหล่าสามัคคี								
	พ.ศ.2565		พ.ศ.2566		พ.ศ.2567		พ.ศ.2568*		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	ร้อยละ
การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ	1697	25.12	1146	29.38	986	35.39	653	38.80	38.80
เนื้องอกชนิดปกติ	1417	20.97	853	21.87	553	19.85	207	12.30	12.30
ความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ	734	10.86	242	6.20	0	0.00	0	0.00	0.00
เบาหวาน	666	9.86	191	4.90	0	0.00	17	1.01	1.01
โรคอื่น ๆ ของหลอดเลือดหัวใจและหลอดเลือดดำ	485	7.18	349	8.95	292	10.48	139	8.26	8.26
พยาธิสภาพของหลังส่วนอื่น ๆ	457	6.76	239	6.13	98	3.52	44	2.61	2.61
ความผิดปกติอื่น ๆ ของฟันและโครงสร้าง	353	5.22	226	5.79	324	11.63	340	20.20	20.20
โรคอื่น ๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อผิวหนัง	261	3.86	197	5.05	181	6.50	64	3.80	3.80
โรคของตาและส่วนประกอบของตาอื่น ๆ	223	3.30	191	4.90	125	4.49	100	5.94	5.94
การบาดเจ็บกระดูกและข้ออื่น ๆ , ไม่ระบุเฉพาะและหลายบริเวณในร่างกาย	157	2.32	143	3.67	111	3.98	68	4.04	4.04
โรคอักเสบติดเชื้อของผิวหนังและเนื้อเยื่อผิวหนัง	96	1.42	47	1.20	34	1.22	14	0.83	0.83
โรคอื่น ๆ ของช่องปาก คอมน้ำลายและขากรรไกร	80	1.18	32	0.82	27	0.97	17	1.01	1.01
คออักเสบเฉียบพลันและต่อมทอนซิลอักเสบเฉียบพลัน	52	0.77	19	0.49	19	0.68	10	0.59	0.59
โรคหัวใจ	39	0.58	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0.00
โรคติดเชื้อรา	39	0.58	26	0.67	36	1.29	10	0.59	0.59
รวม	6756	100.00	3901	100.00	2786	100.00	1683	100.00	100.00

หมายเหตุ : * รวบรวมข้อมูลถึงวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ.2568

ที่มา : ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด (<https://hdcmoph.go.th>) , มิถุนายน พ.ศ.2568

ตารางที่ 5.2.7-1									
สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอก ตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก (ต่อ)									
กลุ่มโรค	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านดอนชัย								ร้อยละ
	พ.ศ.2565		พ.ศ.2566		พ.ศ.2567		พ.ศ.2568*		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
โรคอื่น ๆ ของหลอดเลือดดำ	1403	18.50	411	12.49	217	8.63	109	6.89	
การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ	1334	17.59	1164	35.38	887	35.27	487	30.78	
ความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ	1325	17.47	166	5.05	0	0.00	0	0.00	
เบาหวาน	1159	15.28	79	2.40	0	0.00	0	0.00	
คออักเสบเฉียบพลันและต่อมทอนซิลอักเสบเฉียบพลัน	520	6.86	246	7.48	400	15.90	331	20.92	
ความผิดปกติอื่น ๆ ของฟันและโครงสร้าง	464	6.12	161	4.89	97	3.86	59	3.73	
เนื้อเยื่อผิดปกติ	452	5.96	351	10.67	323	12.84	212	13.40	
โรคอื่น ๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อผิวหนัง	196	2.58	198	6.02	182	7.24	98	6.19	
พยาธิสภาพของหลังส่วนอื่น ๆ	196	2.58	53	1.61	0	0.00	0	0.00	
ไตวาย	183	2.41	79	2.40	63	2.50	57	3.60	
เยื่อตาอักเสบและความผิดปกติของเยื่อบุตาอื่น ๆ	132	1.74	137	4.16	131	5.21	104	6.57	
โรคอื่น ๆ ของช่องปาก ต่อม้ำลายและขากรรไกร	66	0.87	78	2.37	52	2.07	39	2.47	
โรคข้อเสื่อม	65	0.86	24	0.73	0	0.00	0	0.00	
โรคกล้ามเนื้ออื่น ๆ	59	0.78	110	3.34	135	5.37	86	5.44	
โรคติดเชื้อรา	30	0.40	33	1.00	28	1.11	0	0.00	
รวม	7584	100.00	3290	100.00	2515	100.00	1582	100.00	

หมายเหตุ : * รวบรวมข้อมูลถึงวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ.2568

ที่มา : ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด (<https://hdc.moph.go.th>) , มิถุนายน พ.ศ.2568

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเหล่าสามัคคี : พบโรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ (ร้อยละ 25.12-ร้อยละ 38.80) เนื้อเยื่อผิดปกติ (ร้อยละ 12.30-ร้อยละ 21.87) โรคอื่นๆ ของหลอดเลือดอาหาร กระเพาะและลำไส้เล็ก (ร้อยละ 7.18-ร้อยละ 10.48) พยาธิสภาพของหลังอื่นๆ (ร้อยละ 2.61-ร้อยละ 6.76) และความผิดปกติอื่นๆ ของฟันและโครงสร้าง (ร้อยละ 5.22-ร้อยละ 20.20) ตามลำดับ

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านดอนชัย : พบโรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ (ร้อยละ 17.59-ร้อยละ 35.38) คออักเสบเฉียบพลัน และต่อมทอนซิลอักเสบเฉียบพลัน (ร้อยละ 6.86-ร้อยละ 20.92) โรคอื่นๆ ของหลอดเลือดอาหาร กระเพาะและลำไส้เล็ก (ร้อยละ 6.89-ร้อยละ 18.50) เนื้อเยื่อผิดปกติ (ร้อยละ 5.96-ร้อยละ 13.40) และความผิดปกติอื่นๆ ของฟันและโครงสร้าง (ร้อยละ 3.73-ร้อยละ 6.12) ตามลำดับ

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพสาธารณสุขในปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า โรคที่เป็นสาเหตุของการป่วยอันดับแรก คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ โดยโรคโดยโรคที่เกิดขึ้นอาจเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศเป็นสาเหตุหลัก รวมทั้งเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทั้ง 2 สถานี มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าท่าอากาศยานร้อยเอ็ดไม่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของชุมชนโดยรอบ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติการเจ็บป่วยของชุมชน พบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ.2565-พ.ศ.2567 มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ ลดลง จึงสรุปได้ว่า โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสถานภาพการเจ็บป่วยของชุมชนโดยรอบแนวเส้นทางโครงการ

5) สรุปผลการศึกษา

จากการรวบรวมข้อมูลรายงานสาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค ทั้ง 3 แห่งในพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ มากที่สุดรองลงมา คือ เนื้อเยื่อผิดปกติ และโรคอื่น ๆ ของหลอดเลือดอาหาร กระเพาะและลำไส้เล็ก ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุพบว่า มีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก รวมทั้งจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทั้ง 2 สถานี มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงสรุปได้ว่าปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ ของประชาชนในพื้นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของท่าอากาศยาน

5.2.8 การคมนาคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบข้อมูลด้านการคมนาคม บริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โดยเน้นประเด็นต่าง ๆ เช่น ปริมาณการจราจรที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สถิติจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาระบบการคมนาคม บริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน
- 1.2) เพื่อเฝ้าระวังติดตามผลกระทบต่อการคมนาคม บริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน
- 1.3) เพื่อเสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระบบการคมนาคม บริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) รวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และการแก้ไข บริเวณทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) เข้าสู่พื้นที่โครงการ และภายในพื้นที่โครงการ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2) ดัชนีติดตามตรวจสอบ สถานที่ติดตามตรวจสอบ และความถี่ในการตรวจสอบ :

2.2.1) สถิติอุบัติเหตุ บริเวณทางหลวงหมายเลข 2044 และถนนทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง

2.2.2) ปริมาณการจราจร บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ เป็นประจำปีละ 1 ครั้ง

2.2.3) สถิติจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร เป็นประจำปีละ 2 ครั้ง

2.3) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ บริเวณทางหลวงหมายเลข 2044 และถนนทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ และสถิติจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร ครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายนและครั้งที่ 2 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568 และดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจร ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568

2.4) การประเมินผลการศึกษา

2.4.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคม ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.4.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบ จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.4.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้รวบรวมสถิติจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณทางหลวงหมายเลข 2044 ในพื้นที่ตำบลหนองพอก อำเภอธวัชบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด และถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า ทางหลวงหมายเลข 2044 เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 10 ครั้ง ไม่มีผู้เสียชีวิต ส่วนบริเวณถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยานและพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 4 ครั้ง ไม่มีผู้เสียชีวิต และเนื่องจากท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีสายการบินพาณิชย์ให้บริการวันละ 6 เที่ยวบิน (ไป-กลับ) ทำให้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน และค่าดัชนีการจราจรติดขัด (V/C ratio) เท่ากับ 0.04 ซึ่งเทียบเป็นระดับการให้บริการของถนน จะจัดในระดับ A

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้รวบรวมสถิติจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณทางหลวงหมายเลข 2044 ในพื้นที่ตำบลหนองพอก อำเภอธวัชบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด และถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า ทางหลวงหมายเลข 2044 เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 23 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 29 คน และมีผู้เสียชีวิต จำนวน 5 คน โดยมีมูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุแบ่งเป็น ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด จำนวน 20 ครั้ง และคน/รถ/สัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด จำนวน 3 ครั้ง ส่วนบริเวณถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยานและพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ และเนื่องจากท่าอากาศยานร้อยเอ็ดมีสายการบินพาณิชย์ให้บริการวันละ 4-6 เที่ยวบิน (ไป-กลับ) ทำให้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน และค่าดัชนีการจราจรติดขัด (V/C ratio) เท่ากับ 0.03 ซึ่งเทียบเป็นระดับการให้บริการของถนนจะจัดอยู่ในระดับ A

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการแก้ไข

จากการรวบรวมสถิติจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด กับบริเวณทางหลวงหมายเลข 2044 ระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม พ.ศ.2568 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด กับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2044 แต่อย่างใด

3.2.2) การจัดระบบจราจร ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน และทางแยกจากทางหลวงหมายเลข 2044 เข้าสู่ท่าอากาศยาน

จากการสำรวจข้อมูลด้านการจัดการจราจร พบว่า ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด มีการติดตั้งป้ายแสดงทางเข้าท่าอากาศยาน บริเวณทางหลวงหมายเลข 2044 และมีการติดตั้งป้ายสัญญาณต่างๆ เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายแสดงทิศทางการจราจร เป็นต้น บริเวณเส้นทางสัญญาณภายในท่าอากาศยานและลานจอดรถยนต์ รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ดูแลการจราจรภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ในช่วงที่มีอากาศยานขึ้น-ลง (ภาพที่ 5.2.8-1)



ป้ายแสดงทิศทางจราจร



สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก



ป้ายจำกัดความเร็ว



ทางหลวงหมายเลข 2044

เดือนมีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.8-1 การจัดการจราจร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

4) สรุปผลการศึกษา

จากผลการสำรวจข้อมูลด้านการคมนาคมในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีการติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานกับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 และมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรต่างๆ ภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ผู้มาใช้บริการปฏิบัติตาม รวมทั้งไม่พบการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ ท่าอากาศยานนครพนม กับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 22 จึงกล่าวได้ว่าการดำเนินโครงการท่าอากาศยานนครพนมไม่ส่งผลกระทบต่อด้านการคมนาคมกับผู้มาใช้บริการแต่อย่างใด

5.2.9 การจัดการขยะ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบข้อมูลด้านการจัดการขยะ บริเวณท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โดยเน้นประเด็นต่าง ๆ เช่น ชนิดและปริมาณขยะจากอาคารพักที่โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ ความเหมาะสมของแหล่งรองรับขยะและการจัดเก็บรวบรวม การกำจัดขยะ และปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาการจัดการขยะ บริเวณท่าอากาศยาน
- 1.2) เพื่อเฝ้าระวังติดตามผลกระทบต่อการจัดการขยะ บริเวณท่าอากาศยาน
- 1.3) เพื่อเสนอแนะแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อการจัดการขยะ

2) วิธีการศึกษา

2.1) สำรวจชนิดและปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่

2.2) ศึกษาวิธีการและความเหมาะสมในการจัดเก็บ รวบรวม และกำจัดขยะ ของท่าอากาศยาน รวมถึงปัญหาที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขยะ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการกิจกรรมของท่าอากาศยาน

2.3) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบบริเวณท่าอากาศยาน

2.4) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : ชนิดและปริมาณขยะแต่ละประเภท วิธีการจัดการขยะ

2.5) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านการจัดการขยะ ปีละ 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจไปแล้ว 2 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 และครั้งที่ 2 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568

2.6) การประเมินผลการศึกษา

2.6.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการจัดการขยะในปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการจัดการขยะ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการจัดการขยะตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการจัดการขยะ ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดเตรียมถังรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิดวางกระจายไว้ในพื้นที่โครงการ และขอให้เทศบาลตำบลท่าม่วง อำเภอเสลภูมิ มานำไปกำจัดด้วยการฝังกลบ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท
เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดเตรียมถังรองรับขยะ ไว้บริเวณอาคารที่พัก
ผู้โดยสารและบริเวณลานจอดรถ โดยแต่ละจุดประกอบด้วย ถังรองรับขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล ขยะเปียก และขยะอันตราย
และมีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดขนย้ายขยะไปจัดเก็บไว้ที่ห้องพักขยะ เพื่อรอให้เทศบาลตำบลท่าม่วง อำเภอสว่างภูมิ มานำไป
กำจัดด้วยการฝังกลบ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท
เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดเตรียมถังรองรับขยะ ไว้บริเวณอาคารที่พัก
ผู้โดยสารและบริเวณลานจอดรถ โดยแต่ละจุดประกอบด้วย ถังรองรับขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล ขยะเปียก และขยะอันตราย
และมีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดขนย้ายขยะไปจัดเก็บไว้ที่ห้องพักขยะ เพื่อรอให้เทศบาลตำบลท่าม่วง อำเภอสว่างภูมิ มานำไป
กำจัดด้วยการฝังกลบ

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

จากการสำรวจข้อมูลด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568
พบว่า ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดเตรียมถังรองรับขยะขนาด 100 ลิตร ไว้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และ จัดเตรียมถัง
ขยะรองรับขยะขนาด 240 ลิตร ไว้บริเวณลานจอดรถ โดยประกอบด้วย ถังขยะทั่วไป รีไซเคิล ขยะเปียก และขยะอันตราย
เพื่อรวมขยะมูลฝอยของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานและผู้มาใช้บริการ และมีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดและขนย้ายขยะไปไว้ที่
โรงพักขยะเพื่อรอการกำจัด (ภาพที่ 5.2.9-1)



ถังขยะรองรับขยะมูลฝอย



โรงพักขยะ

เมื่อเดือน เมษายน 2568

ภาพที่ 5.2.9-1 การจัดการขยะมูลฝอย

4) สรุปผลการศึกษา

ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดได้จัดเตรียมถังรองรับขยะไว้และมีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดขนย้ายขยะไปจัดเก็บไว้
ที่ห้องพักขยะ เพื่อรอให้เทศบาลตำบลท่าม่วง อำเภอสว่างภูมิ มานำไปกำจัดด้วยการฝังกลบ และจากการตรวจสอบไม่พบ
ปัญหาขยะตกค้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดแต่อย่างใด