



กรมท่าอากาศยาน  
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1  
( FINAL REPORT I )  
ทำอากาศยานนครราชสีมา



เสนอโดย

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568

หนังสือรับรอง







การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา

วันที่ 21 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ตั้งอยู่ ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมาของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

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

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

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

ขอแสดงความนับถือ

  
(นายพนัส กมลพนัส)

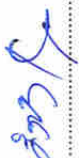


กรรมการผู้จัดการ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด








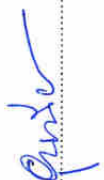




บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานนครราชสีมา  
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาหร่ายอุตสาหกรรม) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาหร่ายอุตสาหกรรม) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาหร่ายอุตสาหกรรม) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สค.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพหลโยธินซอย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รศ.ดร.วิชญพงศ์ เกตุยงช่วย - วท.บ. (สาหร่ายอุตสาหกรรม) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประ.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชาอนามัยสิ่งแวดล้อมและพิษวิทยา)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสี่ยง ความสับสนเพื่อบริการ และแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมังคลาภิเษก เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประ.ด. (วนศาสตร์) สาขานิเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพหลโยธินซอย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	

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

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
6	ผศ.ดร.วุฒิ ทักขิณธรรม - 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	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - นิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ 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 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
10	นายธนรณพ แป้นไผ่ - วท.บ. (เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม และทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
11	นายไตรภพ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ 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 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
13	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภินันท์ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขาอนามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	





กรมท่าอากาศยาน  
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1  
(FINAL REPORT I)  
ทำอากาศยานนครราชสีมา



เสนอโดย

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568





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

ท่าอากาศยานนครราชสีมา

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญผนวก	II
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	V
สารบัญภาพ	V
<b>บทที่ 1</b>	<b>บทนำ</b>
1.1	เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน 1-1
1.2	วัตถุประสงค์ 1-2
1.3	ขอบเขตการดำเนินการ 1-3
<b>บทที่ 2</b>	<b>รายละเอียดโครงการ</b>
2.1	ที่ตั้งท่าอากาศยานนครราชสีมา 2-1
2.2	ความเป็นมาของท่าอากาศยานนครราชสีมา 2-1
2.3	องค์ประกอบของท่าอากาศยานนครราชสีมา 2-3
2.3.1	องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2-3
2.3.2	องค์ประกอบของท่าอากาศยานนครราชสีมาในปัจจุบัน 2-5
2.4	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ
2.5	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานนครราชสีมา
2.6	การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน
2.6.1	จำนวนเจ้าหน้าที่
2.6.2	สารบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน
2.6.3	สถิติเที่ยวบิน
<b>บทที่ 3</b>	<b>การทบทวนรายงานการศึกษาที่ผ่านมา 3-1</b>
3.1	ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม 3-1
3.1.1	การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3-1
3.1.2	การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3-14

	สารบัญ	หน้า
<b>บทที่ 4</b>	<b>การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	<b>4-1</b>
4.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
<b>บทที่ 5</b>	<b>การปฏิบัติตามมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	
5.1	แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	5-8
5.2.1	คุณภาพอากาศ	5-8
5.2.2	ระดับเสียง	5-19
5.2.3	การจัดการน้ำเสีย	5-35
5.2.4	การจัดการน้ำใช้	5-44
5.2.5	ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-47
5.2.6	เศรษฐกิจและสังคม	5-79
5.2.7	สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	5-85
5.2.8	การคมนาคม	5-92
5.2.9	การจัดการขยะ	5-95
5.2.10		

## สารบัญภาคผนวก

	หน้า
<b>ภาคผนวก</b>	<b>ท่าอากาศยานนครราชสีมา</b>
ภาคผนวก ก	หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข	เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
ภาคผนวก ค	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก ง	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
ภาคผนวก จ	ผลสำรวจทางนิเวศวิทยา
ภาคผนวก ฉ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย
ภาคผนวก ช	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้



## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา 1-3
ตารางที่ 2.1-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา 2-7
ตารางที่ 2.6-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปี พ.ศ.2568 2-11
ตารางที่ 2.6-2	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568 2-12
ตารางที่ 3.1.1-1	ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครราชสีมา 3-3
ตารางที่ 4.1.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาตินครราชสีมาที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา 4-1
ตารางที่ 4.1.1-2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา 4-2
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา 5-14
ตารางที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-15
ตารางที่ 5.2.1-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-16
ตารางที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-17
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-26
ตารางที่ 5.2.2-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด 5-28
ตารางที่ 5.2.2-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-32
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-39
ตารางที่ 5.2.3-2	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-41
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-47
ตารางที่ 5.2.5-1	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-53
ตารางที่ 5.2.5-2	รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-53
ตารางที่ 5.2.5-3	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-56
ตารางที่ 5.2.5-4	จำนวนชนิดตามระดับความชุ่มชื้นสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-58
ตารางที่ 5.2.5-5	จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา 5-59
ตารางที่ 5.2.5-6	ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร 5-60

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 5.2.5-7	สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-62
ตารางที่ 5.2.5-8	โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	5-65
ตารางที่ 5.2.5-9	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน	5-65
ตารางที่ 5.2.5-10	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-66
ตารางที่ 5.2.5-11	เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-68
ตารางที่ 5.2.5-12	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-68
ตารางที่ 5.2.5-13	เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-69
ตารางที่ 5.2.5-14	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-71
ตารางที่ 5.2.5-15	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-75
ตารางที่ 5.2.5-16	เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-77
ตารางที่ 5.2.6-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบ พื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา	5-80
ตารางที่ 5.2.7-1	สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอก ตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก	5-89



## สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 2.3-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.3-2	ผังบริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมาในปัจจุบัน
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 2.6-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ระหว่างปี พ.ศ. 2565-ปัจจุบัน
รูปที่ 5.2.1-1	สถานที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.1-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.2-1	สถานที่ติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.2-3	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนครราชสีมา ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568
รูปที่ 5.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.3-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.4-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.5-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการขึ้นของท่าอากาศยานนครราชสีมา
รูปที่ 5.2.6-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็น ท่าอากาศยานนครราชสีมา

## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.3-1	องค์ประกอบของท่าอากาศยานนครราชสีมาในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ.2568)
ภาพที่ 2.9.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานนครราชสีมา
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา
ภาพที่ 5.2.2-1	การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนครราชสีมา
ภาพที่ 5.2.3-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนครราชสีมา
ภาพที่ 5.2.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนครราชสีมา
ภาพที่ 5.2.5-1	ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา
ภาพที่ 5.2.7-1	ระบบความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย ท่าอากาศยานนครราชสีมา
ภาพที่ 5.2.8-1	การจัดการจราจร ท่าอากาศยานนครราชสีมา
ภาพที่ 5.2.9-1	การสำรวจข้อมูลด้านการจัดการขยะ ท่าอากาศยานนครราชสีมา





## บทที่ 1 บทนำ

### 1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ 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 จึงได้จัดให้มี*โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น เพื่อให้การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จึงต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) ดังนั้น กรมท่าอากาศยาน จึงมีความประสงค์จะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่ชำนาญการทางด้านนี้ มาดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและเป็นไปตามเงื่อนไขในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ กรมท่าอากาศยาน จึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเซีย 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 และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความคิดเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของแต่ละท่าอากาศยาน

3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง

4) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ 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 มีรายละเอียดการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานนครราชสีมา ดังตารางที่ 1.3-1



ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) - ทิศทางและความเร็วลม	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) วัดหนองหอย (บ้านหนองหอย) 2) วัดหนองยาง (บ้านหนองยาง)
2.ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>eq</sub> 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L <sub>dn</sub> ) - ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>max</sub> )*	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณหัวทางวิ่ง 2) บริเวณท้ายทางวิ่ง 3) วัดหนองหอย 4) วัดโสมหนองบัว 5) วัดหนองยาง 6) บ้านทุ่งน้อย
2.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน* - NEF	ปีละ 2 ครั้ง	- บริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา
2.3 ทิศนคติด้านเสียง - ทิศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคติต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 2 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
3. การจัดการน้ำเสีย* - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) (เฉพาะ คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide)	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ
4. การจัดการน้ำใช้** - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - เหล็ก (Iron) - แมงกานีส (Manganese) - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - อีโคไล (E. coli)	ปีละ 2 ครั้ง	- ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายใน การทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิด ของนก	ปีละ 2 ครั้ง	- ท่าอากาศยานนครราชสีมา และบริเวณใกล้เคียง
6. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ปัญหาจราจร เสียง และอุบัติเหตุ - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทิศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง	<b>กลุ่มครัวเรือน :</b> รวม 6 ชุมชน ได้แก่ <u>ตำบลท่าช้าง</u> 1) ชุมชนบ้านหนองหอย 2) ชุมชนตลาดท่าช้าง 3) ชุมชนบ้านพิมาน <u>ตำบลหนองยาง</u> 4) ชุมชนบ้านหนองยาง 5) ชุมชนบ้านทุ่งน้อย 6) ชุมชนบ้านโสง <b>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* :</b> <b>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* :</b> รวม 15 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร รวม 11 ราย 2) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร รวม 4 ราย <b>กลุ่มพื้นที่ อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้าน สิ่งแวดล้อม*:</b> รวม 12 แห่ง
7. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย - ข้อมูลสภาพสาธารณสุขของชุมชนโดยรอบ พื้นที่โครงการ  - ผลการตรวจสุขภาพประจำปีของพนักงาน - บันทึกการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย - บันทึกการตรวจสอบระบบรักษา ความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย	ปีละ 2 ครั้ง  ปีละ 1 ครั้ง ทุกเดือน ทุกเดือน	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) รพ.สต.มะดัน (สถานีอนามัยตำบลท่าช้าง) 2) รพ.สต.บ้านโสง* - ภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา - ภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา - ภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา
8. การคมนาคมขนส่ง - รวบรวมปริมาณการจราจรที่เข้า-ออกพื้นที่ โครงการ - สถิติอุบัติเหตุ  - สถิติจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร และ สินค้าขนส่งในแต่ละเดือนและสรุปเป็นรายปี	ทุก 6 เดือน  ทุก 6 เดือน  ทุกเดือน	- ถนนทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ  - บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ - ทางหลวงหมายเลข 226 (หมายเลข 2162 เดิม) - พื้นที่ท่าอากาศยาน
9. การจัดการขยะ - สำรวจชนิดและปริมาณขยะ - ความเหมาะสมของแหล่งรองรับขยะและการ เก็บรวบรวม - การกำจัดขยะ - ปัญหาที่เกี่ยวข้อง	ทุก 6 เดือน	- ภายในท่าอากาศยาน

หมายเหตุ : \* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

- 2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือถิ่นอาศัยและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย ใน  
การทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง
- 3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับความเสี่ยงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม 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 ตามที่  
หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ที่ขึ้น  
ทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจาก  
องค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอนะของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษา  
เสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว



## บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

### 2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานนครราชสีมา

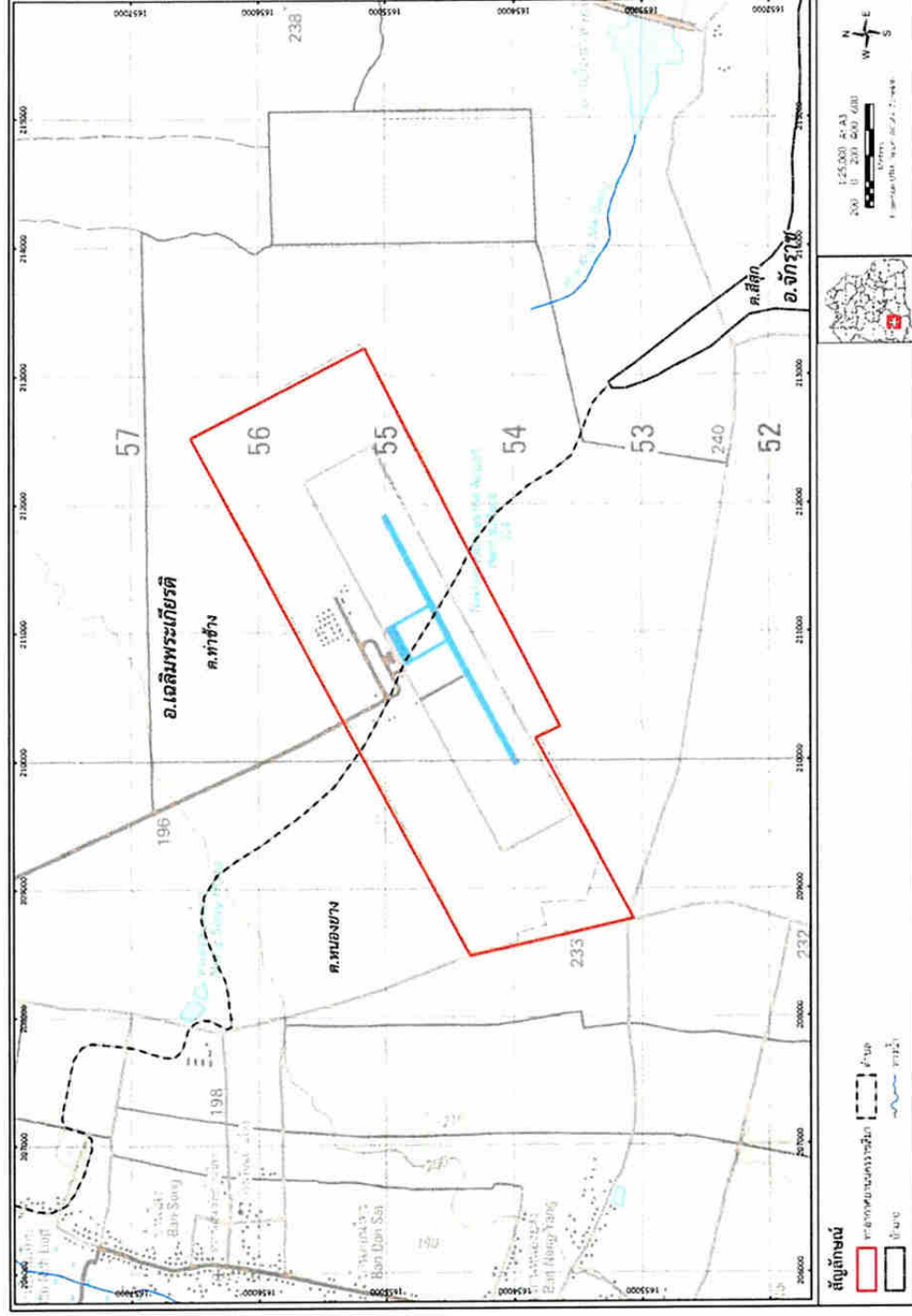
ท่าอากาศยานนครราชสีมา หรือสนามบินโคราช หรือสนามบินหนองเต็ง (NAK) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 14 องศา 56 ลิปดา 58 พิลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 102 องศา 18 ลิปดา 45 พิลิปดาตะวันออก ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ หนองเต็ง-จักราช ตำบลท่าช้างและตำบลหนองยาง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา อยู่ห่างจากตัวเมือง นครราชสีมาไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือทางประมาณ 26 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 4,625 ไร่ (รูปที่ 2.1-1)

### 2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานนครราชสีมา

ท่าอากาศยานนครราชสีมา เดิมอยู่ในเขตพื้นที่กองบินที่ 1 กองทัพอากาศ ได้เริ่มเปิดการบินพาณิชย์ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2529 จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) ต่อเนื่องถึงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ได้กำหนดให้พิจารณาจังหวัดนครราชสีมา เป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และเมืองศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (อุดรราชธานี ร้อยเอ็ด และ สุรินทร์) รวมถึงจุดค้าขายชายแดนที่ช่องเม็ก จังหวัดอุดรราชธานี นอกจากนี้ จังหวัดนครราชสีมายังมีสถานที่ท่องเที่ยว ที่สำคัญทั้งทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และศิลปวัฒนธรรม จึงเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว จึงจำเป็นที่จะต้องมีการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ในจังหวัดนครราชสีมา

กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้มีการประชุมร่วมกับจังหวัดนครราชสีมา และได้มีมติเลือกพื้นที่ป่าหนองเต็ง-จักราช เป็นพื้นที่ก่อสร้างสนามบินพาณิชย์ เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ.2535 กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้ขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าหนองเต็ง-จักราช ตำบลท่าช้าง และตำบลหนองยาง อำเภอจักราช จังหวัดนครราชสีมา รวม 4,625 ไร่ เพื่อก่อสร้าง ท่าอากาศยานนครราชสีมา ขนาดพื้นที่ 4,350 ไร่ และก่อสร้างถนนเข้าโครงการ 275 ไร่ รวมทั้งจัดทำรายงานการศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ในคราว ประชุมครั้งที่ 1/2538 เมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ.2538 โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/1105 ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2538 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)

ต่อมา ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้เปิดทดลองให้บริการสายการบินพาณิชย์ ระหว่างวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2565 และหยุดให้บริการในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานนครราชสีมา

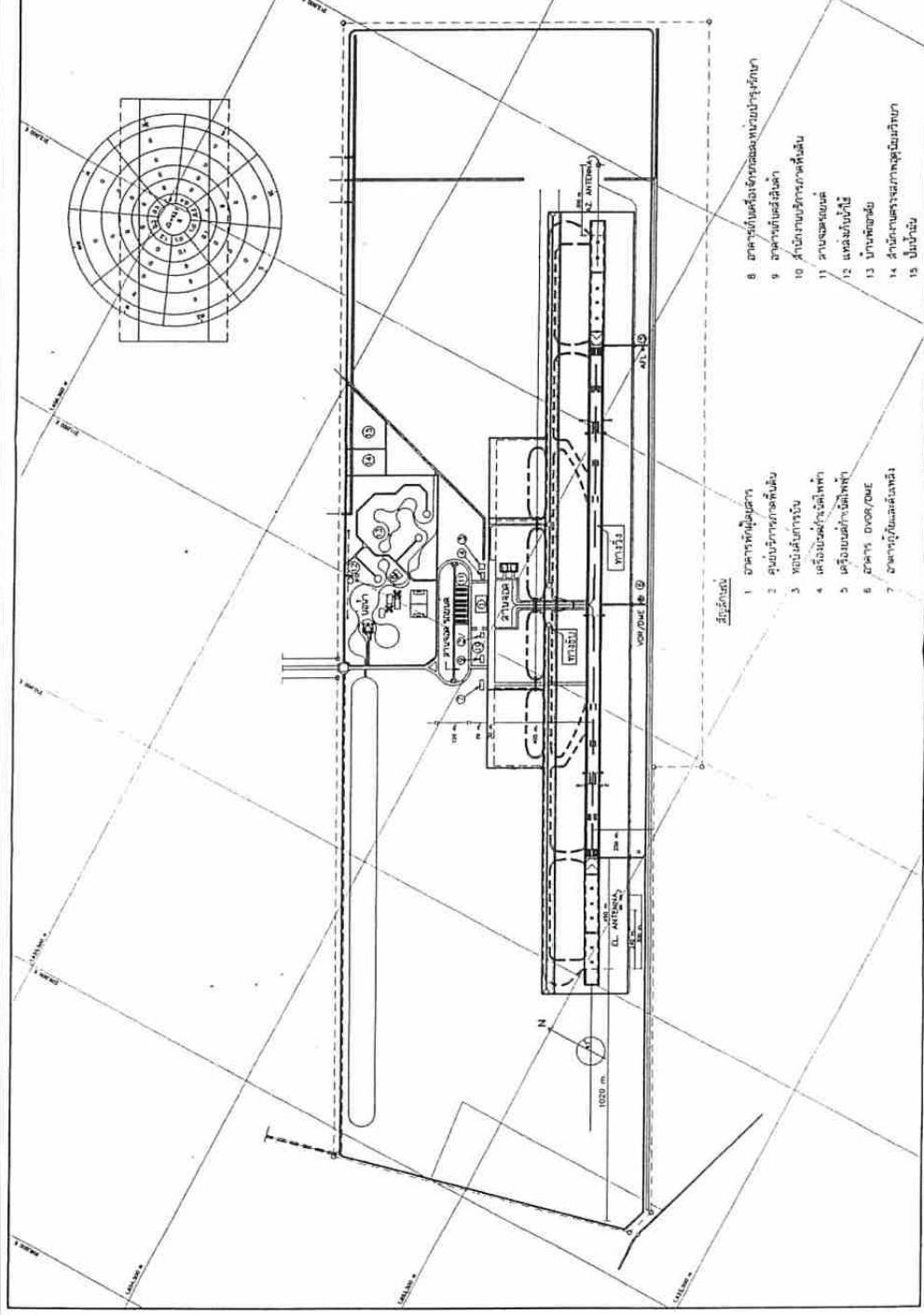
## 2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนครราชสีมา

### 2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานนครราชสีมา ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) มีความยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร วางตัวในทิศทางทำมุมกับทิศเหนือ 62 องศาไปทางทิศตะวันออก
- 2) ทางขับ (Taxiway) มีทางขับเชื่อมกับทางวิ่งกับลานจอดเครื่องบิน
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ยาว 200 เมตร กว้าง 85 เมตร สามารถจอดเครื่องบิน B 737-400 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินขนาดไม่เกิน 80 ที่นั่ง 2 ลำ และเครื่องบินเฮลิคอปเตอร์แบบ 212/UH-1N อีก 2 ลำ สามารถจอดได้ในเวลาเดียวกัน
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสาร สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารขาเข้าและขาออก
- 5) อาคารหอบังคับการบิน สำหรับควบคุมการจราจรทางอากาศ
- 6) อาคารหน่วยกู้ภัยและดับเพลิง
- 7) โรงเก็บเครื่องบินจากรถและหน่วยบำรุงรักษา
- 8) บ้านพักอาศัย จำนวน 30 หน่วย
- 9) ลานจอดรถยนต์ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการ
- 10) ถนนทางเข้าสนามบิน ระยะทางยาว 5.05 กิโลเมตร กว้าง 20 เมตร
- 11) อุปกรณ์ตรวจความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร มีเครื่อง X-ray สำหรับตรวจกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสารที่นำติดตัวขึ้นเครื่องบินและ Hand scanner สำหรับตรวจตัวผู้โดยสาร
- 12) อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ





ที่มา : รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์ มีนาคม พ.ศ.2558)

รูปที่ 2.3-1 พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.3.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนครราชสีมาในปัจจุบัน

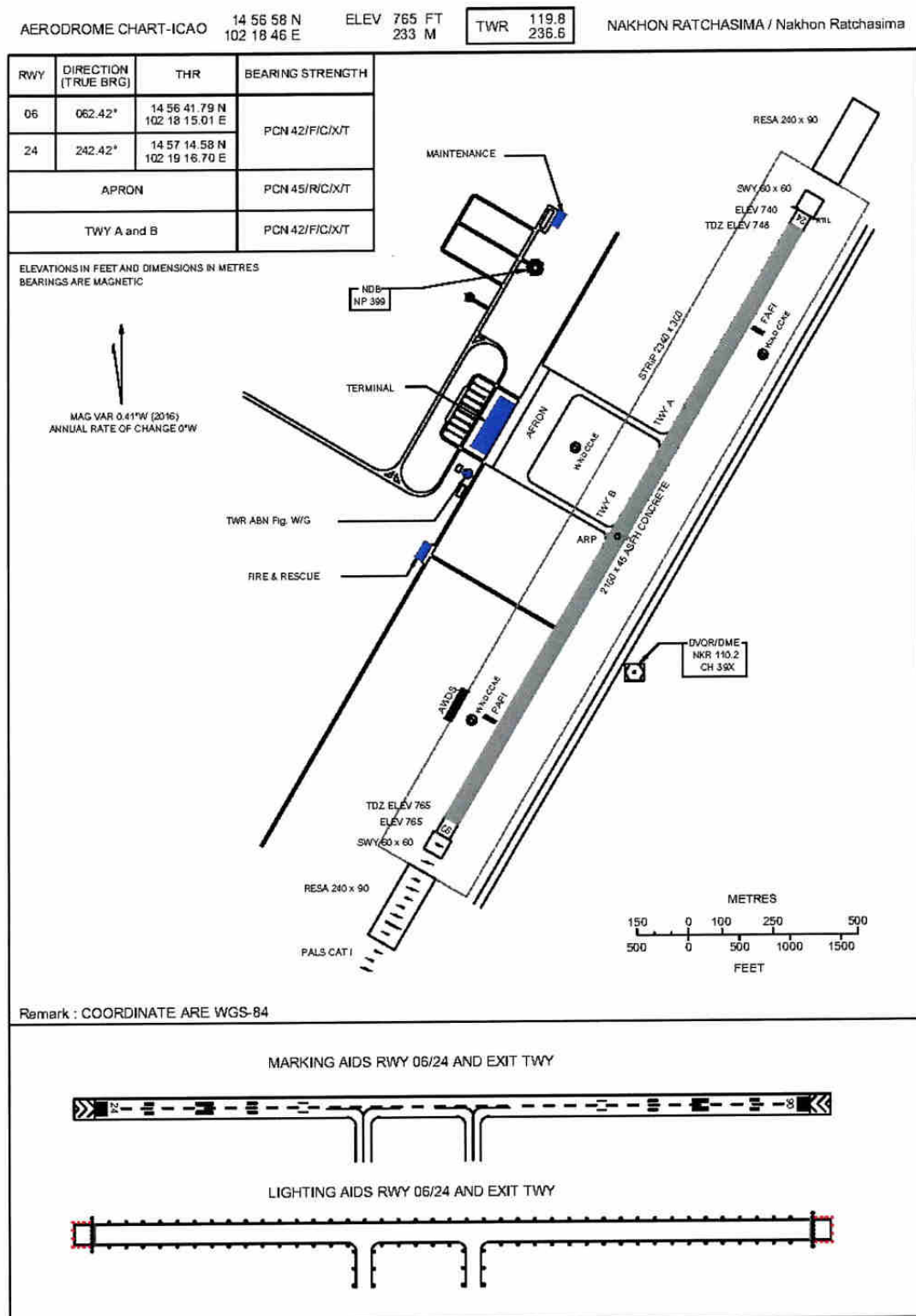
องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-2 และภาพที่ 2.3-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร พร้อมไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway) จำนวน 2 เส้น (ทางขับ A และทางขับ B) ขนาดกว้าง 23 เมตร ยาว 230 เมตร พร้อมไหล่ทางขับกว้างข้างละ 10.5 เมตร
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ขนาดกว้าง 85 เมตร ยาว 323 เมตร พร้อมไหล่ลานจอดกว้าง 10.5 เมตร สามารถรองรับอากาศยานแบบ B 737 ได้พร้อมกัน 4 ลำ
- 4) ลานจอดรถยนต์ พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- 5) อาคารที่พักผู้โดยสาร ขนาดพื้นที่รวม 5,500 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 300 คนในเวลาเดียวกัน
- 6) อาคารหอบังคับการบิน
- 7) อาคารเครื่องช่วยเดินอากาศ
- 8) อาคารเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าและเครื่องช่วยในการเดินอากาศ
- 9) อาคารเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าและตู้วงจรควบคุมไฟฟ้าสนามบิน
- 10) อาคารที่ทำการดับเพลิงและกู้ภัย
- 11) อาคารเก็บเครื่องยนต์และเครื่องมือกลและพัสดุ
- 12) บ้านพักเจ้าหน้าที่

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานนครราชสีมาในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวง เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินนครราชสีมา ในท้องที่อำเภอจักราช อำเภอเฉลิมพระเกียรติ อำเภอโชคชัย และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2541 ครอบคลุมพื้นที่ 11 ตำบล ใน 4 อำเภอ จังหวัดนครราชสีมา รายละเอียดดังภาคผนวก ข



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, พฤษภาคม พ.ศ.2568

รูปที่ 2.3-2 ผังบริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมาในปัจจุบัน





ทางวิ่ง (Runway)



ทางขับ (Taxiway)



อาคารที่พักผู้โดยสาร



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



อาคารหอบังคับการบิน



อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



อาคารเครื่องจักรกล



โรงจอดเครื่องบิน

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา ในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568)

## 2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานนครราชสีมา

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2566) โดยรอบท่าอากาศยานนครราชสีมา ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 208,826.45 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ท่าอากาศยานร้อยละ 50.27 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม คิดเป็นขนาดพื้นที่ 104,976.83 ไร่ รองลงมาคือ พื้นที่ป่าไม้ ขนาดพื้นที่ 77,163.97 ไร่ (ร้อยละ 36.95) พื้นที่พักอาศัย ขนาดพื้นที่ 9,658.21 ไร่ (ร้อยละ 4.62) สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ขนาดพื้นที่ 4,428.63 ไร่ (ร้อยละ 2.12) และพื้นที่น้ำ ขนาดพื้นที่ 4,280.68 ไร่ (ร้อยละ 2.05) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5-1 และ รูปที่ 2.5-1)

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	9,658.21	4.62
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	1,657.33	0.79
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	1,231.52	0.59
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	951.49	0.46
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	4,428.63	2.12
6. ถนน	512.67	0.25
7. พื้นที่เกษตรกรรม	104,976.83	50.27
8. พื้นที่ป่าไม้	77,163.97	36.95
9. พื้นที่น้ำ	4,280.68	2.05
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	3,965.11	1.90
รวม	208,826.45	100

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2565, กรมพัฒนาที่ดิน

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ทั้งหมด ถัดออกไปเป็นพื้นที่ป่าไม้เช่นเดียวกัน

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ทั้งหมด ถัดออกไปเป็นพื้นที่ป่าไม้เช่นเดียวกัน

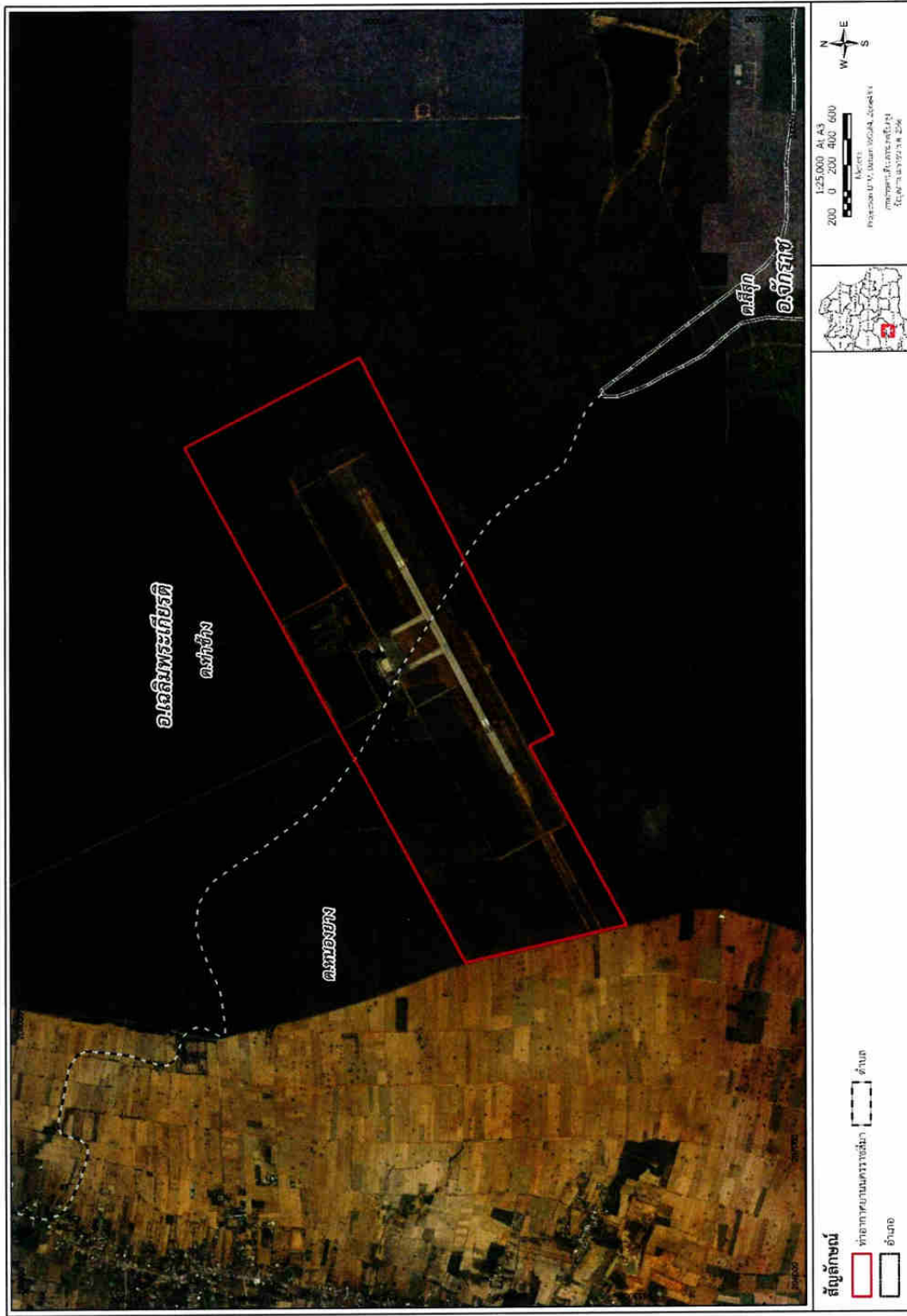
ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ทั้งหมด และถัดออกไปเป็นพื้นที่ป่าไม้เช่นเดียวกัน

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ไม้ยืนต้น สลับกับพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ห่างๆ









รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานนครราชสีมา

## 2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

### 2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2568) มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานนครราชสีมา รวมทั้งสิ้น 26 คน (ไม่นับรวมเจ้าหน้าที่ของสายการบิน)

### 2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

ท่าอากาศยานนครราชสีมา เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ ระหว่างวันที่ 1 สิงหาคม ถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2565 โดยมีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ จำนวน 1 ราย คือ สายการบินนกแอร์ ซึ่งให้บริการในวันจันทร์ วันอังคาร วันศุกร์ และวันเสาร์ วันละ 1 เที่ยวบิน และหยุดให้บริการในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา จากการรวบรวมข้อมูลอากาศยานที่มาใช้บริการ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินฝึกบิน เที่ยวบินทางการทหาร และเที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ

### 2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

จากการรวบรวมสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานนครราชสีมา ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า อากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ประกอบด้วย อากาศยานทหาร/ฝึกบิน และอากาศยานส่วนตัว มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 192-3,346 เที่ยวบิน/เดือน และไม่มีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง (ตารางที่ 2.6-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2565-2567) ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 29-5,027 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง 2-1,000 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-2 และรูปที่ 2.6-1)

ตารางที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปี พ.ศ.2568										
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)					จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน
มกราคม	-	-	-	3,335	11	3,346	-	-	-	-
กุมภาพันธ์	-	-	-	1,530	2	1,532	-	-	-	-
มีนาคม	-	-	-	187	5	192	-	-	-	-
เมษายน	-	-	-	2,271	7	2,278	-	-	-	-
พฤษภาคม	-	-	-	2,774	-	2,774	-	-	-	-
มิถุนายน	-	-	-	2,756	-	2,756	-	-	-	-
รวม	-	-	-	12,853	25	12,878	-	-	-	-

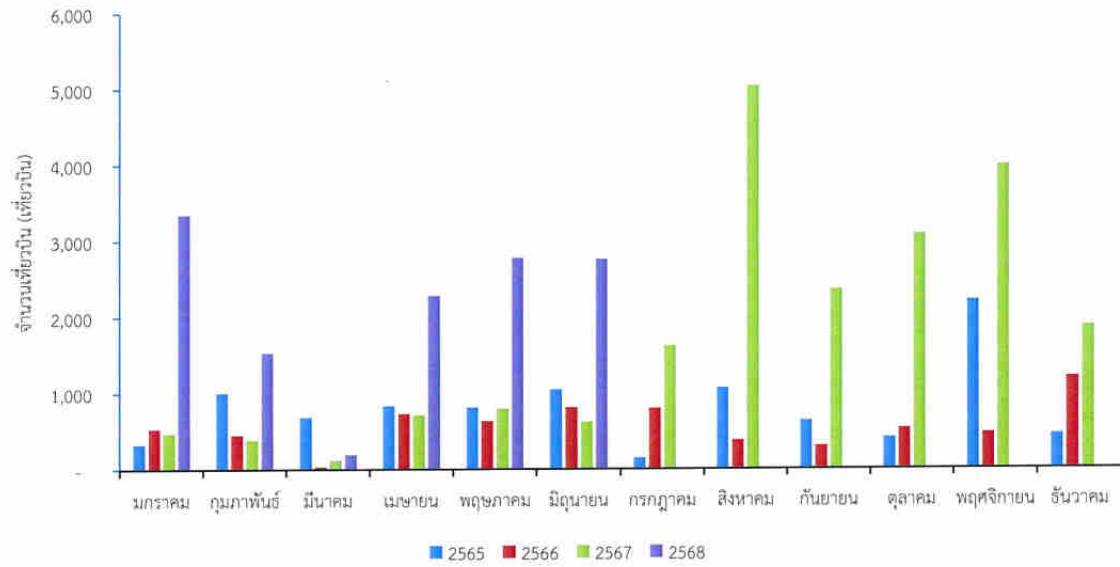
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568



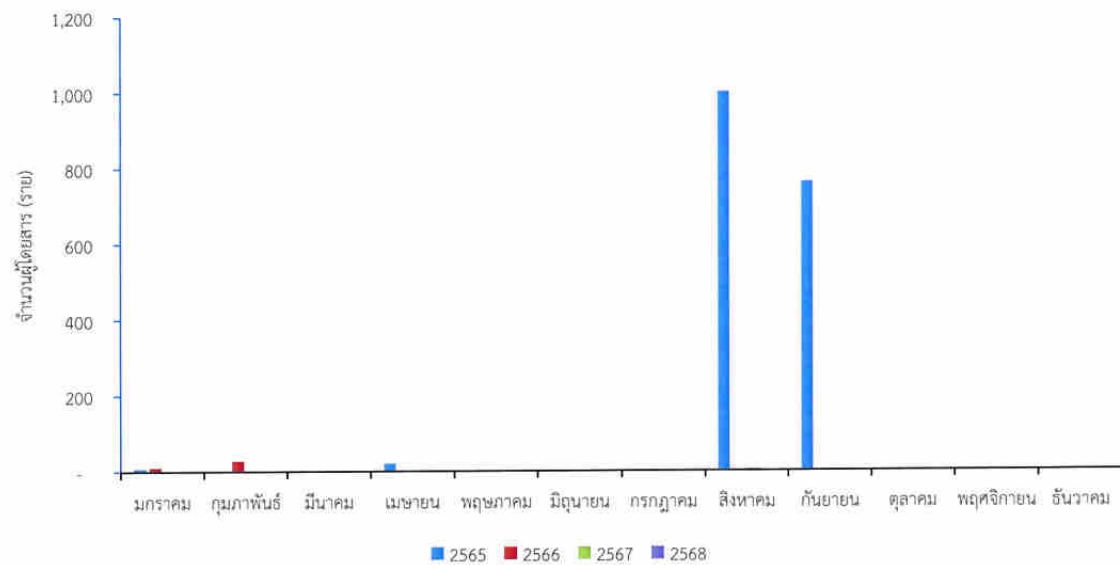
ตารางที่ 2.6-2 เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568									
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)					จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	2565	2566	2567	2568	2565	2566	2567	2568	
มกราคม	329	532	468	3,346	7	10	-	-	
กุมภาพันธ์	1,002	451	382	1,532	-	27	-	-	
มีนาคม	682	29	117	192	-	-	-	-	
เมษายน	830	730	712	2,278	20	-	-	-	
พฤษภาคม	810	631	790	2,774	2	-	-	-	
มิถุนายน	1,044	806	619	2,756	-	2	-	-	
กรกฎาคม	139	794	1,618		-	-	-	-	
สิงหาคม	1,060	372	5,027		1,000	-	3		
กันยายน	631	296	2,351		762	-	-		
ตุลาคม	404	529	3,085		-	2	-		
พฤศจิกายน	2,209	466	3,986		-	-	-		
ธันวาคม	446	1,199	1,871		-	-	-		
รวม	9,586	6,835	21,026	12,878	1,791	41	3	-	

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

จำนวนเที่ยวบิน ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



จำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



รูปที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา 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 ที่นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษา จะมีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความ



ชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษา จะมีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานที่ตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 3) ผลการศึกษา

กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา* เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการก่อสร้างพื้นฐาน ในการประชุมครั้งที่ 16/2537 เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ.2537 และครั้งที่ 1/2538 เมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ.2538 โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/1105 ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2538 อย่างเคร่งครัด

กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการส่วนของราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 6/2544 เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2544 โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) เพิ่มเติมรายละเอียดข้อมูลในรายงาน และปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขให้ดำเนินการ ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/4615 ลงวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2544 อย่างเคร่งครัด

สำหรับผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา* พบว่า องค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานนครราชสีมา ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดัชนี 2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนครราชสีมา. สำหรับผลการทบทวนวิธีการศึกษา รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1.1-1

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และอุทกวิทยาน้ำใต้ดิน	- ใช้ข้อมูลวิทยุอุตุนิยมวิทยาน้ำผิวดิน อุตุนิยมวิทยา การเชื่อมโยงของดิน ปริมาณน้ำไหลบ่า และรวบรวมข้อมูลอุทกวิทยาน้ำใต้ดินบริเวณพื้นที่โครงการ จากกรมทรัพยากรธรณี ตามแผนที่อุทกธรณี มาตราส่วน 1:250,000 - <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีที่ขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้ ● บำบัดน้ำทิ้งจากอาคารก่อนระบายออกสู่สิ่งแวดล้อม ● บำบัดน้ำเสียจากห้องครัวและห้องสุขา โดยติดตั้งบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องสุขา และติดตั้งบ่อดักไขมันสำหรับรับน้ำเสียจากห้องครัว - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตามวิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม	- -

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
2. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานเอกสาร รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพน้ำในบริเวณพื้นที่โครงการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li> <li>- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินจำนวน 2 สถานี ได้แก่ อ่างเก็บน้ำหนองสองห้อง และอ่างเก็บน้ำโกรกไม้แดง โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, Turbidity, Conductivity, DO, TS, SS, Hardness, Cl, NO<sub>3</sub>-N, BOD, COD, PO<sub>4</sub><sup>3-</sup> - P4, Oil &amp; Grease Total, Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้งในเดือนกันยายน พ.ศ.2536 และเดือนมกราคม พ.ศ.2537</li> <li>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งมีการตรวจวัดจริงในภาคสนามครอบคลุมแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบจากการประเมินความเหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น</li> <li>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</li> <li>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน</li> </ul>
				ข้อเสนอแนะ



ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำใต้ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลวิทยุภูมิจากหน่วยงานเอกสาร รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพน้ำในบริเวณพื้นที่โครงการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li> <li>- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใต้ดินจำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำต้นของราษฎรที่บ้านเลขที่ 140 บ้านโสม และบ่อน้ำต้นของราษฎรที่บ้านเลขที่ 29/3 บ้านหนองหอย โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, Turbidity, สี, Conductivity, TS, SS, Hardness, Cl, NO<sub>3</sub>-N, Fe, Mn, PO<sub>4</sub><sup>3-</sup>-P, SO<sub>4</sub><sup>2-</sup>, Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้ง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2536 และเดือนมกราคม พ.ศ.2537</li> <li>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ใช้ถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งมีการตรวจวัดจริงในภาคสนามครอบคลุมแหล่งน้ำใต้ดินใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบจากการประเมินความเหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น</li> <li>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</li> <li>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำใต้ดิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำใต้ดิน</li> </ul>
				ข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
4. อุทกนิเวศวิทยา	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลศักยภาพภูมิของ อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ ลม และปริมาณน้ำฝน จากสถานี ตรวจวัดอากาศจังหวัด นครราชสีมา เฉลี่ยในรอบ 30 ปี ในช่วง ปี พ.ศ.2504-2533</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ</li> </ul>	-
5. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานี ตรวจวัดอากาศนครราชสีมา และข้อมูล วิทยุที่มีเกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ</li> <li>- ตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดหนองหอย และวัดหนองยาง โดยดำเนินการตรวจวัดวิเคราะห์ TSP, CO, NO<sub>2</sub> และ THC เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2536</li> <li>- <b>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมทั้ง มีการตรวจวัดจริงในภาคสนาม ครอบคลุมพื้นที่รอบนอกที่อยู่ใกล้เคียง แต่มีความถี่ในการตรวจวัดไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยใช้แบบจำลอง ISCST ของ US-EPA ประกอบด้วย ข้อมูล แหล่งกำเนิด ได้แก่ อากาศยาน และ ยานพาหนะที่เข้า-ออกท่าอากาศยาน และ ข้อมูลด้านอุตุนิยมวิทยา</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>● จัดระเบียบการจราจรภายในสนามบิน เพื่อลดการระบายสารมลพิษทางอากาศ จากยานพาหนะต่างๆ</li> <li>● ให้เครื่องบินดับเครื่องยนต์ขณะจอดอยู่ในลานจอด</li> <li>● ปฏิบัติหัดคลุมดินข้างถนนและทางวิ่ง เพื่อให้ฝุ่นละอองฟุ้งกระจายในบริเวณโครงการและบริเวณใกล้เคียง</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจวัด CO, NO<sub>2</sub> THC และความเร็วและทิศทางลม จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ้านหนองหอย และบ้านหนองยาง เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และ ฤดูฝน</li> <li>- <b>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่รอบนอกที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ รวมทั้งมีดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน ส่วนกำหนดช่วงเวลาในการตรวจวัด ยังไม่เหมาะสม โดยควรกำหนดช่วงในการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้สอดคล้องกับช่วงฤดูมรสุม ซึ่งจะสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในขณะที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรตรวจวัด คุณภาพอากาศให้ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม คือ ฤดูมรสุม และ ฤดูแล้ง</li> <li>- กำหนดช่วงเวลาในการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศให้สอดคล้องกับช่วงฤดูมรสุม ซึ่งจะสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>



ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
6. เสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบระดับเสียงจำนวน 3 สถานี ได้แก่ ชุมชนบ้านหนองหอย ชุมชนบ้านโสม และชุมชนบ้านหนองยาง โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ <math>L_{eq}</math> 24 ชม. และ <math>L_{dn}</math> เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2536</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม ครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงรบกวนใช้ค่า NEF (Noise Exposure Forecast)</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>● โอบอุ้มคตหาก็ การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน หรือเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบิน จะต้องมีการลดผลกระทบ</li> <li>● ควบคุมการนำเครื่องบินขึ้น-ลง ด้วยการลดแรง thrust โกลิสน้ำมันที่มีบ้านพักอาศัยอยู่</li> <li>● วางแผนและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณรอบพื้นที่โครงการอย่างเหมาะสม</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจวัด ค่า <math>L_{eq}</math> 24 ชม., <math>L_{dn}</math> จำนวน 6 สถานี ได้แก่ แนวกึ่งกลางทางวิ่งด้านหัววัดโสมหนองบัว วัดหนองหอย และบ้านทุ่งน้อย ดำเนินการปีละ 2 ครั้ง</li> <li>- สัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติด้านเสียงของชุมชนที่อยู่ใน noise contour zone โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง</li> <li>- <b>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบโดยรอบพื้นที่โครงการ แต่มีดัชนีตรวจวัดไม่เหมาะสม โดยควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบค่าระดับเสียงสูงสุด (<math>L_{max}</math>)</li> </ul>
7. ฟ้าผ่า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิทัศน์ด้านนิเวศบนบกจากหน่วยงานต่างๆ และการสำรวจภาคสนาม ภายในพื้นที่โครงการ และนอกพื้นที่โครงการ ในระยะ 1 กิโลเมตร โดยใช้วิธีการสำรวจแบบ Line plot Systematic Sampling</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง</li> </ul>	-



ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
8. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลหัตถ์ภูมิ จากเอกสาร รายงาน และผลการวิจัยที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่โครงการและโดยรอบพื้นที่โครงการ</li> <li>- การสำรวจภาคสนามจากการพบเห็นสังเกตจากร่องรอยภายในพื้นที่โครงการ และออกพื้นที่โครงการ ในระยะ 1 กิโลเมตร รวมทั้งจากการสอบถามชาวบ้านใกล้เคียง</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>● จัดสภาพภูมิทัศน์ในสนามบิน ให้เหมาะสม</li> <li>● ปูลูกหญ้าชนิดเดียวเท่านั้น คือ หญ้ามะนิลา</li> <li>● กำจัดวัชพืชที่มีเมล็ด เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของนก</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำรายงานบันทึกสถิติอุบัติเหตุคนชนเครื่องบินตามแบบฟอร์มขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ</li> <li>- ความแหล่งที่อยู่อาศัยของนกในพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยดำเนินการทุก 6 เดือน</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากพื้นที่สำรวจครอบคลุมพื้นที่ ท่าอากาศยาน โดยครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล</li> </ul>	-
9. ระบบนิเวศในน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สำรวจและจำแนกชนิดและปริมาณความหนาแน่นของแหล่งกักตุนและสัตว์น้ำดิน</li> <li>- เก็บตัวอย่างสิ่งมีชีวิตในน้ำจำนวน 2 สถานี ได้แก่ อ่างเก็บน้ำหนองสองห้อง และ อ่างเก็บน้ำโกรกไม้แดง โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ แหล่งกักตุนและสัตว์น้ำดิน โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้ง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2536 และเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2537</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศในน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศในน้ำ</li> </ul>	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
10. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลที่ดินที่มีจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใช้ภาพถ่ายดาวเทียม มาตราส่วน 1:50,000 ในการวิเคราะห์ข้อมูลและสำรวจภาคสนามพื้นที่โดยรอบโครงการในระยะ 5 กิโลเมตร</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>● ประสานงานกับสำนักงาน ก.ผ.ง. เมืองกระทรวงมหาดไทย เรื่องการขยายเขตผังเมืองให้ครอบคลุมบริเวณโดยรอบของท่าอากาศยาน</li> <li>● ประสานงานหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทที่จะมีผลเสียต่อโครงการ</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม</li> </ul>	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
11. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณจราจรจากกรมทางหลวง ร่วมกับการตรวจนับปริมาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออกอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>● เจ้าหน้าที่โครงการต้องตระหนักถึงความปลอดภัยในการขยับขยายของสนามบิน</li> <li>● ตรวจตราความเรียบร้อยของสนามบิน และเครื่องมืออุปกรณ์การก่อสร้างให้พร้อมอยู่ตลอดเวลา</li> <li>● ปรับปรุงถนนเข้าโครงการ</li> <li>● ติดตั้งระบบสัญญาณไฟบริเวณสนามบินและตามแนวถนนที่เข้าพื้นที่โครงการ</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจนับปริมาณจราจรบริเวณทางเข้า-ออก พื้นที่โครงการ และบันทึกสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากถนนทางเข้าพื้นที่โครงการ โดยดำเนินการทุก 6 เดือน</li> <li>- <b>ไม่เหมาะสม</b> เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 226 และทางหลวงชนบทหมายเลข นม. 3140 ซึ่งใช้เป็นทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงหลวงหลายนครราชสีมา 3 และแขวงหลวงหลายนครราชสีมา ประกอบกับในปัจจุบันท่าอากาศยานนครราชสีมาไม่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรและการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางทั้ง 2 สาย ข้างต้นจึงไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พิจารณายกเลิกการตรวจนับปริมาณจราจร และบันทึกสถิติอุบัติเหตุตามที่มาตรการกำหนด</li> </ul>



ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
12.ระบบ สาธารณสุขโรค	- รวบรวมข้อมูลด้านระบบสาธารณสุขโรคทั้ง ด้านไฟฟ้า นำมาใช้ การสื่อสาร และสถานี ตำรวจโดยใช้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง - <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่ มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดง ให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่าง ชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ ดังนี้ ● มีการแยกขยะแต่ละประเภท ● บำบัดน้ำทิ้งจากแหล่งกำเนิดต่างๆ ● ประสานงานกับหน่วยงานบริการ สาธารณสุขโรคต่างๆ เพื่อให้ระบบ สาธารณสุขโรคอยู่ในสภาพที่ดี เพียงพอ และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- สักรวจชนิดและปริมาณขยะจากอาคารที่ พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ รวมทั้ง ความเหมาะสมของแหล่งรองรับขยะ การ เก็บรวบรวม การกำจัดขยะ และปัญหาที่ เกี่ยวข้องจากการจัดการขยะ ภายในพื้นที่ โครงการ โดยมีควมถี่ทุก 6 เดือน - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนี ตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรม ของโครงการ ซึ่งสามารถใช้เฝ้าระวัง ผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมโครงการได้	

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
13. สภาพเศรษฐกิจและสังคม	<p>- รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร รายงาน และงานวิจัย ศักยภาพของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งทางด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ประชากร และความเป็นอยู่ของประชาชน บริเวณชุมชนพื้นที่ศึกษา</p> <p>- <b>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับกรมสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</p> <p>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● สร้างแผนมวลชนสัมพันธ์กับชุมชน โดยรอบโครงการ</li> <li>● ให้ความรู้เกี่ยวกับแผนการปฏิบัติงานของโครงการแก่คนในท้องถิ่น</li> <li>● ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับราษฎรในท้องถิ่น เพื่อให้ทราบถึงประโยชน์ของโครงการในระดับต่างๆ</li> </ul> <p>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- สำรวจการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคม ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ ปัญหาจราจร เสียบบัณฑิตโอกาสสร้างงาน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน และทัศนคติต่อโครงการ บริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ บ้านหนองหอย บ้านโสม บ้านหนองยาง ชุมชนตลาดท่าช้าง และบ้านทุ่งน้อย ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>- <b>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างรัดกุม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</p>

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
14. สาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลด้านสภาพสาธารณสุข โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>● ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามมาตรฐานทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> <li>● กำหนดแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ตามมาตรฐานของ ICAO และฝึกซ้อมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง</li> <li>● อบรมการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุทั้งในอาคารและส่วนของสนามบิน ให้แก่พนักงาน</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตามตรวจสอบสภาพสาธารณสุขของประชาชนรอบพื้นที่โครงการ เป็นประจำทุก 6 เดือน</li> <li>- รวบรวมข้อมูลเรื่องสุขภาพของพนักงาน โดยการตรวจร่างกายประจำปี และบันทึกสถิติอุบัติเหตุและความเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ท่าอากาศยาน</li> <li>- ตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัยเป็นประจำทุกเดือน</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากเป็นดัชนีชี้วัดที่ดีที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ซึ่งสามารถใช้เฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมโครงการได้</li> </ul>
15. โบราณคดี วัฒนธรรม สุนทรียภาพและภูมิทัศน์	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลและตรวจสอบรายงานเกี่ยวกับแหล่งโบราณคดี ของกรมศิลปากร สํารวจแหล่งโบราณคดี วัฒนธรรม บริเวณพื้นที่โครงการและรอบพื้นที่โครงการ สํารวจสภาพภูมิทัศน์ปัจจุบันในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบรัศมี 1 กิโลเมตร</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อแหล่งโบราณคดี วัฒนธรรม สุนทรียภาพ และภูมิทัศน์โดยรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อแหล่งโบราณคดี วัฒนธรรม สุนทรียภาพ และภูมิทัศน์โดยรอบพื้นที่โครงการ</li> </ul>

ที่มา : บริษัท เอเซีย แลนด์ คอนสตรัคท์ จำกัด, พ.ศ.2568



### 3.1.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะเวลาที่ผ่านมา

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

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

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

5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะเวลาที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบโครงการในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะเวลาที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้ระบุไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ 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 และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาคือหรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

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

## 3) ผลการศึกษา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีรายละเอียดดังนี้

3.1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2563 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 ท่าอากาศยานนครราชสีมา), โครงการผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563, กรกฎาคม พ.ศ.2563) พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพน้ำใต้ดิน และเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนการศึกษาด้านเศรษฐกิจ-สังคม ซึ่งประกอบด้วย ทัศนคติต่อโครงการ ครั้วเรือนที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม ข้อมูลด้านผลกระทบและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บ้านหนองหอย บ้านโสม บ้านหนองยาง และบ้าน



ทุ่งน้อย ซึ่งผลการสำรวจทั้งหมดมีความพึงพอใจเนื่องจากทำให้การคมนาคมสะดวก ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น สร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น และมีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น ตามลำดับ

การศึกษานิเวศพืชพรรณ นกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบว่า เขตพื้นที่ปฏิบัติการและพื้นที่การบิน มีลักษณะเป็นป่าเต็งรังที่มีพรรณไม้ขึ้นอยู่ค่อนข้างหนาแน่นรอบพื้นที่การบิน พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้ที่มีเนื้อที่ขนาดใหญ่ พรรณไม้ค่อนข้างสมบูรณ์ พบบางบริเวณเป็นสวนป่ายูคาลิปตัส พื้นที่เกษตรกรรมที่พบเป็นส่วนใหญ่เป็นไร่นาสำปะหลัง พบว่า มีการทำไร่ไถเป็นพื้นที่ขนาดเล็ก มีเขตชุมชนกระจัดกระจายห่างๆอยู่ทั่วไป โดยสังคมพืชที่พบเป็นสังคมพืชป่าเต็งรังที่มีความสมบูรณ์ค่อนข้างดี จากการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครอบคลุมพื้นที่โครงการและในรัศมี 5 กิโลเมตร พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 181 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 25 ชนิด เช่น เขี้ยวจิ้งจก เขี้ยวหมู นกเป็ดแดง นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางไฟธรรมดา เขี้ยวแดง นกแอ่นหัวดำ นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกกากะหัว และนกกปากห่าง

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานนครราชสีมา), โครงการผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 91 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด คือ นกแอ่นหัวใหญ่และนกกระแตแต้แว๊ด และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 11 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกพิราบนกเขาไฟ นกกระปูดใหญ่ นกกระปูดเล็ก นกแอ่นบ้าน นกตะขาบทุ่ง อีกา นกเอี้ยงหงอน

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

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 78 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด คือ เขี้ยวแดง และเขี้ยวดำดำขาว และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังอีก 5 ชนิด ได้แก่ เขี้ยวขาว เขี้ยวเคสเตรล นกพิราบ นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง

ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 52.5 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานนครราชสีมาไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 51.4 รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง จากการสอบถามถึงความพึงพอใจในการ



ดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า เกือบทั้งหมดมีความพึงพอใจ คิดเป็นร้อยละ 95.0

3.4) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานนครราชสีมา), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2565) พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมามีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าความสกปรกในรูป BOD, ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) และน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 91 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวง่ามดำ และเหยี่ยวขาว รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 5 ชนิด คือ ไก่ป่า นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง และอีกา

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

3.5) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานนครราชสีมา), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้ให้บริการสายการบินพาณิชย์ ในระหว่างวันที่ 1 สิงหาคม ถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2565 และหยุดให้บริการในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา โดยมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับปานกลาง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังจำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่

สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 1.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มมากขึ้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่ได้รับกวนการใช้ชีวิต และผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.0) ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ไม่ได้รับกวนการใช้ชีวิตเช่นกัน



ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้น NEF 30 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.6) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานนครราชสีมา), โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, กรกฎาคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) คูแลตตันไม้ภายในท่าอากาศยานให้มีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และมีกิ่งก้านยื่นจากลำต้นไม่เกิน 2 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด

(2) ประสานงานให้เทศบาลตำบลท่าช้าง ซึ่งรับผิดชอบเก็บขนและกำจัดขยะบริเวณพื้นที่โครงการ เข้ามารับขยะไปกำจัด เพื่อให้เป็นไปตามสุขลักษณะและไม่ให้เป็นแหล่งอาหารของสัตว์

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดหนองยางมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากมีการจัดงานบวชและงานสวดพระอภิธรรมผ่านเสียงตามสายภายในวัด สำหรับคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าความสกปรกในรูป BOD เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยไม่มีการระบายน้ำออกสู่สิ่งแวดล้อม ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 81 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 7 ชนิด คือ เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวดำดำขาว เหยี่ยวกิ่งดำดำ เหยี่ยวผึ้ง เหยี่ยวปีกแดง เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวนกเขาชिरา และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบ 3 ชนิด คือ นกฟิราป่า นกกระแตแต้แว๊ด และอีกา

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

3.7) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานนครราชสีมา), โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) คูแลตตันไม้ภายในท่าอากาศยานให้มีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และมีกิ่งก้านยื่นจากลำต้นไม่เกิน 2 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด

(2) ประสานงานให้เทศบาลตำบลท่าช้าง ซึ่งรับผิดชอบเก็บขนและกำจัดขยะบริเวณพื้นที่โครงการ เข้ามารับขยะไปกำจัด เพื่อให้เป็นไปตามสุขลักษณะและไม่ให้เป็นแหล่งอาหารของสัตว์

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน



ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดหนองหอยมีค่า  $L_{eq}$  24 ชั่วโมง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากมีการจัดงานมหาสมณในวัดหนองหอย ในคืนวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.2566 แต่ยังคงมีค่า  $L_{max}$  เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยไม่มีการระบายน้ำออกสู่สิ่งแวดล้อม ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 65 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบ 2 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวปีกแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบ 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และอีกา

สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.1) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนในขณะที่บินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้นบินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 97.0) ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ในขณะที่ร้อยละ 3.0 ระบุว่ามีความวิตกกังวลเนื่องจากเครื่องบินตก

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น  $NEF < 30$  พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.8) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานนครราชสีมา), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย์ ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ โดย “ท่าอากาศยานนครราชสีมาต้องประสานไปยังโรงกำจัดขยะของเทศบาลนครราชสีมา ซึ่งเป็นสถานบริการกำจัดขยะมูลฝอยที่อยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด เพื่อให้เป็นไปตามสุขลักษณะ และไม่ให้เป็นแหล่งอาหารของสัตว์”

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยยังไม่มีมีการระบายน้ำเสียออกสู่สาธารณะ ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 74 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา และเหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 5 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกฟิราป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกนางแอ่นบ้าน และนกนางแอ่นตะโพกแดง

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



3.9) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานนครราชสีมา), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ โดย “ท่าอากาศยานนครราชสีมาต้องประสานไปยังโรงกำจัดขยะของเทศบาลนครนครราชสีมา ซึ่งเป็นสถานบริการกำจัดขยะมูลฝอยที่อยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด เพื่อให้เป็นไปตามสุขลักษณะ และไม่ให้เป็นแหล่งอาหารของสัตว์”

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับคุณภาพน้ำที่หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่า TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยยังไม่มีผลการระบายน้ำเสียออกสู่สาธารณะ ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 74 ชนิด โดยไม่พบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบ 2 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวปีกแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบ 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และอีกรัก

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

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 334 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.2) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ไม่เปลี่ยนแปลง โดยได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.5) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ร้อยละ 2.7 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย และอีกร้อยละ 1.8 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.5) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ร้อยละ 2.7 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย และอีกร้อยละ 1.8 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 5 ราย พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 5 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 1 ราย (หมู่ 3 บ้านทุ่งน้อย) ระบุว่ามีความดังมากขึ้น ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์และของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 6 ราย ต่างระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 6 ราย มีความพึงพอใจการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เนื่องจากไม่ได้รับผลกระทบใดๆ จากการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานฯ และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกับชุมชนอย่างต่อเนื่อง

- **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 3 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ราย ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจเนื่องจากท่าอากาศยานฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับทางวัดอย่างสม่ำเสมอ

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF<30 พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

## บทที่ 4

## การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 4.1.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม




จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการกำหนดครบถ้วน โดยมีมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1.1-1

ตารางที่ 4.1.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานนครราชสีมา ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
ระบบสาธารณสุขโรค	จัดการขยะให้เหมาะสมและถูกต้อง โดยมีการแยกเก็บขยะแต่ละประเภท เช่น ขยะจากร้านอาหาร บ้านพัก สำนักงาน และอาคารที่พัก ผู้โดยสาร เป็นต้น	ท่าอากาศยานนครราชสีมา ได้มีการจัดวางถังขยะแยกประเภท ไว้ในบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และนำขยะไปกำจัดด้วยการเทกอง ไว้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่ง เป็นวิธีการจัดการที่ไม่ถูกต้องหลัก สุขาภิบาล	ท่าอากาศยานนครราชสีมาต้อง ประสานไปยังโรงกำจัดขยะของ เทศบาลนครนครราชสีมา ซึ่งเป็น สถานบริการกำจัดขยะมูลฝอยที่อยู่ ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด เพื่อให้ เป็นไปตามสุขลักษณะ และไม่ให้เป็น แหล่งอาหารของสัตว์
สาธารณสุข อาชีวอนามัย และ ความปลอดภัย	ควรมีการจัดการมลพิษที่เกิดขึ้น เช่น การกำจัดขยะ การจัดการ น้ำเสีย	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการ ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อ เกรอะ-บ่อซึม และมีการกำจัดขยะ โดยใช้วิธีการเทกองไว้	ท่าอากาศยานนครราชสีมาต้อง ประสานไปยังโรงกำจัดขยะของ เทศบาลนครนครราชสีมา ซึ่งเป็น สถานบริการกำจัดขยะมูลฝอยที่อยู่ ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด เพื่อให้ เป็นไปตามสุขลักษณะ และไม่ให้เป็น แหล่งอาหารของสัตว์

ส่วนผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดครบถ้วน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการแสดงดังตารางที่ 4.1.1-2)

ปฏิบัติครบถ้วน	24	มาตรการ
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	3	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	0	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	0	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	1	มาตรการ
รวม	28	มาตรการ







ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. อุทกวิทยาน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน	1) นำใช้เอนกการของทางโครงการต่อผ่านการบำบัดก่อนที่จะระบายสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำใต้ดิน ทั้งนี้ น้ำเสียจากห้องสุขาและห้องครัว ควรได้รับการบำบัดเบื้องต้นก่อน โดยนำน้ำเสียจากห้องสุขาควรระบายสู่บ่อเกรอะบ่อซึม และนำน้ำเสียจากห้องครัวควรผ่านบ่อดักไขมัน	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีบ่อเกรอะบ่อซึมสำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องสุขาของอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารสำนักงาน และปัจจุบันท่าอากาศยานนครราชสีมา ไม่มีสายการบำบัดน้ำเสียจึงให้บริการจึงไม่มีร้านอาหารภายในอาคารที่พักผู้โดยสารจึงยังไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักไขมัน	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม
2. คุณภาพอากาศ	1) จัดระเบียบการจราจรภายในสนามบิน เพื่อลดการระบายมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะต่างๆ	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ให้จอดรถดับเครื่องยนต์บริเวณหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลการจราจรภายในสนามบิน พร้อมทั้งจัดให้มีป้ายจราจรภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน เพื่อจัดระเบียบการจราจรภายในสนามบิน เพื่อลดการระบายมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์งดจอด ดับเครื่องยนต์  เจ้าหน้าที่ดูแลการจราจร ภายในสนามบิน

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ



ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	2) ให้เครื่องบินดับเครื่องยนต์ทั้งขึ้นจอด ขณะจอดอยู่ในลานจอด	●	จากการตรวจสอบ พบว่า เครื่องบินที่จอดบริเวณลานจอดอากาศยาน มีการดับเครื่องยนต์ทั้งหมด	ไม่มี	
	3) ควบคุมพื้นที่ขลุมนดินข้างถนนและทางวิ่ง เพื่อไม่ให้ฝุ่นละอองฟุ้งกระจายในบริเวณโครงการ และบริเวณใกล้เคียง และดูแลรักษาดินไม่ให้มีอยู่เดิมด้วย	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีการปลูกหญ้าบริเวณข้างถนน และทางวิ่ง ซึ่งมีการดูแลให้เส้นอยู่เสมอ รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาดินไม่ภายในพื้นที่โครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	ไม่มี	<div>เครื่องบินที่จอดบริเวณลานจอด</div> <div></div> <div>หญ้าบริเวณข้างถนน</div> <div></div> <div>หญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง</div> <div></div> <div>รถตัดหญ้า</div>

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน




⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องับโครงการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. เสียง	1) แม้ว่าจากการประเมินผลกระทบทางเสียงที่จะเกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามในอนาคต ถ้าหากเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมากขึ้น หรือเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินจากก่อให้เกิดผลกระทบขึ้นได้ ซึ่งทางโครงการจะต้องเตรียมศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว โดยมาตรการลดผลกระทบที่จำเป็นจะต้องคำนึงถึงได้แก่(1) กำหนดวิธีการขึ้น-ลงของเครื่องบินให้เป็นมาตรฐานว่า ต้องหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณพื้นที่ที่มีคนอาศัยอยู่หนาแน่นเท่าที่จะทำได้ (2) ในกรณีที่เกิดขี้นิวาฟพอ ควรเลื่อนตำแหน่งจุดเริ่มเข้าสู่ทางวิ่งออกไปทั้งนี้เพื่อให้เครื่องบินแต่ละพื้นที่ระยะมากขึ้นจากจุดเริ่มของทางวิ่งเพื่อลดระดับความดังของเสียง (3) ควบคุมการนำเครื่องบินขึ้น-ลงด้วยการลดแรง thrust ใกล้เคียงกับที่มีบ้านพักอาศัยอยู่ (4) ควบน้าแบบจำลองเพื่อวางแผนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน มาใช้ประเมินเทคนิคต่างๆ ในการลดระดับความดังเสียง (5) ตรวจสอบและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณรอบพื้นที่โครงการอย่างเหมาะสม (6) ควบน้าหนดจำนวนเที่ยวบินในแต่ละวัน (7) กำหนดเวลาการบิน โดยงดบินในเวลากลางคืน	●	ปัจจุบันท่าอากาศยานนครราชสีมาไม่มีการให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์ และจากผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 30 มีนาคม-2 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ (1) บริเวณหัวทางวิ่ง (2) บริเวณท้ายทางวิ่ง (3) วัดหนองหอย (4) วัดโสมง์ทองบัว (5) วัดหนองยาง และ (6) บ้านทุ่งน้อย ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ไม่มี	ผลการตรวจระดับเสียง แสดงถึงภาคผนวก ค

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☒ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ระบบนิเวศน์บนบก	1) จัดสภาพภูมิทัศน์ในสนามบินให้เหมาะสม และการปลูกหญ้าชนิดเดียวเท่านั้น คือ หญ้ามะนิลา ซึ่งมีรสขาดไม่ดี และมีเมล็ดเล็ก รวมทั้งกำจัดวัชพืชที่มีเมล็ด เพื่อให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของนก	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีการจัดภูมิทัศน์ด้านหน้าอาคารที่พักโดยสาร รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ดูแลหญ้าบริเวณทางขับ และทางวิ่งให้อยู่ในสภาพดี และไม่ให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของนก	ไม่มี	 หญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง
	2) ต้นไม้ที่ปลูกแล้วหรือที่จะปลูกใหม่ควรมีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และมีกิ่งก้านสาขายื่นออกจากลำต้นไม่เกิน 2 เมตร เพื่อให้เป็นต้นไม้ใหญ่ที่เหมาะสมเป็นที่ทำรังของฝูงนก	●	ท่าอากาศยานจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลและคอยตัดแต่งต้นไม้ภายในท่าอากาศยานมีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และมีกิ่งก้านสาขายื่นออกจากลำต้นไม่เกิน 2 เมตร	ไม่มี	 การจัดภูมิทัศน์บริเวณอาคารที่พักโดยสาร  ต้นไม้ภายในท่าอากาศยาน

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☒ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ



ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ
4. ระบบนิเวศน์บนบก (ต่อ)	3) ควรมีการสำรวจบริเวณอ่างเก็บน้ำบนของสองห้อง และอ่างเก็บน้ำโกรกไม้แดง ซึ่งอยู่ห่างจากโครงการทางด้านทิศเหนือและทิศใต้ประมาณ 2 กม. โดยสำรวจว่ามีนกจำพวกนกอพยพมาหากินหรือพักอาศัยหรือไม่ และไปหากินในพื้นที่ใด ในช่วงเวลาไหน เพื่อศึกษาว่าจะมีการบินไปบนบนหรือไม่ เพื่อหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางการบินจากกรณีในขณะเครื่องบินขึ้น-ลง นอกจากนั้นทางโครงการควรยึดถือมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางการบินที่อาจเกิดจากนก ซึ่งสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์ประยุกต์แห่งประเทศไทยได้รวบรวมไว้จาก 17 ประเทศ กล่าวคือ (1) ไม่ปลูกต้นไม้ใหญ่ในที่ดินห่างจากทางวิ่งและปลายทางวิ่ง 150 เมตร (2) เขตรักษาพันธุ์นกต้องไม่อยู่ในรัศมี 5 กม. จากท่าอากาศยาน (3) ทำลายแหล่งที่อยู่ หากิน ทำรัง วางไข่ ของนกใกล้ท่าอากาศยาน เช่น หนองน้ำ ซึ่งเป็นที่ทิ้งร้างวางไข่ของนกน้ำ (4) บริเวณ 160-600 เมตร จากท่าอากาศยาน ห้ามมีต้นไม้ใหญ่ ไม้ไม้ดอก พุ่มไม้และต้นผลไม้ป่า ซึ่งเป็นที่หลบพักอาศัย ทำรัง วางไข่ หรือเป็นแหล่งอาหารของนก	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาและผู้ดูแลสนามบินคอยตรวจสอบสภาพทางวิ่ง และสำรวจนกก่อนที่จะมีเครื่องบินขึ้น-ลง รวมทั้งมีการสำรวจสัตว์และนกในพื้นที่ท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียงเป็นประจำปีละ 2 ครั้ง นอกจากนี้ ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้ยึดถือมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางการบินที่สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์ประยุกต์แห่งประเทศไทยกำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ดังนี้ (1) ไม่ปลูกต้นไม้ใหญ่ในที่ดินห่างจากทางวิ่งและปลายทางวิ่ง 150 เมตร (2) ไม่มีเขตรักษาพันธุ์นกต้องไม่อยู่ในรัศมี 5 กม. จากท่าอากาศยานนครราชสีมา (3) จัดให้มีผู้ดูแลสนามบินทำหน้าที่ในการสำรวจและทำลายแหล่งที่อยู่ หากิน ทำรัง และวางไข่ของนก (4) ไม่มีต้นไม้ใหญ่ ไม้ไม้ดอก พุ่มไม้และต้นผลไม้ป่า ในรัศมี 160-600 เมตร (5) มีกองขยะอยู่ในรัศมี 5-12 กม. จากท่าอากาศยานนครราชสีมา	เอกสารอ้างอิง -

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ระบบนิเวศน์บนบก	(5) กองขยะไม่ควรอยู่ในรัศมี 5-12 กม. จากท่าอากาศยาน เพราะกองขยะจะเป็นแหล่งอาหารของฝูงนกที่บินมาจากทั่วโลก				
5. การใช้ที่ดินและการเกษตร	1) กรมการบันพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นกรมท่าอากาศยาน) ควรประสานงานกับสำนักผังเมือง (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมโยธาธิการและผังเมือง) กระทรวงมหาดไทย ในเรื่องการขยายเขตผังเมืองให้ครอบคลุมบริเวณโดยรอบของท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ หรือส่งผลกระทบต่อโครงการ	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย เพื่อกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน และจากการตรวจสอบ พบว่า มีการประกาศใช้กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ.2560 (ซึ่งยังคงมีผลบังคับใช้อย่างต่อเนื่องจนมาถึงปัจจุบัน) ซึ่งกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ เป็นพื้นที่อนุรักษ์ป่าไม้เป็นส่วนใหญ่	ไม่มี	-
	2) ประสานงานหรือแลกเปลี่ยนข้อมูล กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทที่จะมีผลเสียต่อโครงการ เช่น การสร้างอาคารคอนกรีตเสริมหรือโรแรม ที่อยู่แนวเขตปลอดภัยของการบิน เป็นต้น โดยให้หน่วยงานดังกล่าวช่วยควบคุมในเรื่องความสูงของอาคารและประเภทของการใช้ที่ดิน	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการประสานงานกับจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนครราชสีมา และหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อควบคุมความสูงของอาคารและประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน และมีการประกาศใช้กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ.2560 (ซึ่งยังคงมีผลบังคับใช้อย่างต่อเนื่องจนมาถึงปัจจุบัน) ซึ่งกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ เป็นพื้นที่อนุรักษ์ป่าไม้เป็นส่วนใหญ่	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคม	1) ควรเน้นให้เจ้าหน้าที่โครงการตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะและได้มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว
	2) ตรวจสอบความปลอดภัยของสนามบินและเครื่องบินก่อนการใช้งาน	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้จัดให้มีผู้ดูแลสนามบินตรวจสอบความพร้อมของสนามบินและเครื่องบินก่อนใช้งานทุกครั้ง	ไม่มี	ป้ายสัญญาณจราจร
	3) เติร์ยมอุปกรณ์การติดต่อสื่อสารให้พร้อมอยู่ตลอดเวลา	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้จัดให้มีการเตรียมอุปกรณ์สื่อสารให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ	ไม่มี	 อุปกรณ์สื่อสาร




สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ



ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคม (ต่อ)	4) ปรับปรุงถนนเข้าโครงการและถนนสาย 1262 ที่เชื่อมกับถนนเข้าโครงการ	⊖	ถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน เป็นทางหลวงชนบท หมายเลข นม.3140 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบพบว่า ถนนทางเข้า-ออกโครงการอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 ถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน หมายเลข นม.3140
	5) ติดตั้งระบบสัญญาณไฟบริเวณสนามบิน และตามแนวถนนที่เข้าพื้นที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณสนามบินและตามแนวถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน	ไม่มี	 ไฟฟ้าส่องสว่าง บริเวณลานจอดเครื่องบิน  ไฟฟ้าส่องสว่าง บริเวณแนวถนนภายในท่าอากาศยาน

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. ระบบ สาธารณสุขโรค	1) จัดการขยะให้เหมาะสมและถูกต้อง โดยมีการแยกเก็บขยะแต่ละประเภท เช่น ขยะจากร้านอาหาร บ้านพัก สำนักงาน และอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นต้น	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการจัดวางถังขยะแยกประเภทไว้ในบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และนำขยะไปกำจัดด้วยการเทกองไว้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นการจัดการที่ไม่ถูกต้องหลักสุขภิบาล	ท่าอากาศยานนครราชสีมาอยู่ระหว่างการประสานงานกับเทศบาลตำบลท่าช้าง ให้เข้ามาเก็บขยะภายในพื้นที่โครงการ	  <p>ถังขยะแยกประเภท</p> <p>จุดเทกองขยะ</p>

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

D:\data\airports\2568\ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ\Final1\นครราชสีมา\Jan-Jun25\Report.docx

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. ระบบ สาธารณสุขโรค (ต่อ)	2) จัดการน้ำที่ จากแหล่งกักเก็บต่างๆ เช่น อาคารพักผู้โดยสาร ร้านอาหาร บ้านพัก ให้ผ่านการบำบัด โดยระบบบ่อเกรอะ บ่อซึม และมีบ่อดักไขมัน สำหรับร้านอาหาร	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีบ่อเกรอะบ่อซึมสำหรับรองรับน้ำเสียจากห้องสุขาของอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารสำนักงาน และปัจจุบันท่าอากาศยานนครราชสีมา ไม่มีสายการบำบัดน้ำเสียให้บริการจึงไม่มีรายอาหารภายในอาคารที่พักผู้โดยสารจึงยังไม่จำเป็นต้องมีบ่อดักไขมัน	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึมบริเวณ อาคารที่พักผู้โดยสาร
	3) ประสานงานกับหน่วยงานบริการสาธารณสุขโรคต่างๆ เพื่อให้ระบบสาธารณสุขโรคอยู่ในสภาพที่ดีเพียงพอ และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่ให้บริการระบบสาธารณสุขโรคต่างๆ จากการตรวจสอบ พบว่า ระบบสาธารณสุขโรคต่างๆ อยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึมบริเวณ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ


○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ



ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. เศรษฐกิจ-สังคม	1) จัดสร้างแผนมวลชลชนสัมพันธ์กับชุมชนโดยรอบโครงการอย่างต่อเนื่อง	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน เช่น การบริจาคทุนการศึกษา เป็นต้น	ไม่มี	-
	2) ให้ความรู้ เกี่ยวกับแผนการปฏิบัติงานของโครงการแก่คนในท้องถิ่น	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการประชุมกับกำนันผู้ใหญ่บ้านเพื่อประชาสัมพันธ์แผนดำเนินงานและรับฟังข้อร้องเรียนเป็นประจำทุกเดือน	ไม่มี	-
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับราษฎรในท้องถิ่น เพื่อให้ทราบถึงประโยชน์ของโครงการในระดับต่างๆ ทั้งในระดับท้องถิ่น และระดับภูมิภาค	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการดำเนินการประชาสัมพันธ์กับประชาชนในท้องถิ่นให้ทราบถึงผลประโยชน์ของโครงการอย่างต่อเนื่อง	ไม่มี	-
9. สาธารณสุข อชีวอนามัย และความปลอดภัย	1) ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามมาตรฐานทางด้านชีวอนามัยและความปลอดภัย	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมามีการควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจสอบอาวุธโดยติดฟิล์มวัดปริมาณรังสีในการปฏิบัติงาน ตามมาตรฐานทางด้านชีวอนามัยและความปลอดภัย	ไม่มี	-
	2) กำหนดแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน โดยใช้มาตรฐานของ ICAO และทำการฝึกซ้อมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง	●	จากการตรวจสอบพบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการกำหนดแผนฉุกเฉินตามมาตรฐานของ ICAO และฝึกซ้อมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำทุกเดือน โดยได้ดำเนินการฝึกซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน (Full Scale Exercise) ครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 5-6 มิถุนายน พ.ศ.2567	ไม่มี	 ดำเนินการฝึกซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ประจำปี พ.ศ.2567

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. สาธารณสุข อาชีพอนามัย และ ความปลอดภัย (ต่อ)	3) ควรอบรมพนักงานให้เรียนรู้ถึงการป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติเหตุ ทั้งในอาคารและส่วนของสนามบินและเครื่องบิน เพื่อพร้อมที่จะปฏิบัติงานได้เมื่อมีเหตุจำเป็น	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการจัดอบรมการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่พนักงาน อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง	ไม่มี	
	4) จัดหาอุปกรณ์ที่ เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุให้พร้อม เช่น ถังดับเพลิง สายยางฉีดน้ำ เป็นต้น	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและอุปกรณ์แจ้งเหตุฉุกเฉินไว้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	ไม่มี	 อุปกรณ์ดับเพลิง  ระบบแจ้งเตือนเพลิงไหม้  รถดับเพลิง

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย(ต่อ)	5) ติดต่อประสานงานกับโรงพยาบาลในท้องถิ่น เช่น โรงพยาบาลประจำจังหวัดนครราชสีมา และโรงพยาบาลอำเภอจตุรพักตรพิมาน เพื่อจะได้นำคนเจ็บส่งโรงพยาบาลได้ทันการ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการประสานงานกับโรงพยาบาลนครราชสีมา และโรงพยาบาลค่ายสุรนารี ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ท่าอากาศยานประมาณ 6 กิโลเมตร	ไม่มี	
	6) ควรมีการจัดการมลพิษที่เกิดขึ้น เช่น การกำจัดขยะ การจัดการน้ำเสีย	○	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะ-บ่อซึมเพื่อรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่ แต่พบว่ามี การกำจัดขยะของท่าอากาศยานใช้วิธีการเทกองไว้ ซึ่งไม่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล	ท่าอากาศยานนครราชสีมาอยู่ระหว่างการประสานงานกับเทศบาลตำบลท่าซัง ให้เข้ามาเก็บขยะภายในพื้นที่โครงการ	 ระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึมบริเวณ อาคารที่พักผู้โดยสาร
	7) ควบคุมการจราจรทางอากาศ การบำรุงรักษาเครื่องบิน และการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO	●	ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการควบคุมจราจรทางอากาศ และมีการปฏิบัติตามมาตรฐานของ ICAO อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 จุดเทกองขยะ

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ



## 5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า สภาพเศรษฐกิจ-สังคม สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย การคมนาคม และการจัดการขยะ มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.2-1)

ตารางที่ 5.2-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
1. คุณภาพอากาศ	- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) - ทิศทางและความเร็วลม	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) วัดหนองหอย (บ้านหนองหอย) 2) วัดหนองยาง (บ้านหนองยาง)	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (รายละเอียดข้อ 5.2.1)	-	-
2. ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>eq</sub> 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L <sub>dn</sub> ) - ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>max</sub> )*	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณหัวทางวิ่ง 2) บริเวณท้ายทางวิ่ง 3) วัดหนองหอย 4) วัดโสมหนองบัว 5) วัดหนองยาง 6) บ้านทุ่งน้อย	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568 (รายละเอียดข้อ 5.2.2)	-	-
- ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์	- Noise contour (NEF)	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ มีรายละเอียดข้อ 5.2.2		
- ทัศนคติด้านระดับเสียง	- ทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับกิจกรรมสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านระดับเสียงในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2568 ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.2-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ		
3. การจัดการน้ำเสีย*	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเป็นกรดและด่าง (pH)</li> <li>- บีโอดี (BOD)</li> <li>- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS)</li> <li>- ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)</li> <li>- ตะกอนหนัก (Settleable Solids) (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)</li> <li>- น้ำมันและไขมัน (Oil &amp; Grease)</li> <li>- ทีเคเอ็น (TKN)</li> <li>- ซัลไฟด์ (Sulfide)</li> </ul>	<p>จำนวน 3 สถานี ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>3) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ</li> </ol>	ปีละ 2 ครั้ง	<p>ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้วจำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2568 (รายละเอียดดังข้อ 5.2.3)</p>	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 5.2-1  
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
4. การจัดการน้ำใช้**	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเป็นกรดและด่าง (pH)</li> <li>- ความขุ่น (Turbidity)</li> <li>- ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness)</li> <li>- ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)</li> <li>- เหล็ก (Iron)</li> <li>- แมงกานีส (Manganese)</li> <li>- ซัลเฟต (Sulfate)</li> <li>- คลอไรด์ (Chloride)</li> <li>- ไนเตรท (Nitrate)</li> <li>- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)</li> <li>- อีโคไล (<i>E. coli</i>)</li> </ul>	- ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	●	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้วจำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2568 (รายละเอียดตั้งข้อ 5.2.4)	-	-
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ชนิด ความชุม พืชกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน</li> <li>- สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก</li> </ul>	- ท่าอากาศยานนครราชสีมา และบริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	●	ได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 15-16 เมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดตั้งข้อ 5.2.5	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ



ปฏิบัติตาม



ไม่ปฏิบัติตาม



ปฏิบัติตามบางส่วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.2-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พหุภาคี	สถานีตรวจวัด				
6. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ</li> <li>- ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย</li> <li>- ระดับความรู้สึกรับรู้ผลกระทบ</li> <li>- โอกาสในการสร้างงาน</li> <li>- การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน</li> <li>- ทัศนคติต่อโครงการ</li> <li>- ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<p>กลุ่มครัวเรือน : รวม 6 ชุมชน ได้แก่ ตำบลท่าช้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ชุมชนบ้านหนองหอย</li> <li>2) ชุมชนตลาดท่าช้าง</li> <li>3) ชุมชนบ้านพินาม</li> </ol> <p>ตำบลหนองยาง</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4) ชุมชนบ้านหนองยาง</li> <li>5) ชุมชนบ้านทุ่งน้อย</li> <li>6) ชุมชนบ้านโสน</li> </ol> <p>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 15 ราย ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร รวม 11 ราย</li> <li>2) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร รวม 4 ราย</li> </ol> <p>กลุ่มพื้นที่รอบนอกที่ได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* : รวม 12 แห่ง</p>	⊗	จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2568	-	-

ตารางที่ 5.2-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พหุภารกิจ	สถานีตรวจวัด				
7. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- ข้อมูลสภาพสุขภาพของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) รพ.สต.มะดัน (สถานีอนามัยตำบลท่าช้าง) 2) รพ.สต.บ้านโสง*	ปีละ 2 ครั้ง	ผลการรวบรวมข้อมูลสุขภาพของชุมชน มีรายละเอียดข้อ 5.2.7	-	-
	- ผลการตรวจสุขภาพประจำปีของพนักงาน	- ภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการรวบรวมข้อมูลผลตรวจสุขภาพในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ.2568	-	-
	- บันทึกการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย	- ภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา	ทุกเดือน	ผลการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย มีรายละเอียดข้อ 5.2.7	-	-
	- บันทึกการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย	- ภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา	ทุกเดือน	ผลการรวบรวมข้อมูลการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย มีรายละเอียดข้อ 5.2.7	-	-
8. การคมนาคม	- บันทึกปริมาณการจราจรที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ	- ถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน	ทุก 6 เดือน	ผลการรวบรวมปริมาณการจราจร ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดข้อ 5.2.8	-	-
	- บันทึกอุบัติเหตุ	- บริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน - ทางหลวงหมายเลข 226	ทุก 6 เดือน	ผลการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดข้อ 5.2.8	-	-
	- รวบรวมสถิติจำนวนเที่ยวบินจำนวนผู้โดยสาร และสินค้าขนส่งในแต่ละเดือน และสรุปเป็นรายปี	- ท่าอากาศยานนครราชสีมา	ทุกเดือน	ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศ ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดข้อ 5.2.8	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 5.2-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พหุมาตรการ	สถานที่ตรวจวัด			
9. การจัดการขยะ	<p>พหุมาตรการ</p> <p>- ชุมชนและปริมาณขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่</p> <p>- สำรวจความเหมาะสมของแหล่งรองรับขยะ การเก็บรวบรวมขยะ และการกำจัดขยะ รวมทั้งปัญหาที่เกี่ยวข้องจากการจัดการขยะ</p>	<p>- บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน</p> <p>ทุก 6 เดือน</p>	●	<p>ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลการจัดการขยะแล้วจำนวน 1 ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 (รายละเอียดข้อ 5.2.9)</p>	-

หมายเหตุ : \* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

## 5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 5.2.1 คุณภาพอากาศ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

#### 2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานที่ติดตามตรวจสอบ: ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ 2 สถานี ได้แก่ วัดหนองหอย (บ้านหนองหอย) และวัดหนองยาง (บ้านหนองยาง) (รูปที่ 5.2.1-1)

2.2) ดัชนีตรวจวัด : ประกอบด้วย ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) และทิศทางและความเร็วลม

2.3) วิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ : จะดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่าง ตามวิธีมาตรฐานของ Methods of Air Sampling and Analysis : 3<sup>rd</sup> Edition, AWMA, ACS, AICHE, APWA ASME, AOAC, HPS และ ISA ดังสรุปได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) (1 ชม.)	NO <sub>2</sub> -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA
2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (1 ชม.)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.
3. ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC)	Sampling Bag	Flame Ionization Detector (FID)	US.EPA.
4. ทิศทางและความเร็วลม (Wind Direction and Wind Speed)	Davis Anemometer	Anemometer	ISA

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้





นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2538-พ.ศ.2567) และเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานนครราชสีมาได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)

**2.4) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือกับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาพที่ 5.2.1-1)



วัดหนองหอย



วัดหนองยาง



ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม - 1 เมษายน พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา

**2.5) การประเมินผลการศึกษา :** นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

2.5.1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

2.5.2) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

2.5.3) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

## **2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ**

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

## **3) ผลการศึกษา**

### **3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538) พบว่า ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ วัดหนองหอย และวัดหนองยาง โดยดำเนินการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง ระหว่างวันที่ 9-11 พฤศจิกายน พ.ศ.2536 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดดังนี้

วัดหนองหอย : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.076-0.092 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.086 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง ระหว่าง 0.015-0.024 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.024 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง ระหว่าง 0.00032-0.00052 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.00052 มก./ลบ.ม.

วัดหนองยาง : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.067-0.068 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.070 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมงระหว่าง 0.010-0.017 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.017 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมงระหว่าง 0.00020-0.00034 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.00034 มก./ลบ.ม.



ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ICST ของ US.EPA คาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง กรณีที่มีเครื่องบิน B-737 จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์ที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน มีรายละเอียดดังนี้

กรณีคาดการณ์	ผลการคาดการณ์ปริมาณ CO เฉลี่ย 1 ชม. ในรายงาน EIA*	
	มก./ลบม.	ส่วนในล้านส่วน
กรณีเครื่องบิน B-737 จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน และมีรถยนต์เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน	2,800	2.4561
มาตรฐาน <sup>1/</sup>	34,200	30.0

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

ที่มา : \* รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538)

ซึ่งพบว่า ปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าสูงสุดเท่ากับ 2,800 มก./ลบม. อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นบริเวณที่ไม่มีชุมชนหรือบ้านเรือนราษฎร โดยค่าความเข้มข้นดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำและเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน ดังนั้น ผลกระทบในด้านคุณภาพอากาศจากการดำเนินโครงการจึงอยู่ในระดับที่ไม่มีความสำคัญ

### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 2 สถานี ประกอบด้วย วัดหนองยางและวัดหนองหอย ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 2 สถานี ประกอบด้วย วัดหนองยางและวัดหนองหอย ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 2 สถานี ประกอบด้วย วัดหนองยางและวัดหนองหอย ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด



### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 30 ปี (ปี พ.ศ.2537-2566) ของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา พบว่า มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,124.2 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก จำนวน 19.1 วัน มีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปี เท่ากับ 2.1 น็อต โดยช่วงเดือนเมษายนถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันตกและทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 1.6-2.5 น็อต ส่วนในเดือนตุลาคมถึงเดือนมีนาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกและทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.8-2.5 น็อต รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.1-1)

#### 3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 30 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2 และรูปที่ 5.2.1-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ข-3)

วัดหนองหอย : ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.0151-0.0161 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0161 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.70-0.74 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.74 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ระหว่าง 2.61-2.67 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.67 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีความเร็วลมเฉลี่ย 0.54 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 38-89 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่โครงการ จึงไม่ได้รับผลกระทบจากดำเนินงานของท่าอากาศยาน

วัดหนองยาง : ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าระหว่าง 0.0153-0.0167 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0167 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.69-0.73 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.73 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ระหว่าง 2.64-2.72 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.72 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออก มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.25 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมสงบ โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 54.17 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่โครงการ จึงอาจได้รับผลกระทบจากดำเนินงานของท่าอากาศยาน

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ท่าอากาศยานอุดรธานี ตอนบน อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา  
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 5.2.1-1

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

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1994-2023

Station NAKHON RAATCHASIMA  
Index Station 48431  
Latitude 14° 58' 5.9" N  
Longitude 102° 5' 9.7" E

Elevation of station above MSL  
Height of barometer above MSL  
Height of Thermometer above ground  
Height of wind vane above ground  
Height of rain gauge

186.60 Meters  
187.02 Meters  
1.25 Meters  
11.20 Meters  
0.87 Meters

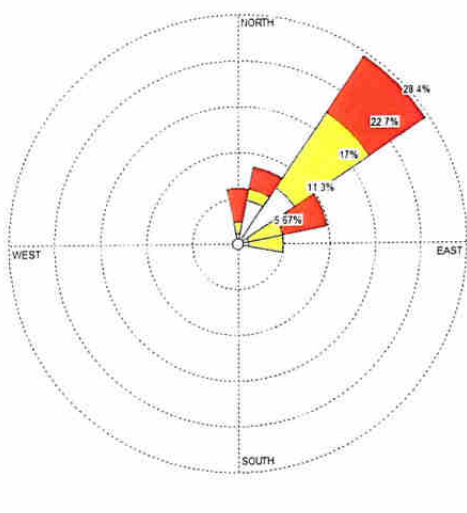
Elements	N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	30	1013.20	1011.70	1009.70	1008.30	1006.90	1006.00	1005.90	1006.20	1007.70	1010.30	1012.00	1013.70	1009.30
	Mean													
	Mean Daily Range													
	Ext. Max.	5.80	6.10	6.00	5.60	4.80	4.30	4.20	4.30	4.70	4.80	5.00	5.50	5.09
	Ext. Min.	1026.44	1024.60	1028.03	1019.28	1015.62	1012.51	1013.15	1013.12	1016.73	1019.00	1021.32	1025.00	1028.03
Temperature(Celsius)	30	1003.64	1001.86	999.54	998.66	998.30	998.12	997.66	998.23	998.48	1000.81	1002.15	1001.80	997.66
	Mean	31.0	33.4	35.7	36.5	35.3	34.8	34.0	33.6	32.3	31.5	31.1	30.0	33.3
	Mean Max.													
	Ext. Max.	37.7	39.4	41.5	43.2	41.8	40.3	39.7	39.1	36.2	36.1	36.3	36.0	43.2
	Mean Min.	19.1	21.2	23.7	25.1	25.4	25.5	25.1	24.9	24.4	23.7	21.9	19.5	23.3
	Ext. Min.	11.2	12.4	14.8	16.0	18.9	22.0	22.5	21.7	20.8	16.7	13.7	8.3	8.3
Dew Point Temp.(Celsius)	30	24.7	27.0	29.2	30.0	29.5	29.4	28.8	28.5	27.6	27.1	26.2	24.5	27.7
	Mean													
	Mean	17.3	18.6	20.8	22.6	23.8	23.6	23.4	23.6	24.0	22.8	20.3	17.4	21.5
Relative Humidity(%)	30	66	63	63	67	74	73	74	77	82	79	72	67	71.3
	Mean													
	Mean Max.	85	83	83	85	89	87	89	90	94	93	88	85	87.6
	Mean Min.	45	41	42	46	54	54	56	58	64	61	54	48	51.7
	Ext. Min.	20	15	15	19	30	32	36	37	36	32	26	25	15.0
Visibility(Km.)	30	8.0	7.6	7.9	8.6	9.5	10.0	9.9	9.8	9.5	8.9	9.1	8.8	9.0
	Mean													
	Mean	6.9	6.6	7.2	8.2	9.1	9.7	9.5	9.4	9.0	8.1	8.4	7.9	8.3
Cloud Amount(1-10)	30	3.6	3.8	4.8	5.5	6.8	7.2	7.9	8.1	7.8	6.3	4.5	3.8	5.8
Wind (Knots)	30	NE	NE	NE/E	SW	SW	SW	W	W	W	NE	E	NE	-
	Mean													
	Mean	1.9	1.8	1.9	1.9	2.0	2.4	2.5	2.3	1.6	2.0	2.5	2.5	2.1
	Max.	21.0	21.0	49.0	45.0	42.0	25.0	26.0	25.0	24.0	26.0	24.0	28.0	49.0
Pan Evaporation(mm.)	30	134.2	133.5	170.5	166.7	159.3	156.1	153.8	144.3	114.2	121.5	124.0	135.6	1713.7
Rainfall(mm)	30	8.4	14.0	48.9	80.8	148.7	110.5	135.0	169.3	233.8	147.4	23.8	3.6	1124.2
	Total													
	Num. of Days	1.9	2.8	6.0	9.0	14.4	13.4	15.5	17.8	19.1	11.7	4.1	1.4	117.1
	Daily Max.	28.2	59.8	93.2	92.0	89.4	145.5	116.3	121.3	152.8	141.5	61.3	38.1	152.8
Sunshine Duration(hr.)	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
Phenomena(Days)	30	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.3
	Fog													
	Haze	21.3	23.7	24.1	17.7	5.4	2.3	1.1	0.9	1.6	8.0	10.5	15.5	132.1
	Hail	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
ThunderStorm	30	0.5	1.1	3.8	8.1	10.3	6.1	6.1	6.7	8.1	4.9	0.9	0.1	56.7
Squall	30	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

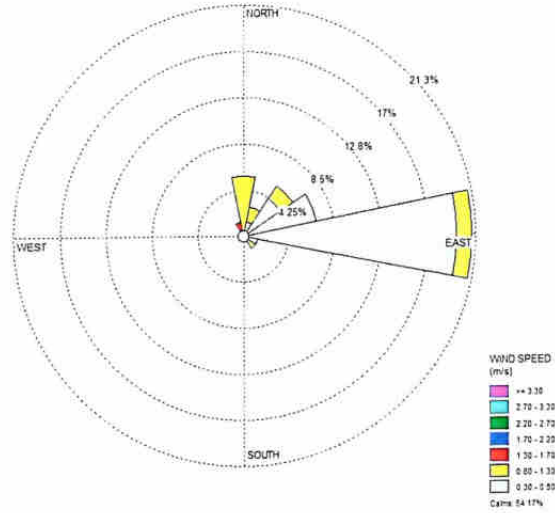
ตารางที่ 5.2.1-2				
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ความเข้มข้น (ส่วนในล้านส่วน)		
		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) ในเวลา 1 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง	ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC)
1. วัดหนองหอย	30-31 มี.ค. 68	0.0151	0.72	2.66
	31 มี.ค. – 1 เม.ย. 68	0.0161	0.74	2.67
	1-2 เม.ย. 68	0.0154	0.70	2.61
	ค่าสูงสุด	0.0161	0.74	2.67
2. วัดหนองยาง	30-31 มี.ค. 68	0.0162	0.69	2.64
	31 มี.ค. – 1 เม.ย. 68	0.0167	0.73	2.69
	1-2 เม.ย. 68	0.0153	0.71	2.72
	ค่าสูงสุด	0.0167	0.73	2.72
มาตรฐาน		0.17 <sup>1/</sup>	30 <sup>2/</sup>	-

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

<sup>2/</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538



วัดหนองหอย



วัดหนองยาง

ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568

รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ท่าอากาศยานนครราชสีมา



#### 4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

##### 4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีเครื่องบิน B737 จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์ที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน พบว่า ผลการตรวจวัดความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน (ตารางที่ 5.2.1-3)

ตารางที่ 5.2.1-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา		
สถานีตรวจวัด	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)	
	ผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA*	มี.ค.68
วัดหนองหอย	2.4561	0.74
วัดหนองยาง	2.4561	0.73
มาตรฐาน	30 <sup>1/</sup>	

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

ที่มา : \* รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538)

##### 4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2536) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกตามช่วงฤดูมรสุมดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-4 และรูปที่ 5.2.1-3)

**ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ :** การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2536) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคมพ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

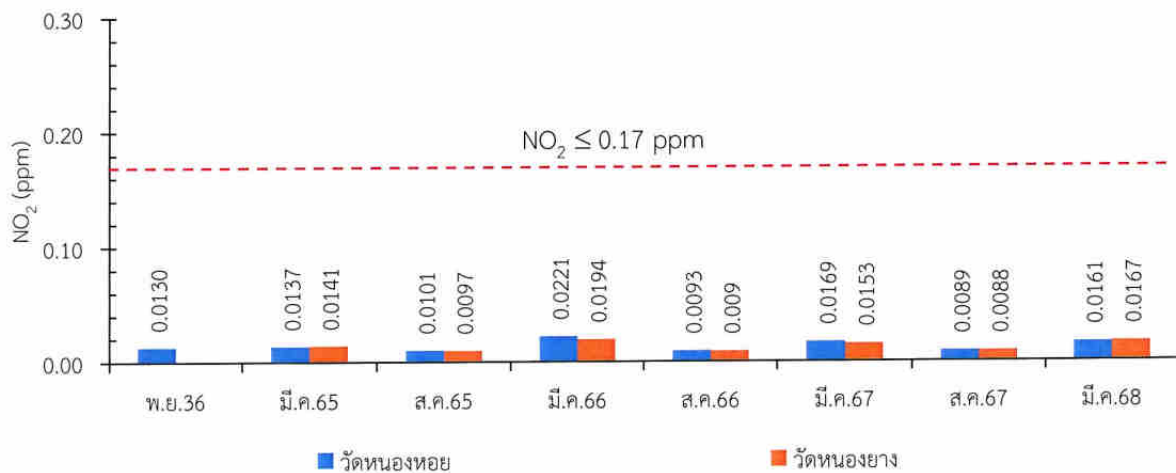
**วัดหนองหอย :** ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง และก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

**วัดหนองยาง :** เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลได้ สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง และก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

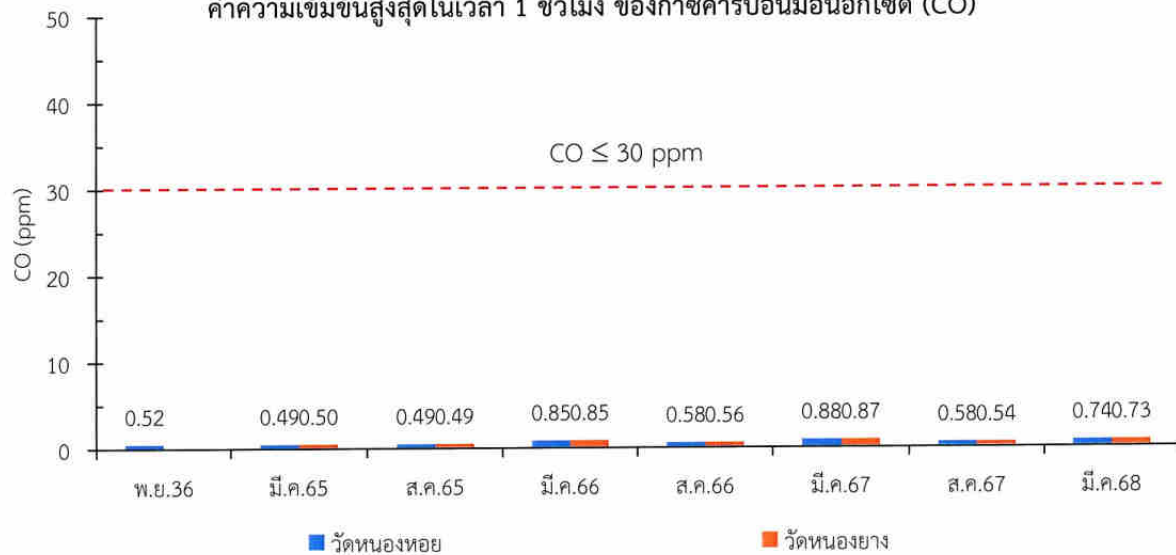
ตารางที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา						
ช่วงที่ตรวจวัด	ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) (ส่วนในล้านส่วน)		ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)		ปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) (ส่วนในล้านส่วน)	
	วัดหนองหอย	วัดหนองยาง	วัดหนองหอย	วัดหนองยาง	วัดหนองหอย	วัดหนองยาง
พฤศจิกายน พ.ศ.2536 <sup>1/</sup>	0.0130	**	0.52	**	2.85	**
มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	0.0137	0.0141	0.49	0.50	2.27	2.39
สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	0.0101	0.0097	0.49	0.49	2.50	2.56
มีนาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	0.0221	0.0194	0.85	0.85	2.83	2.86
สิงหาคม พ.ศ.2556 <sup>2/</sup>	0.0093	0.0090	0.58	0.56	2.53	2.49
มีนาคม พ.ศ.2567	0.0169	0.0153	0.88	0.87	2.77	2.79
สิงหาคม พ.ศ.2567	0.0089	0.0088	0.58	0.54	2.38	2.32
มีนาคม พ.ศ.2568	0.0161	0.0167	0.74	0.73	2.67	2.72
ผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA <sup>1/</sup>	-		2.4561		-	
มาตรฐาน	0.17 <sup>A</sup>		30 <sup>B</sup>		-	

ที่มา : <sup>1/</sup> รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538)  
<sup>2/</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานนครราชสีมา โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567  
<sup>A</sup> มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552  
<sup>B</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538  
- ไม่ได้กำหนด  
\*\* ไม่ได้ตรวจวัด

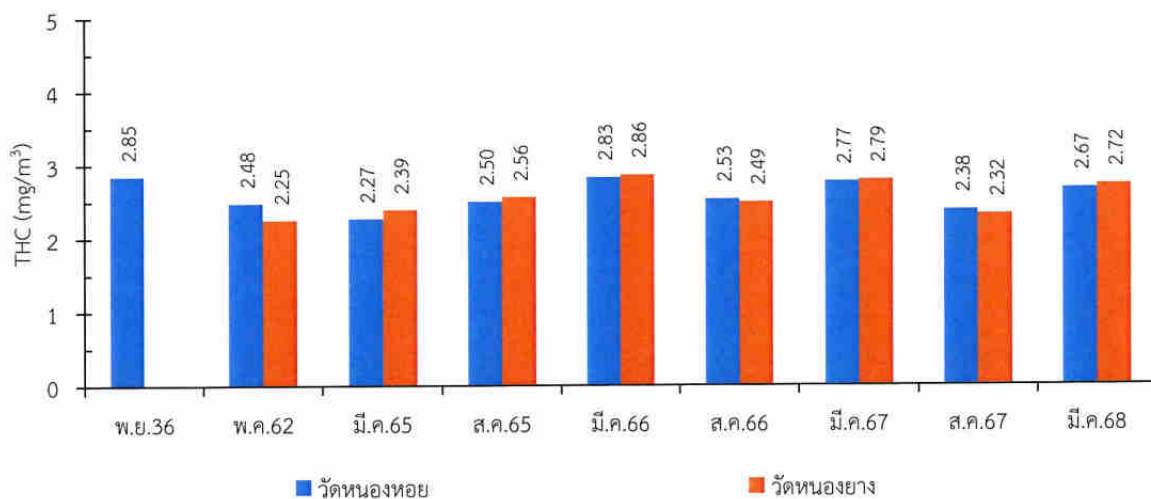
### ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)



### ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



### ปริมาณไฮโดรคาร์บอนรวม (THC)



รูปที่ 5.2.1-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนครราชสีมา



## 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $\text{NO}_2$ ) ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ICSCCT ของ US.EPA กรณีที่มีเครื่องบิน B-737 จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน และรถยนต์ที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 70 คันต่อวัน พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเที่ยวบินในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ.2565-ปัจจุบัน) พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีสายการบินพาณิชย์ทดลองให้บริการในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน พ.ศ.2565 โดยในช่วงเวลาอื่น ๆ มีเพียงเครื่องบินฝึกบิน เครื่องบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินทหารที่ขึ้น-ลง ท่าอากาศยานนครราชสีมาเท่านั้น โดยผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศทั้ง 2 สถานี ไม่มีความสัมพันธ์กับจำนวนเที่ยวบินในช่วงที่มีการตรวจวัดอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น กิจกรรมการดำเนินงานของท่าอากาศยานนครราชสีมาจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง

### 5.2.2 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

#### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ

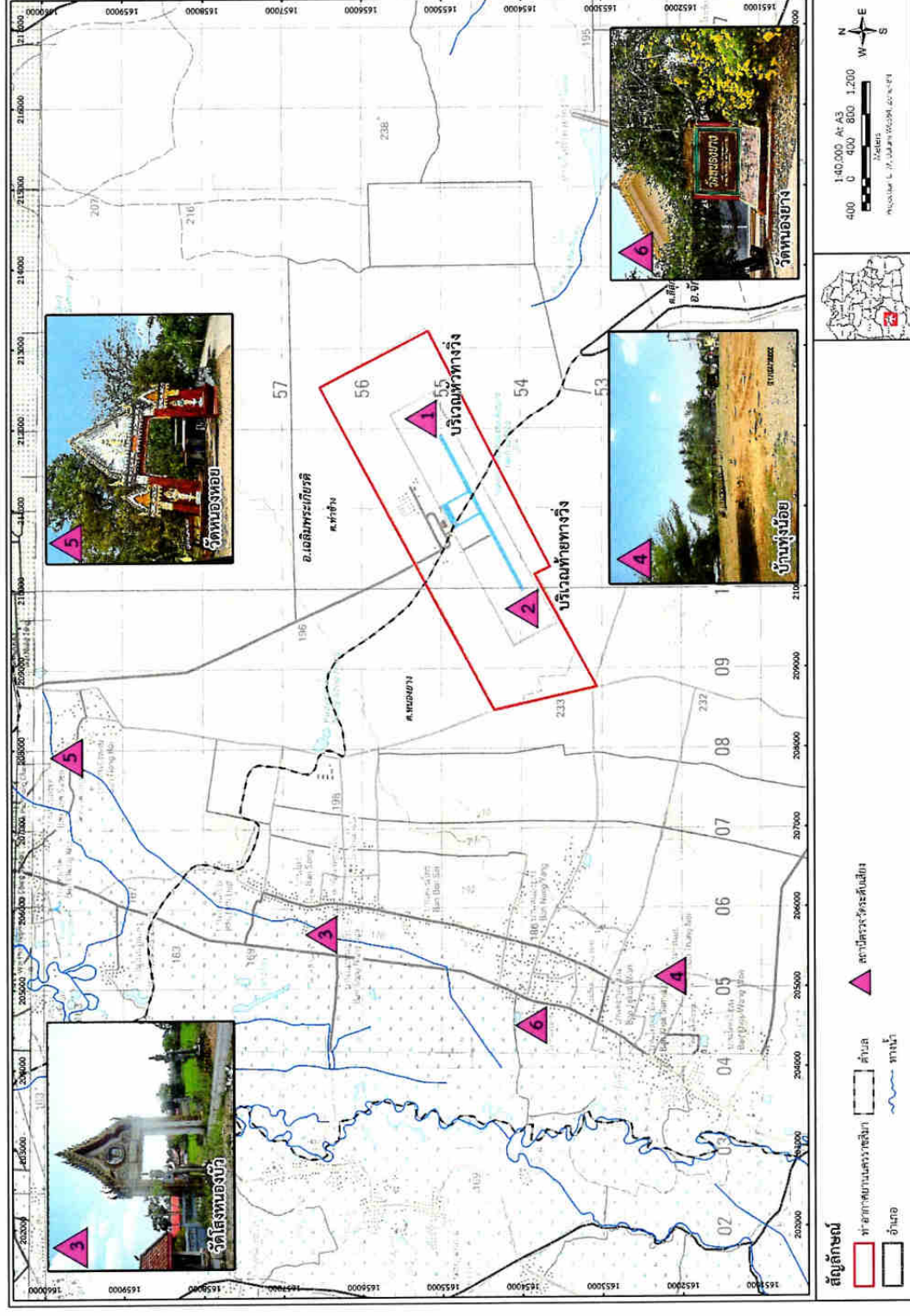
1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ

#### 2) วิธีการศึกษา

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

2.1.1) ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม : จำนวน 6 สถานี ได้แก่ (1) บริเวณหัวทางวิ่ง (2) บริเวณท้ายทางวิ่ง (3) วัดหนองหอย (4) วัดโสมหนองบัว (5) วัดหนองยาง และ (6) บ้านทุ่งน้อย เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ )

2.1.2) ระดับเสียงจากเครื่องบิน : จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัด ได้แก่ Noise contour (NEF)



รูปที่ 5.2.2-1 สถานที่ติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานนครราชสีมา



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 ชม.)	Integrating Sound Level Meter	Sound Level	ISO
2. ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ )		Recording	
3. ค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ )		ตาม ISO 1996-1	

2.3) **ระยะเวลาตรวจสอบ** : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยดำเนินการตรวจวัดช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568 (ภาพที่ 5.2.2-1)



บริเวณหัวทางวิ่ง 06



บริเวณหัวทางวิ่ง 24

ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม-1 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนครราชสีมา





วัดหนองหอย



วัดโสมหนองบัว



วัดหนองยาง



บ้านทุ่งน้อย

ระหว่างวันที่ 30 มีนาคม-2 เมษายน พ.ศ.2568 (ต่อ)

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนครราชสีมา (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	ค่าระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่นี้

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 และขอบเขตพื้นที่ ศึกษา โดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 5 กิโลเมตร หรือ แปรผันตามขนาดของท่าอากาศยาน

(2) กำหนดตำแหน่งหัวทางวิ่งหลังจากดำเนินการปรับปรุงขยายแล้วเสร็จ พร้อมกำหนด Track สำหรับ สำหรับทางวิ่งใหม่

(3) ป้อนข้อมูลเข้าแบบจำลอง ประกอบด้วย ชนิดเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนการใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องบินแต่ละชนิด (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) การประเมินผลการศึกษา :** นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนที่ยอมให้มีได้ในพื้นที่ต่างๆ แยกตามลักษณะการใช้ที่ดินของ ISO (International Standard for Organization), มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540, รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา รวมทั้งผลการคาดการณ์ระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

**2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม**



2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน นครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538) พบว่า ได้มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หรืออยู่ในแนวขึ้น-ลงของเครื่องบิน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านหนองหอย บ้านโสง และบ้านหนองยาง ระหว่างวันที่ 9-11 พฤศจิกายน พ.ศ.2536 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดดังนี้

บ้านหนองหอย : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) เท่ากับ 52.39 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) เท่ากับ 55.28 dB(A)

บ้านโสง : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) เท่ากับ 53.67 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) เท่ากับ 60.45 dB(A)

บ้านหนองยาง : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) เท่ากับ 49.86 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) เท่ากับ 57.34 dB(A)

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียง พบว่า บริเวณที่อาจได้รับผลกระทบด้านระดับเสียง (NEF 30) จะจำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยาน เนื่องจากท่าอากาศยานนครราชสีมา มีพื้นที่มาก ทำให้มีระยะห่างจากทางวิ่งถึงขอบเขตท่าอากาศยานไม่น้อยกว่า 500 เมตร โดยระดับ NEF 30 อยู่ห่างจากพื้นที่ภายนอกประมาณ 500 เมตร จึงเป็นผลให้บ้านโสง อยู่นอกเขตที่ได้รับระดับเสียง NEF 30

#### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 6 สถานี ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 6 สถานี ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น ผลการตรวจวัดบริเวณวัดหนองยางในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากมีการจัดงานบวชและงานสวดพระอภิธรรมผ่านเสียงตามสายภายในวัด และผลการตรวจวัดบริเวณวัดหนองหอยในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากมีการจัดงานมหรสพภายในวัดหนองหอยในคืนวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.2566 แต่ยังคงมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด



ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ (1) บริเวณหัวทางวิ่ง (2) บริเวณท้ายทางวิ่ง (3) วัดหนองหอย (4) วัดโสมหนองบัว (5) วัดหนองยาง และ (6) บ้านทุ่งน้อย ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq} 24 \text{ hr.}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 และรูปที่ 5.2.2-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ซ-4)

**บริเวณหัวทางวิ่ง (หัวทางวิ่ง 06) :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq} 24 \text{ hr.}$ ) ระหว่าง 42.6-52.5 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 50.3-61.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 77.3-83.5 dB(A)

**บริเวณท้ายทางวิ่ง (หัวทางวิ่ง 24) :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq} 24 \text{ hr.}$ ) ระหว่าง 66.0-69.2 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 71.7-73.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 93.6-95.4 dB(A)

**วัดหนองหอย :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq} 24 \text{ hr.}$ ) ระหว่าง 60.3-61.2 ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 67.7-68.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 93.2-94.9 dB(A)

**วัดโสมหนองบัว :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq} 24 \text{ hr.}$ ) ระหว่าง 52.0-56.3 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 56.8-60.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 85.6-93.4 dB(A)

**วัดหนองยาง :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq} 24 \text{ hr.}$ ) ระหว่าง 61.8-65.4 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 71.1-73.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 87.4-104.0 dB(A)

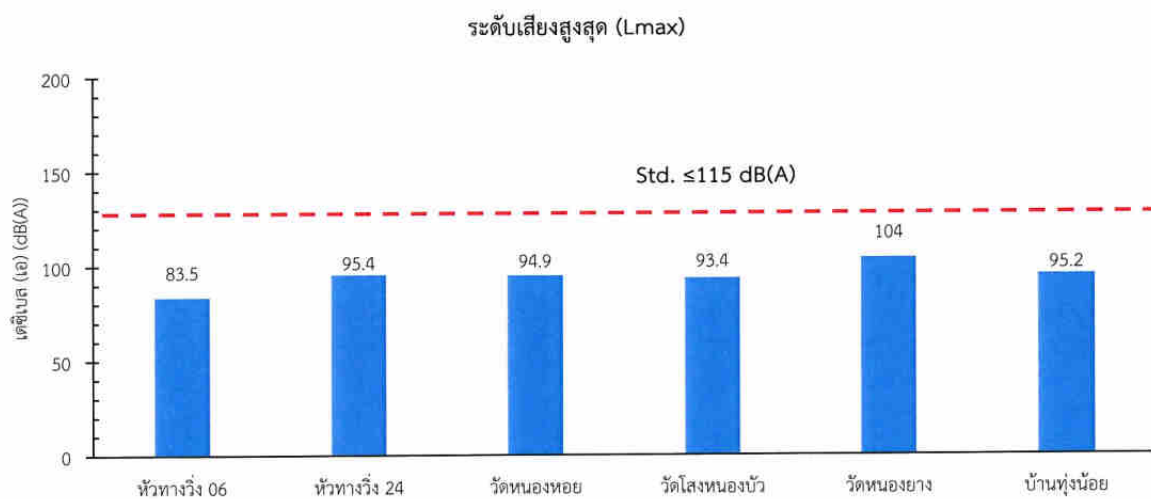
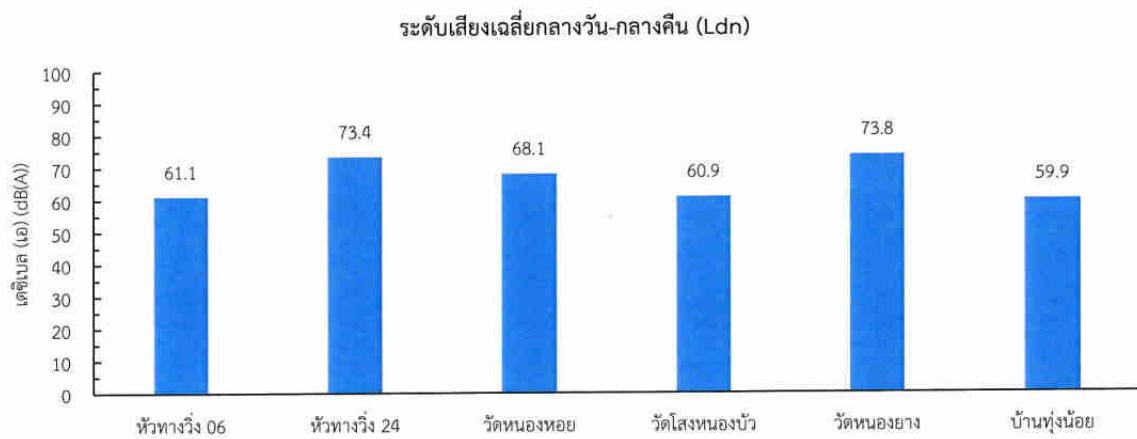
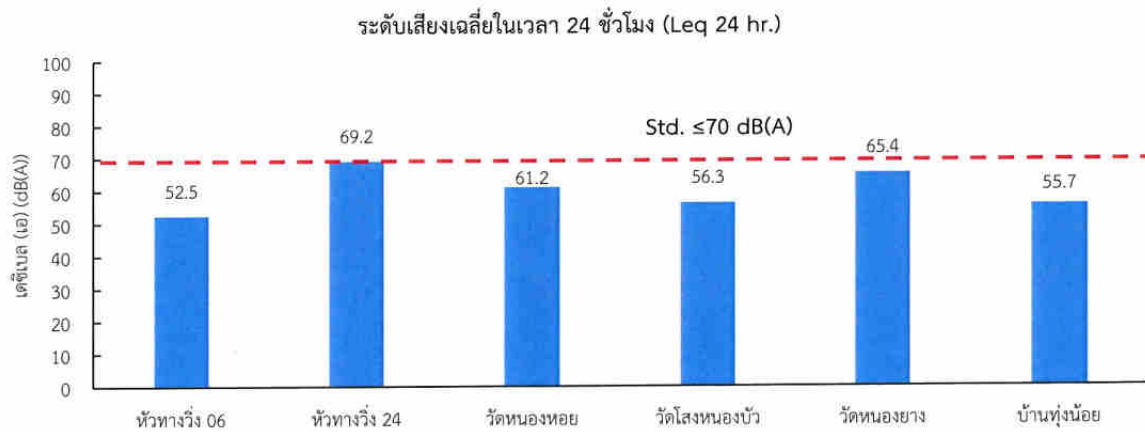
**บ้านทุ่งน้อย :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq} 24 \text{ hr.}$ ) ระหว่าง 54.6-55.7 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 56.9-55.2 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 87.5-95.2 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-1					
ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))		
			L <sub>eq</sub> 24 hr	L <sub>dn</sub>	L <sub>max</sub>
1.บริเวณหัวทางวิ่ง (หัวทางวิ่ง 06)	ครั้งที่ 1	30-31 มี.ค. 68	42.6	50.3	77.3
		31 มี.ค. – 1 เม.ย. 68	52.5	61.1	83.5
		1-2 เม.ย. 68	51.8	54.8	81.5
		ค่าสูงสุด	52.5	61.1	83.5
2.บริเวณท้ายทางวิ่ง (หัวทางวิ่ง 24)	ครั้งที่ 1	30-31 มี.ค. 68	69.1	73.3	95.4
		31 มี.ค. – 1 เม.ย. 68	69.2	73.4	95.1
		1-2 เม.ย. 68	66.0	71.7	93.6
		ค่าสูงสุด	69.2	73.4	95.4
3.วัดหนองหอย	ครั้งที่ 1	30-31 มี.ค. 68	61.2	67.8	94.0
		31 มี.ค. – 1 เม.ย. 68	60.3	67.7	94.9
		1-2 เม.ย. 68	60.6	68.1	93.2
		ค่าสูงสุด	61.2	68.1	94.9
4.วัดโสมหนองบัว	ครั้งที่ 1	30-31 มี.ค. 68	56.3	60.9	93.4
		31 มี.ค. – 1 เม.ย. 68	52.3	57.9	85.6
		1-2 เม.ย. 68	52.0	56.8	93.3
		ค่าสูงสุด	56.3	60.9	93.4
5.วัดหนองยาง	ครั้งที่ 1	30-31 มี.ค. 68	63.2	71.1	87.4
		31 มี.ค. – 1 เม.ย. 68	65.4	73.8	101.0
		1-2 เม.ย. 68	61.8	71.1	104.0
		ค่าสูงสุด	65.4	73.8	104.0
6. บ้านทุ่งน้อย	ครั้งที่ 1	30-31 มี.ค. 68	55.7	58.6	87.5
		31 มี.ค. – 1 เม.ย. 68	54.6	56.9	88.9
		1-2 เม.ย. 68	54.8	55.2	95.2
		ค่าสูงสุด	55.7	55.2	95.2
มาตรฐาน**			70	-	115

หมายเหตุ : \* ใช้ค่าสูงสุด

\*\* มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน



รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนครราชสีมา



### 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 <sup>1/2</sup> (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย <sup>1/2</sup> (เที่ยว/วัน)
Cessna 172	239	8
รวม	314	92

หมายเหตุ 1/ เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม 2567 - เดือนเมษายน 2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน 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 06 ในการบินขึ้นและร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 44 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 24 ในการบินขึ้น และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 56 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 06	44	44
ทางวิ่งหมายเลข 24	56	56

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

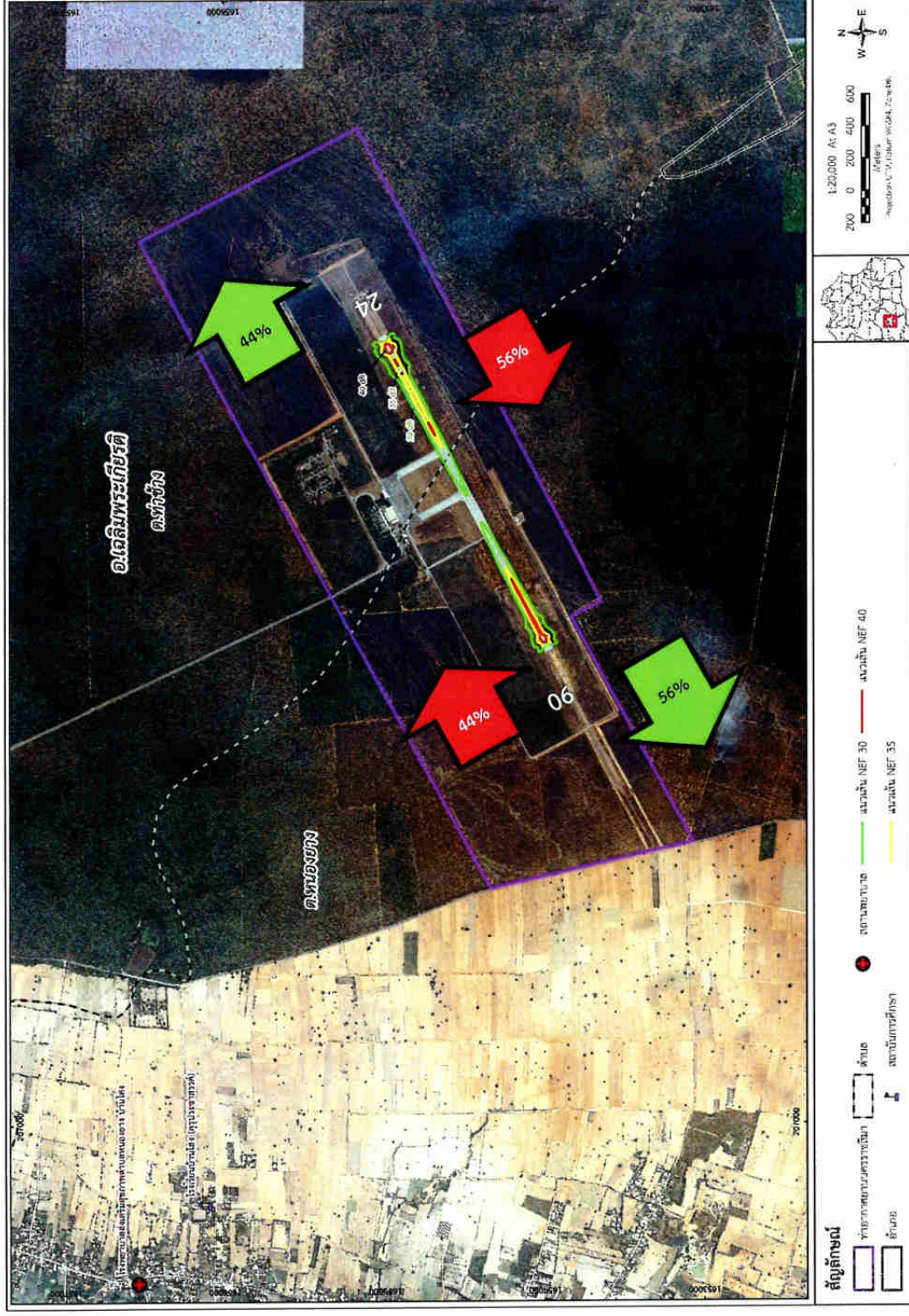
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 2,100 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 314 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 92 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 7.9.2-3)

#### กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.146 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.039 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.007 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาตามแนวทางวิ่ง

#### กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

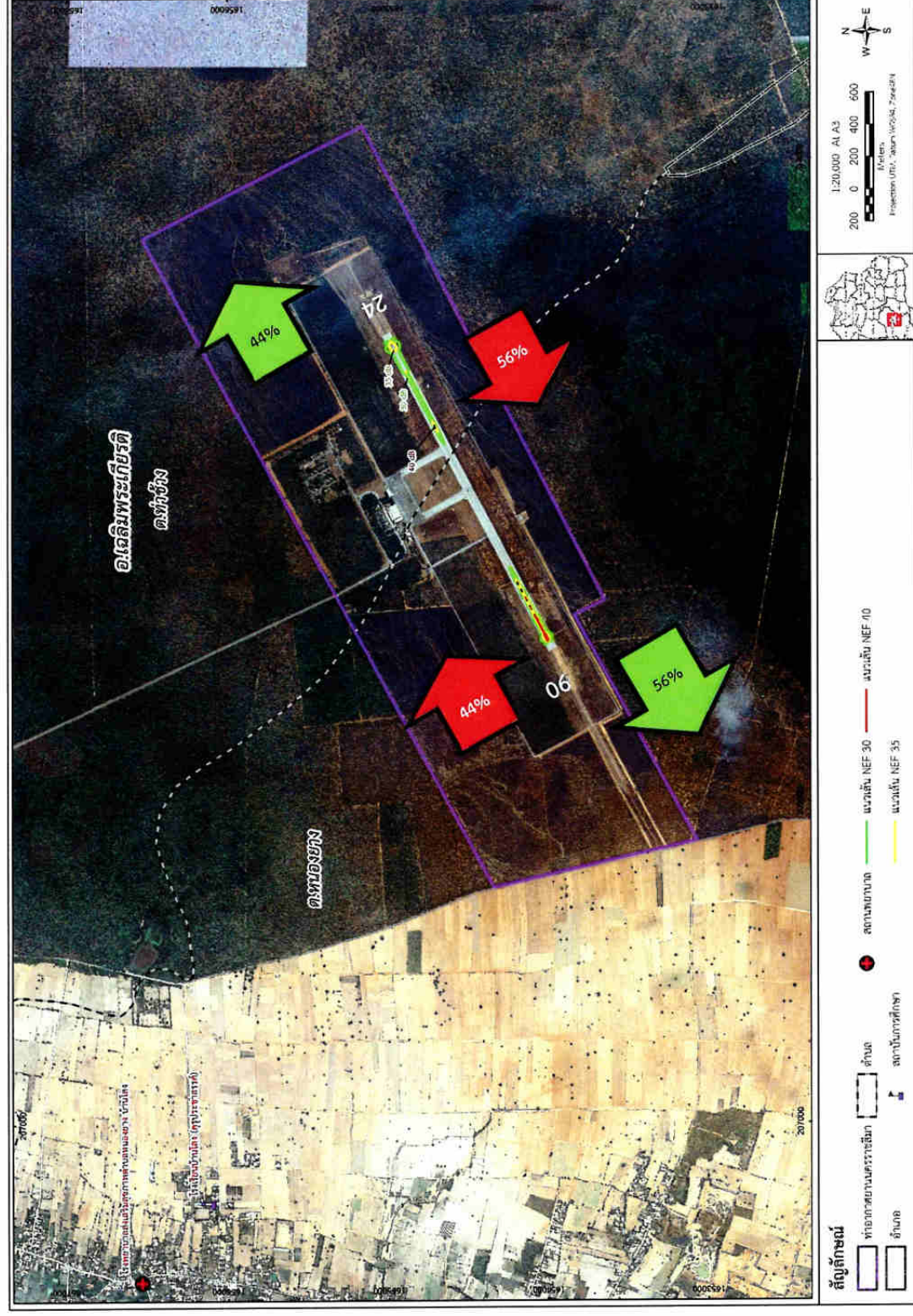
- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.035 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.007 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.001 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาตามแนวทางวิ่ง



### ก. กรณีสถานที่เกี่ยวเนื่อง

รูปที่ 5.2.2-3 ผลการประเมินความเสี่ยง NEF ท่าอากาศยานนครราชสีมา ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568





ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

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



#### 4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

##### 4.1) การเปรียบเทียบระดับเสียง

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2536) และผลการติดตามตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-3 และรูปที่ 5.2.2-4)

**บริเวณหัวทางวิ่ง :** เนื่องจากในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดระดับเสียง จึงไม่สามารถเปรียบเทียบได้ สำหรับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) เกือบเคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

**บริเวณท้ายทางวิ่ง :** เนื่องจากในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดระดับเสียง จึงไม่สามารถเปรียบเทียบได้ สำหรับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) เพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

**วัดหนองหอย :** ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) เกือบเคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2536) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

**วัดโสมหนองบัว :** ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) เกือบเคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2536) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

**วัดหนองยาง :** ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พฤศจิกายน พ.ศ.2536) แต่ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

**บ้านทุ่งน้อย :** เนื่องจากในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มีการตรวจวัดระดับเสียง จึงไม่สามารถเปรียบเทียบได้ สำหรับผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24

ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เปรียบเทียบกับการตรวจวัดในระยะเวลาที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา				
สถานีตรวจวัด	ช่วงที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		$L_{eq}$ 24 hr	$L_{dn}$	$L_{max}^*$
1. บริเวณหัวทางวิ่ง (หัวทางวิ่ง 06)	พฤศจิกายน พ.ศ.2536 <sup>1/</sup>	***	***	***
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	46.10	52.32	84.5
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	44.06	50.55	99.5
	มีนาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	59.52	61.57	102.9
	สิงหาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	49.16	51.21	91.9
	มีนาคม พ.ศ.2567	51.24	57.41	87.2
	สิงหาคม พ.ศ.2567	60.89	61.19	100.7
	มีนาคม พ.ศ.2568	52.5	61.1	83.5
2. บริเวณท้ายทางวิ่ง (หัวทางวิ่ง 24)	พฤศจิกายน พ.ศ.2536 <sup>1/</sup>	***	***	***
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	44.27	50.14	93.7
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	53.05	56.51	96.1
	มีนาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	42.78	48.33	88.3
	สิงหาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	45.74	52.18	85.2
	มีนาคม พ.ศ.2567	64.79	65.11	100.7
	สิงหาคม พ.ศ.2567	43.19	44.49	83.5
	มีนาคม พ.ศ.2568	69.2	73.4	95.4
3. วัดหนองหอย	พฤศจิกายน พ.ศ.2536 <sup>1/</sup>	52.41	60.04	***
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	60.01	67.51	97.0
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	59.34	65.16	96.9
	มีนาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	55.10	61.49	97.8
	สิงหาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	72.67	76.29	102.1
	มีนาคม พ.ศ.2567	63.21	72.27	100.8
	สิงหาคม พ.ศ.2567	62.54	69.85	101.5
	มีนาคม พ.ศ.2568	61.2	68.1	94.9
มาตรฐาน <sup>A</sup>		70.0	-	115.0

หมายเหตุ : <sup>A</sup> มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

\* ค่าสูงสุด \*\* มีการจัดงานบวชและงานสวดพระอภิธรรมผ่านเสียงตามสาย \*\*\* ไม่ได้ตรวจวัด

ที่มา : <sup>1/</sup> รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538)

<sup>2/</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนครราชสีมา โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และ นครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567



ตารางที่ 5.2.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	ช่วงที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		Leq 24 hr	L <sub>dn</sub>	L <sub>max</sub> *
4. วัดโสมหนองบัว	พฤศจิกายน พ.ศ.2536 <sup>1/</sup>	53.82	60.52	***
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	59.34	60.77	94.5
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	54.42	55.73	93.6
	มีนาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	54.23	56.68	91.0
	สิงหาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	52.60	58.15	99.7
	มีนาคม พ.ศ.2567	50.88	56.15	97.6
	สิงหาคม พ.ศ.2567	57.81	59.01	103.2
	มีนาคม พ.ศ.2568	56.3	60.9	93.4
5. วัดหนองยาง	พฤศจิกายน พ.ศ.2536 <sup>1/</sup>	45.21	57.43	-
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	60.86	70.82	100.6
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	61.14	67.02	99.4
	มีนาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	76.73	76.82	103.6
	สิงหาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	50.41	54.99	106.0
	มีนาคม พ.ศ.2567	65.23	75.17	106.2
	สิงหาคม พ.ศ.2567	63.14	70.65	100.4
	มีนาคม พ.ศ.2568	65.4	73.8	104.0
6. บ้านทุ่งน้อย	พฤศจิกายน พ.ศ.2536 <sup>1/</sup>	***	***	***
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	53.62	57.94	95.3
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2/</sup>	51.32	55.48	88.1
	มีนาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	55.36	58.23	95.3
	สิงหาคม พ.ศ.2566 <sup>2/</sup>	61.26	62.95	98.3
	มีนาคม พ.ศ.2567	54.41	60.10	91.7
	สิงหาคม พ.ศ.2567	54.88	59.77	85.5
	มีนาคม พ.ศ.2568	55.7	55.2	95.2
มาตรฐาน <sup>A</sup>		70.0	-	115.0

หมายเหตุ : <sup>A</sup> มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

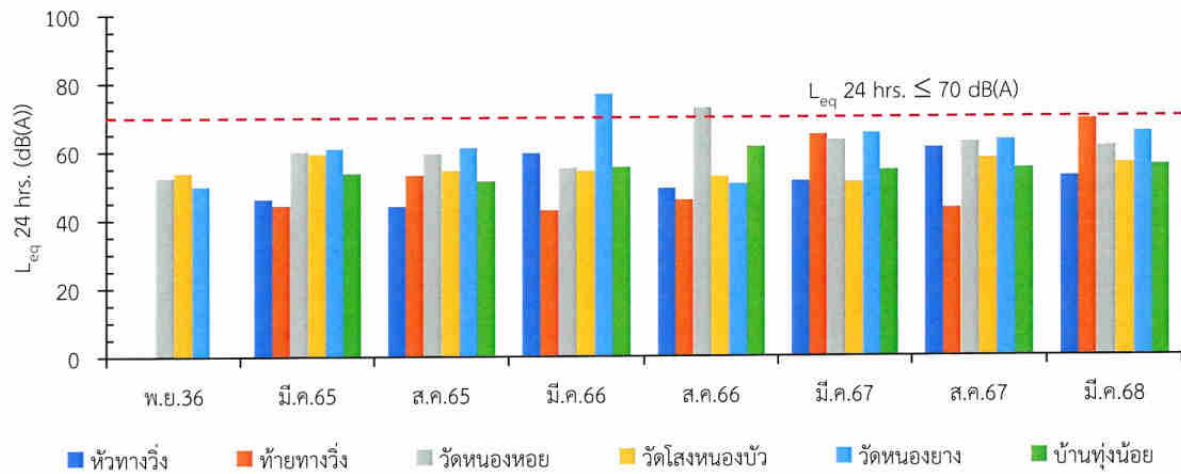
\* ค่าสูงสุด \*\* มีการจัดงานบวชและงานสวดพระอภิธรรมผ่านเสียงตามสาย \*\*\* ไม่ได้ตรวจวัด

ที่มา : <sup>1/</sup> รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538)

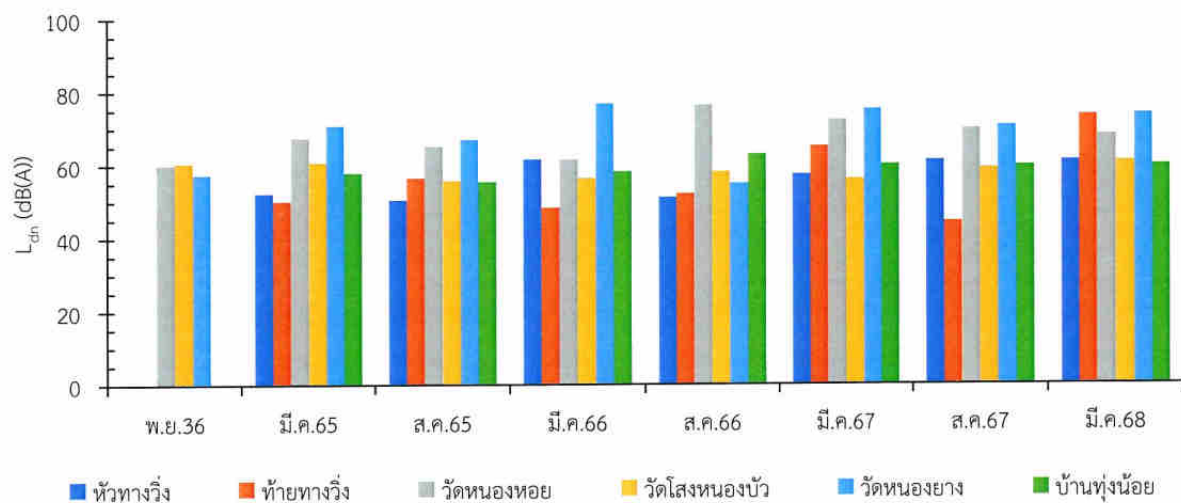
<sup>2/</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนครราชสีมา โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และ นครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567



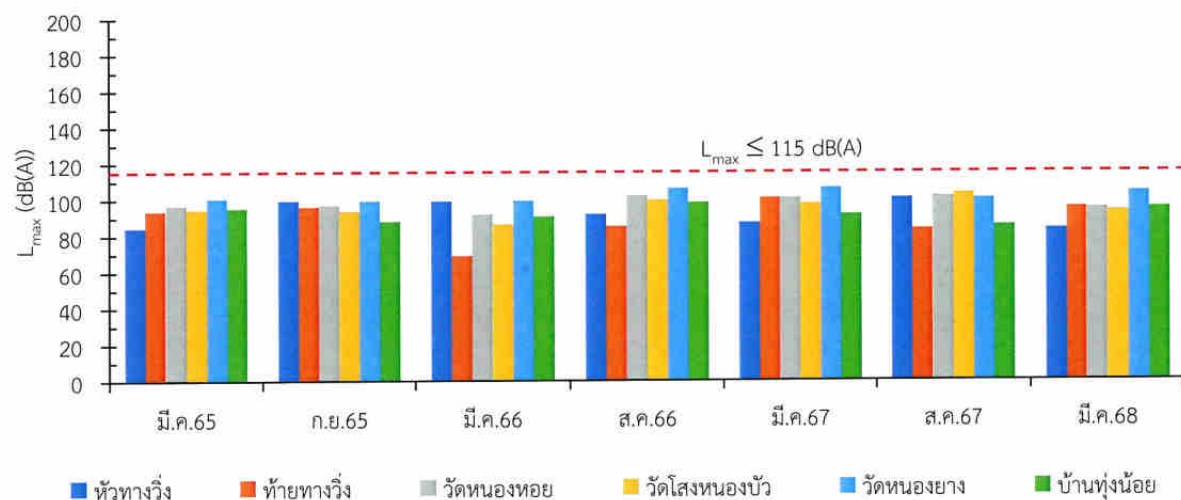
### ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$ 24 hrs.)



### ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ )



### ระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ )



รูปที่ 5.2.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา

## 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq} 24 \text{ hr.}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และเมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเที่ยวบินในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ.2565-ปัจจุบัน) พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีเพียงเครื่องบินฝึกบิน เครื่องบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินทหารที่ขึ้น-ลง เท่านั้น โดยไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์เปิดให้บริการ จึงสรุปได้ว่า การเปิดดำเนินการท่าอากาศยานนครราชสีมาในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง

อย่างไรก็ตาม กรมควบคุมมลพิษได้ออกมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (คพ.03-130) โดยคณะกรรมการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน ซึ่งเอกสารฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ.2562 ได้ระบุแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงอากาศยานระดับสากล และมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ เพื่อกรมท่าอากาศยานได้นำมาเป็นแนวทางในการจัดการผลกระทบเสียงจากสนามบินต่อไป

### 5.2.3 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

#### 1) วัตถุประสงค์

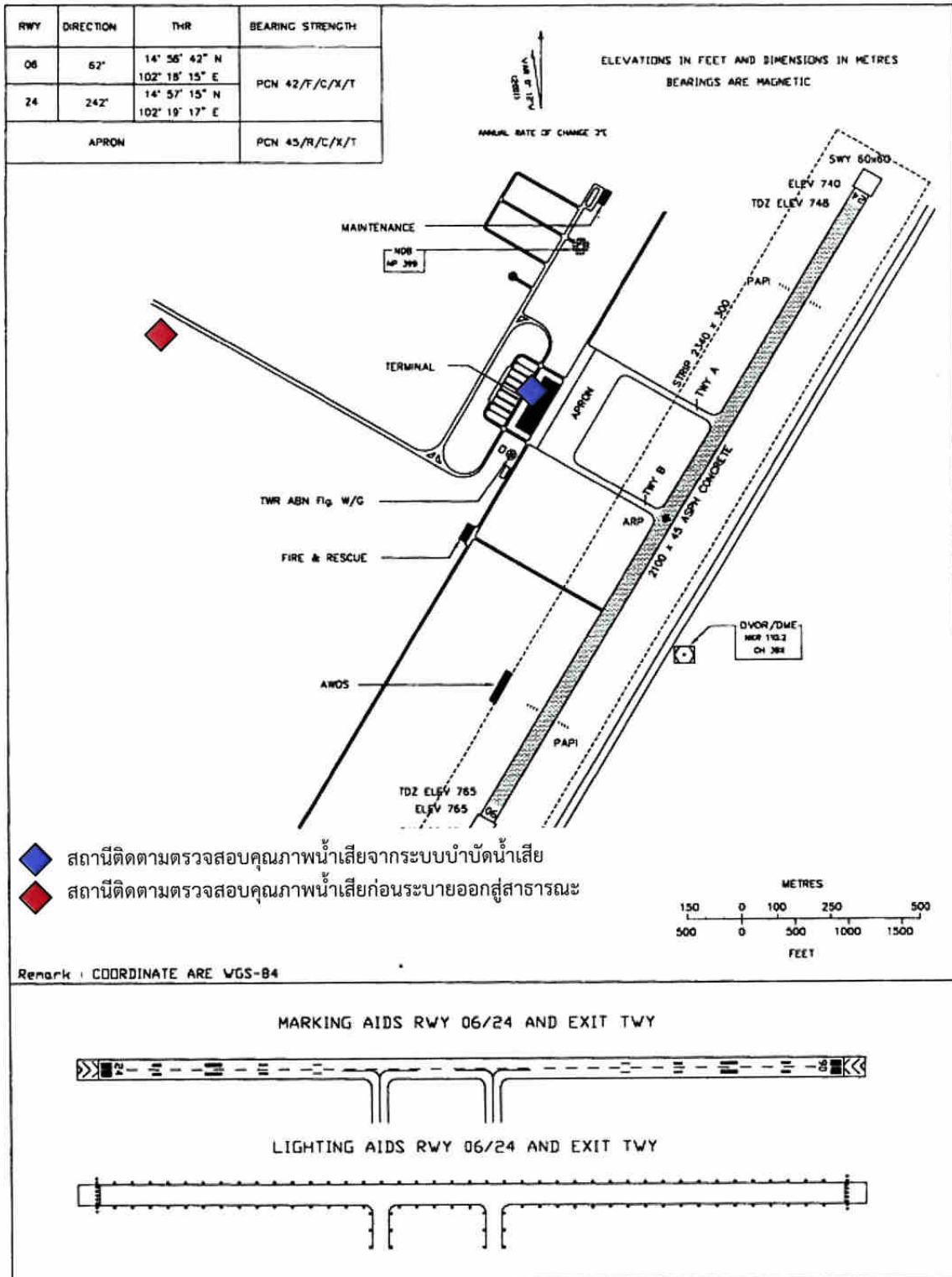
- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

#### 2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบด้านการจัดการน้ำเสีย แต่ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ปีพ.ศ.2563-2565) ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการจัดการน้ำเสีย โดยติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง รวม 1 สถานี คือ บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร และในรายงานการติดตามตรวจสอบใน ปีพ.ศ.2566 ได้เพิ่มเติมสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง อีก 2 สถานี คือ (1) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน 1 สถานี เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย และ (2) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ จำนวน 1 สถานี เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านการจัดการน้ำเสียที่อาจเกิดขึ้นต่อชุมชนหรือแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากท่าอากาศยานนครราชสีมา ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบด้านการจัดการน้ำเสียในครั้งนี้ จึงได้กำหนดสถานีตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง รวม 3 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.3-1)

- 1) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย
- 2) บ่อพักน้ำหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย
- 3) บ่อพักน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

AERODROME CHART-ICAO 14° 56' 58" N ELEV 765 ft 119.8 TWR 236.6 NAKHON RATCHASIMA / Nakhon Ratchasima  
102° 18' 46" E 233 m



- ◆ สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสีย
- ◆ สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

รูปที่ 5.2.3-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานนครราชสีมา



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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
3. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
4. ของแข็งละลายทั้งหมด (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $108^{\circ}\text{C}$
5. ตะกอนหนัก (Settleable Solids)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Volumetric
6. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$ , แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
7. ทีเคเอ็น (TKN)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$ , 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 $\text{pH} > 9$ , แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Pretreatment, Iodometric

**2.3) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2568 (ภาพที่ 5.2.3-1)



บ่อบำบัดน้ำก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย



บ่อบำบัดน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย



ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนครราชสีมา

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

เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครราชสีมา มีขนาดพื้นที่ใช้สอยเท่ากับ 5,500 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

## **2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ**

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำทิ้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

## **3) ผลการศึกษา**

### **3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา**

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีค่า BOD, SS และ Oil & Grease ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากในช่วงที่เก็บตัวอย่างมีปริมาณน้ำในบ่อพักน้ำค่อนข้างน้อย รวมทั้งพบว่ามีตะกอนสะสมอยู่ในบ่อพักน้ำดังกล่าว ซึ่งต่อมาท่าอากาศยานนครราชสีมาได้มีการตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งชุดลอกตะกอนในบ่อพักน้ำ ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่า BOD ลดลงจนคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยยังไม่มีการระบายน้ำออกสู่สาธารณะ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค แต่คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีค่า TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยยังไม่มีการระบายน้ำเสียออกสู่สาธารณะ



### 3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.2.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย มีความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.9 ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 97.6 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 35 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 560 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 5.00 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 95.2 มก./ล. และปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.4 ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 14.0 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 9 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 550 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 1.90 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 96.9 มก./ล. และปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD เท่ากับ ร้อยละ 86 ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ที่กำหนดค่า TKN ไม่เกิน 40 มก./ล. รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 5.2.3-1 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงดัง ภาคผนวก ข-5

ตารางที่ 5.2.3-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนครราชสีมา				
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568	
			ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย	หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
Temperature	องศาเซลเซียส	-	28.0	28.4
pH	-	5.5-9.0	6.9	7.4
BOD	มก./ล.	≤40	97.6	14.0
SS	มก./ล.	≤ 50	35	9
TDS	มก./ล.	≤1,300	560	550
Settleable solids	มล./ล.	-	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	5.00	1.90
TKN	มก./ล.	≤40	95.2	96.9
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.00	<1.00
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			86%	

หมายเหตุ : \*มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

\*\* = ไม่ได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์

#### 3.2.2) คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

จากการตรวจสอบเมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่าบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าว มีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้



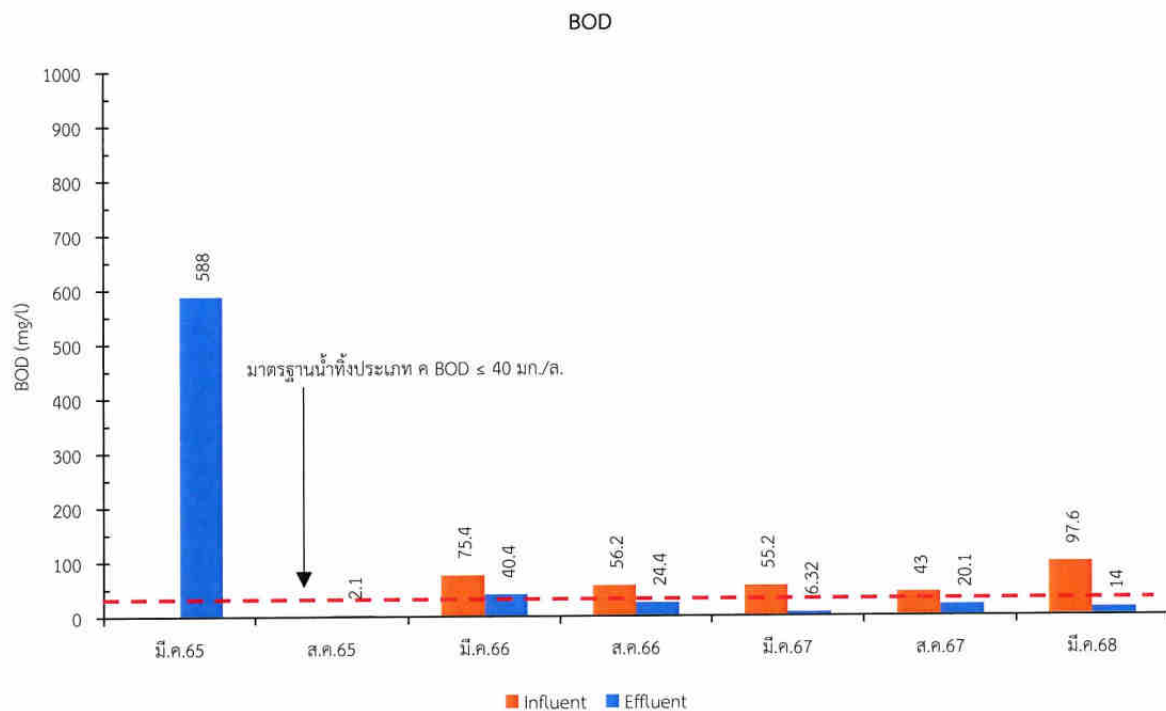
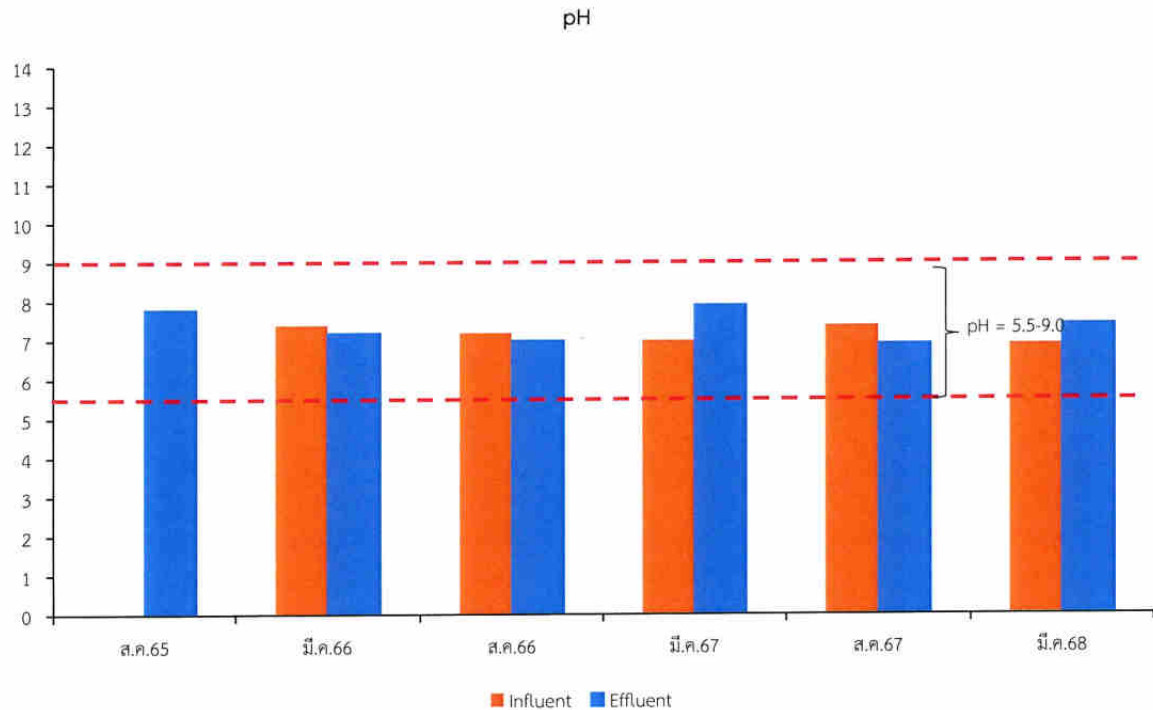
#### 4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ในมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-สิงหาคม พ.ศ.2567) พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งในครั้งนี้อยู่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566, และสิงหาคม พ.ศ.2567) พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่า TKN เพิ่มขึ้น โดยยังคงมีค่า TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ที่กำหนดค่า TKN ไว้ไม่เกิน 40 มก./ล. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.3-2 และรูปที่ 5.2.3-2

#### 5) สรุปผลการศึกษา

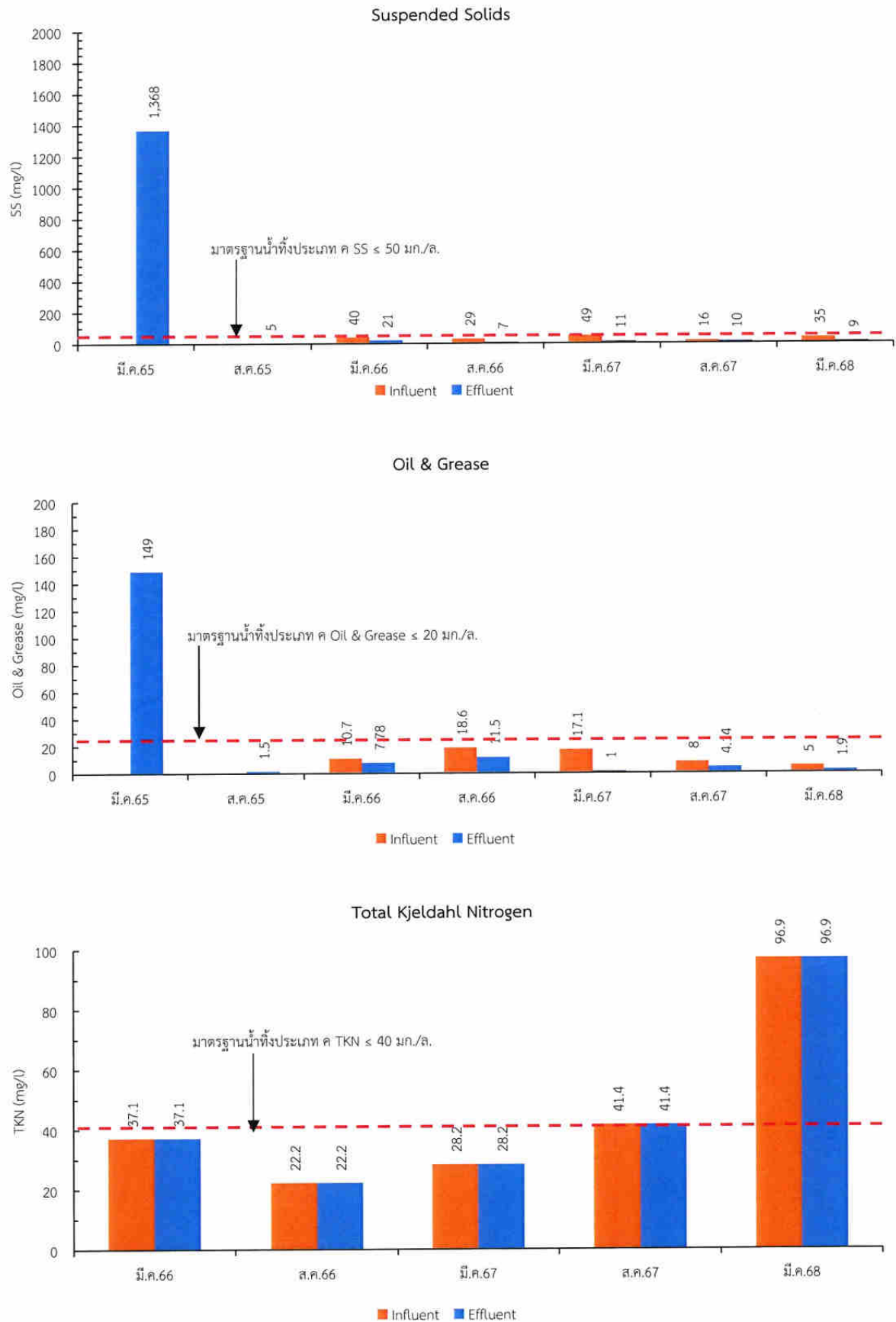
จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากท่าอากาศยานนครราชสีมาในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีค่า TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 40 มก./ล. โดยยังไม่มีการระบายน้ำเสียออกสู่สาธารณะ จึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานนครราชสีมาไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการอย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานนครราชสีมา ควรคัดแยกเศษอาหารหรือติดตั้งตะแกรงดักเศษอาหารเพื่อลดความสกปรกของน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ส่วนบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าว มีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ





รูปที่ 5.2.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนครราชสีมา





รูปที่ 5.2.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)

## 5.2.4 การจัดการน้ำใช้

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

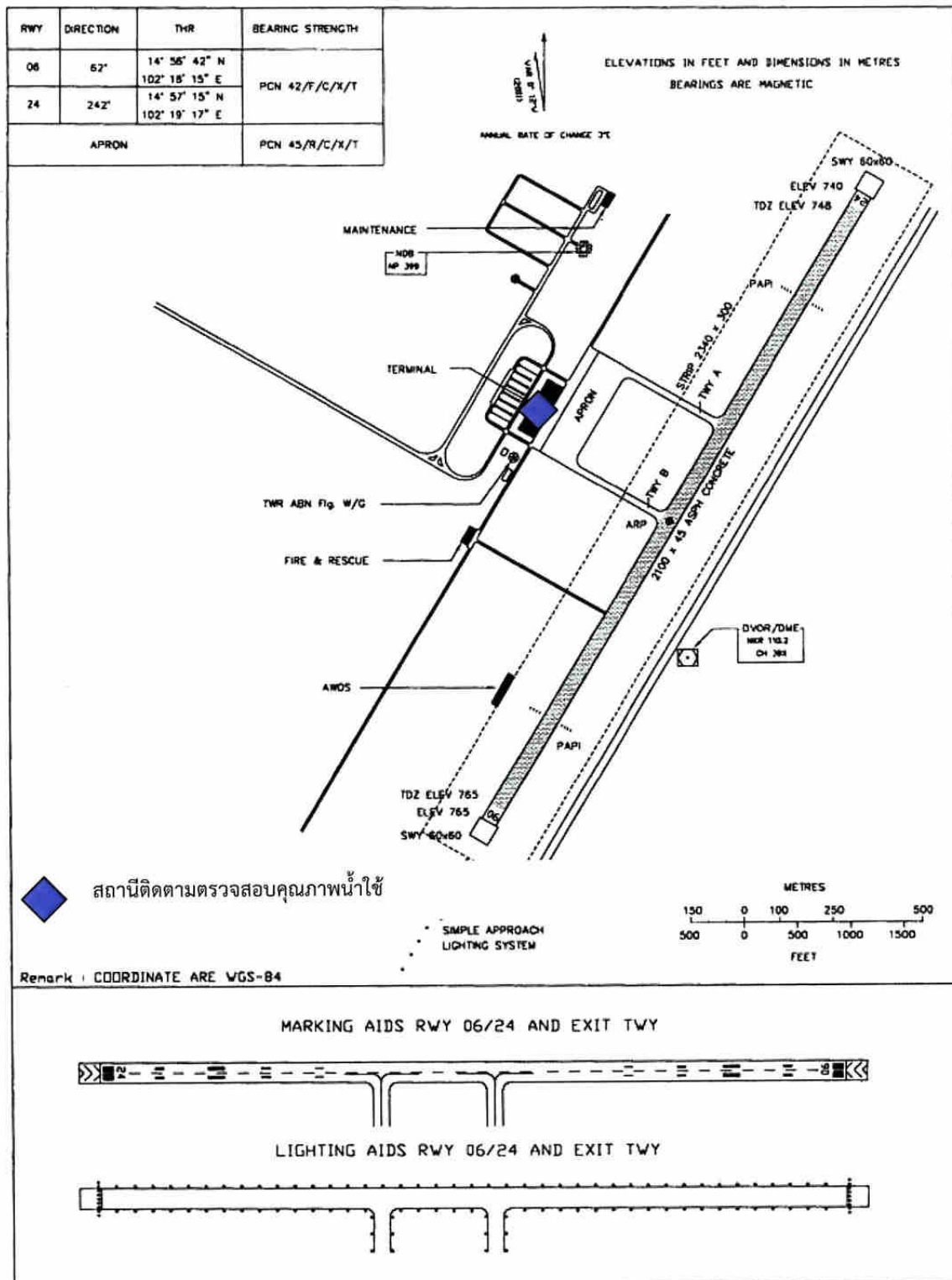
### 2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตงาน (TOR) (รูปที่ 5.2.4-1)

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

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

AERODROME CHART-ICAO 14° 56' 58" N ELEV 765 ft 102° 18' 46" E 233 m TWR 119.8 236.6 NAKHON RATCHASIMA / Nakhon Ratchasima



รูปที่ 5.2.4-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานนครราชสีมา



2.3) **ระยะเวลาตรวจวัด :** จะดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568 (ภาพที่ 5.2.4-1)



บ่อกักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนครราชสีมา

#### 2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017)

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

### 3) ผลการศึกษา

การตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานนครราชสีมา เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.8 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 1.18 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 81.3 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 298 มก./ล. เหล็ก (Iron) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. แมงกานีส (Manganese) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 14.0 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 106 มก./ล. ไนเตรต (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 5.54 มก./ล. โดยตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และเชื้อ *Escherichia coli* (E coli) ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ปี 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017 รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.4-1 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ข-6

ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนครราชสีมา			
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	มี.ค.68
pH	-	6.5-8.5	7.8
Turbidity	NTU	≤ 5	1.18
Total Hardness	mg/l	≤ 300	81.3
Total Dissolved Solids (TDS)	mg/l	≤ 1,000	298
Iron	mg/l	≤ 0.3	<0.0050
Manganese	mg/l	≤ 0.1	<0.0050
Sulfate	mg/l	≤ 250	14.0
Chloride	mg/l	≤ 250	106
Nitrate	mg/l	≤ 50	5.54
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
<i>E. Coli</i>	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ

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

#### 4) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีการตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และเชื้อ *Escherichia coli* (*E coli*) ซึ่งไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017)

### 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) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะมีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง 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 9 ที่ 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) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนามด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดขุก ขุดดิน หรือขุดซ่อนตัว 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 และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของ



สัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดที่มีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

**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) ความชุกชุมสัมพันธ์ของสัตว์ป่า :** ระบุเป็น 3 ระดับ โดยเปรียบเทียบจากความถี่ของการพบสัตว์ป่ากับจำนวนเส้นทาง/จำนวนครั้งใช้สำรวจสัตว์ป่า และคำนวณเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพันธ์ตามแนวทางของ Pettingill (1970)

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพันธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจบ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้ง และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 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 ชนิดที่คุ้มครองไว้ไม่ให้ประชากรลดลงและเพื่อมิให้บางชนิดต้องสูญพันธุ์ ซึ่งมี 1,302 ชนิด และมีรายชื่อในกฎกระทรวงกำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง พ.ศ.2567 (ราชกิจจานุเบกษา, 2567)

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (2024-2) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติรวมทั้งประเทศไทย การพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และของ IUCN (2024-2) 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) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : บริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา และบริเวณใกล้เคียง

2.10) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษานิตและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจแล้ว 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 15-16 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

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

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน นครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538) พบว่า พบความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าในพื้นที่ โครงการ จำนวน 70 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 12 ชนิด นก จำนวน 40 ชนิด และ สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 18 ชนิด จากการตรวจสอบประเภทและสถานภาพสัตว์ป่า ไม่พบสัตว์ป่าสงวนในพื้นที่โดยรอบโครงการและไม่พบ สัตว์ที่ใกล้สูญพันธุ์หรือมีแนวโน้มจะสูญพันธุ์

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยาน นครราชสีมา ไม่รบกวนแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัย อย่างไรก็ตาม พื้นที่โดยรอบโครงการส่วนใหญ่เป็น ชุมชน มีการทำการเกษตรกรรม คาดว่าอาจมีนกมาอาศัยหากินอยู่บ้าง ซึ่งอาจมีผลกระทบจากนกต่อการดำเนินการของท่าอากาศยาน จึงเป็นผลกระทบระดับต่ำ

#### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 91 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวกิ่งก่าสีดำ และเหยี่ยวขาว รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 5 ชนิด คือ ไก่ป่า นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง และอีกา ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับปานกลาง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด คือ นก แอนทิงใหญ่

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 81 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 7 ชนิด คือ เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวต่างดำ ขาว เหยี่ยวกิ่งก่าดำ เหยี่ยวผึ้ง เหยี่ยวปีกแดง เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวนกเขาชิครา และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด และอีกา ส่วนผลการสำรวจในเดือน สิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 65 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวปีกแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้า ระวัง พบ 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และอีกา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 74 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา และเหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 5 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกนางแอ่นบ้าน



และนกนางแอ่นตะโพกแดง ส่วนผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 74 ชนิด โดยไม่พบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบ 2 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวปีกแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบ 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และอีกา

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจสัตว์ป่าที่ได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 15-16 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดของผลการสำรวจดังนี้

#### 3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป

ภายในท่าอากาศยานนครราชสีมา มีสภาพภูมิประเทศ ส่วนใหญ่เป็นที่ราบ มีแหล่งอาศัย และหากินของนกรวมทั้งสัตว์อื่นๆ อยู่มาก ขณะที่ท่าอากาศยานมีพื้นที่กว้างขวางและล้อมรอบด้วยป่าไม้ที่มีความอุดมสมบูรณ์ สำหรับในบริเวณเขตการบินสองข้างทางวิ่ง มีการปลูกหญ้าและตัดแต่งหญ้าอย่างสม่ำเสมอ มีการตัดต้นไม้เพื่อกำจัดแหล่งที่อยู่อาศัยของนกและสัตว์ต่างๆ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร สำนักงานและลานจอดรถ ซึ่งมีต้นไม้เดิมที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่และต้นไม้ที่ท่าอากาศยานปลูกไว้เพื่อความสวยงามและให้ร่มเงา

สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานนครราชสีมา พบว่าพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา วางตัวในแนวตะวันออกเฉียงเหนือ-ตะวันตกเฉียงใต้ ห่างจากตัวอำเภอเฉลิมพระเกียรติไปทางทิศใต้ โดยใช้ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 226 เข้าไปประมาณ 7 กิโลเมตร พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันออก และ ทิศใต้ เป็นพื้นที่ป่าไม้ ส่วนด้านทิศตะวันตก เป็นพื้นที่เกษตรกรรม (ไร่มันสำปะหลัง) ห่างออกไปเป็นชุมชนหนาแน่นน้อย ในตำบลหนองยาง โดยเป็นกลุ่มบ้านเรียงรายไปตามทางหลวงชนบท นม.2039

#### 3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน

บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการของท่าอากาศยานนครราชสีมาโดยส่วนใหญ่ได้รับการพัฒนาจนเกือบเต็มพื้นที่ แต่อย่างไรก็ตามยังมีบางพื้นที่ถูกปล่อยให้เป็นพื้นที่รกร้าง ทำให้มีไม้ยืนต้น ไม้พุ่มขึ้นอยู่ในระดับหนึ่ง สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งเป็นพื้นที่ปลูกหญ้าและเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่บริเวณรอบสนามบินในรัศมี 5 กิโลเมตร พบพรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงานและบ้านพักพนักงาน เช่น ประดู่กิ่งอ่อน ราชพฤกษ์ หางนกยูงฝรั่ง สัตบรรณ และลีลาวดี และพรรณไม้ที่พบโดยพื้นที่บริเวณรอบสนามบิน เช่น ยางเหียง ยางกราด ประดู่ป่า มะค่าแต้ ตะคร้อ พุทธรักษา มะหาด และขี้เหล็ก เป็นต้น

#### 3.3.3) ความหลากหลายของสัตว์

จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานจำนวนรวมทั้งสิ้น 64 ชนิด สามารถจำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด นก จำนวน 61 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 ถึง ตารางที่ 5.2.5-3 และภาพที่ 5.2.5-1)

ตารางที่ 5.2.5-1				
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครราชสีมา				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Squamata				
Family Scincidae				
ตะกวดเบงกอล ( <i>Varanus bengalensis</i> )	+	ค	—	NT
Family Pythonidae				
งูเหลือม ( <i>Malayopython reticulatus</i> )	+	ค	—	—
2	0,0,2	2	1	1

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

ตารางที่ 5.2.5-2				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครราชสีมา				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anseriformes				
Family Anatidae				
เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> )	+	ค	—	—
Order Galliformes				
Family Phasianidae				
ไก่ป่า ( <i>Gallus gallus</i> )	+	ค	—	—
Order Caprimulgiformes				
Family Apodidae				
นกแอ่นกินรัง ( <i>Aerodramus germani</i> )	++	ค	—	—
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasienis</i> )	+	ค	—	—
นกแอ่นบ้าน ( <i>Apus nipalensis</i> )	+	ค	—	—
Order Cuculiformes				
Family Cuculidae				
นกกะปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )	++	ค	—	—
นกกาเหว่า ( <i>Eudynamis scolopaceus</i> )	+++	ค	—	—
นกอีวาบตั๊กแตน ( <i>Cacomantis merulinus</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> )	+	—	—	—

ตารางที่ 5.2.5-2				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Charadriiformes				
Family Charadriidae				
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	++	ค	—	—
Order Charadriiformes				
Family Charadriidae				
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	+	ค	—	—
Order Pelecaniformes				
Family Ardeidae				
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )	+	ค	—	—
Order Accipitriformes				
Family Accipitridae				
เหยี่ยวขาว ( <i>Elanus caeruleus</i> )	+	ค	—	—
เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ ( <i>Aviceda leucophotes</i> )	+	ค	—	—
เหยี่ยวนกเขาชัคิรา ( <i>Accipiter badius</i> )	++	ค	—	—
เหยี่ยวปีกแดง ( <i>Butastur liventer</i> )	++	ค	NT	—
Order Bucerotiformes				
Family Upupidae				
นกกระรางหัวขวาน ( <i>Upupa epops</i> )	+	ค	—	—
Order Coraciiformes				
Family Coraciidae				
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias benghalensis</i> )	+++	ค	—	—
นกตะขาบดง ( <i>Eurystomus orientalis</i> )	+	ค	—	—
Family Alcedinidae				
นกกระเดียนอกขาว ( <i>Halcyon smymensis</i> )	+	ค	—	—
Family Meropidae				
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )	++	ค	—	—
Order Piciformes				
Family Megalaimidae				
นกโพระดกธรรมดา ( <i>Psilopogon lineatus</i> )	+	ค	—	—
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )	+	ค	—	—
Order Psittaciformes				
Family Psittacidae				
นกแก้วหัวแพร ( <i>Psittacula roseata</i> )	++	ค	—	NT
Order Passeriformes				
Family Artamidae				
นกแอ่นพง ( <i>Artamus fuscus</i> )	+	ค	—	—
Family Aegithinidae				
นกขมิ้นน้อยธรรมดา ( <i>Aegithina tiphia</i> )	+	ค	—	—
Family Campephagidae				
นกขี้เถ้าใหญ่ ( <i>Coracina macei</i> )	+	ค	—	—



ตารางที่ 5.2.5-2				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
<b>Family Dicruridae</b>				
นกแซงแซวหางปลา ( <i>Dicrurus macrocercus</i> )	++	ค	—	—
นกแซงแซวหงอนขน ( <i>Dicrurus hottentottus</i> )	+	ค	—	—
<b>Family Picidae</b>				
นกหัวขวานด่างแคระ ( <i>Picooides canicapillus</i> )	+	ค	—	—
นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง ( <i>Dinopium javanense</i> )	+	ค	—	—
<b>Family Rhipiduridae</b>				
นกอีแพรดแถบออกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )	+	ค	—	—
<b>Family Corvidae</b>				
นกขุนแผน ( <i>Urocissa erythroryncha</i> )	+	ค	—	—
นกกาแวว ( <i>Crypsirina temia</i> )	++	ค	—	—
อีกา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> )	++	ค	—	—
<b>Family Alaudidae</b>				
นกจาบผ่นปีกแดง ( <i>Mirafra erythrocephala</i> )	++	ค	—	—
<b>Family Pycnonotidae</b>				
นกปรอดหัวโขน ( <i>Pycnonotus jocosus</i> )	+	ค	—	—
นกปรอดหัวสีเข้ม ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )	++	ค	—	—
นกปรอดหน้าवल ( <i>Pycnonotus goiavier</i> )	+	ค	—	—
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus blanfordi</i> )	++	ค	—	—
<b>Family Hirundinidae</b>				
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	++	ค	—	—
นกนางแอ่นตะโพกแดง ( <i>Cecropis daurica</i> )	+	ค	—	—
<b>Family Cisticolidae</b>				
นกกระจุบหญ้าสี่รีบบ ( <i>Prinia inornata</i> )	+	ค	—	—
นกกระจุบธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )	+	ค	—	—
<b>Family Sturnidae</b>				
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )	+	ค	—	—
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> )	++	ค	—	—
นกกิ้งโครงคอดำ ( <i>Gracupica nigricollis</i> )	+++	ค	—	—
นกกิ้งโครงเกลบหัวเทา ( <i>Sturnia malabarica</i> )	+	ค	—	—
<b>Family Muscicapidae</b>				
นกกาขเหน็บ ( <i>Copsychus saularis</i> )	++	ค	—	—
นกยอดหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )	+	ค	—	—
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )	+	ค	—	—
<b>Family Dicaeidae</b>				
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	+	ค	—	—
<b>Family Nectariniidae</b>				
นกกินปลีคอสีน้ำตาล ( <i>Anthreptes malacensis</i> )	+	ค	—	—
นกกินปลีอกเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	+	ค	—	—

ตารางที่ 5.2.5-2				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Family Passeridae				
นกกระจอกจอกตาล ( <i>Passer flaveolus</i> )	++	ค	—	—
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )	+	ค	—	—
Family Estrildidae				
นกกระดัดขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> )	++	ค	—	—
Family Motacillidae				
นกเด้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )	+	ค	—	—
61	37,21,3	58	1	1

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

ตารางที่ 5.2.5-3				
รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Rodentia				
Family Sciuridae				
กระรอกหลากสี ( <i>Callosciurus finlaysonii</i> )	+	—	—	—
1	1,0,0	0	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)



นกเอี้ยงหงอน



นกแก้วหัวแพร



นกยางกรอกพันธุ์จีน



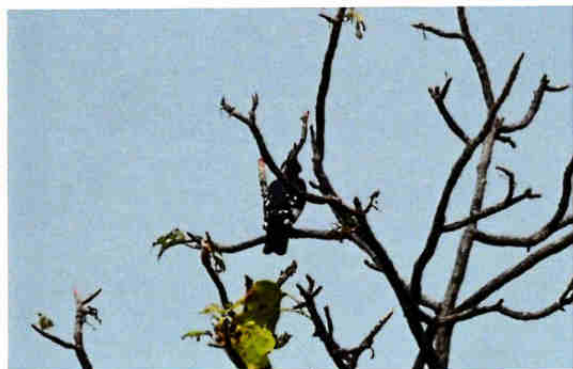
นกตีทอง



นกยอดหญ้าหัวดำ



นกกระแตแต้แว๊ด



เหยี่ยวกิ่งก่าสีดำ



นกตะขาบทุ่ง

ครั้งที่ 1 ช่วงเดือนเมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา



### 3.3.4) ความสุขุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน นครราชสีมา พบทั้งหมด 64 ชนิด ไม่อาจระบุเป็นจำนวนตัวต่อหน่วยพื้นที่ได้อย่างชัดเจนเนื่องจากปัจจัยสำคัญ คือ การประเมินปริมาณประชากรของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ซึ่งต้องใช้วิธีการแตกต่างกันหลากหลาย จึงไม่อาจดำเนินการได้ในช่วงของการศึกษาที่มีระยะเวลายาว ด้วยเหตุนี้ ปริมาณประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดจึงประเมินเป็นระดับความสุขุมสัมพัทธ์ซึ่งจำแนกเป็น 3 ระดับ คือ สุขุมมาก สุขุมปานกลาง และสุขุมน้อย รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.5-4 และมีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความสุขุมสัมพัทธ์ ดังนี้

**ระดับสุขุมสัมพัทธ์มาก :** เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมากหรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้งซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้างหรือกินอาหารได้หลากหลายประเภทจึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมากหรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดีจึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก โดยพบนก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกกาเหว่า นกตะขาบทุ่ง และนกกิ้งก้องคอคดดำ

**ระดับสุขุมสัมพัทธ์ปานกลาง :** เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐาน หรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้งแต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับสุขุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดีหรือปรับตัวอาศัยในที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย โดยพบนก จำนวน 21 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นกินรัง นกกะปูดใหญ่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวนกเขาชिरา เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกแก้วหัวแพร นกแซงแซวหางปลา นกกาแวน อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกนางแอ่นบ้าน นกเอี้ยงสาธิตา นกนางเขนบ้าน นกตะขาบทุ่ง นกกระจอกตาล และนกกะตีดัดขี้หนู

**ระดับสุขุมสัมพัทธ์น้อย :** เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย รายละเอียดดังนี้

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ตะกวดเบงกอล และงูเหลือม

นก จำนวน 37 ชนิด ได้แก่ เช่น เป็ดแดง ไก่ป่า นกแอ่นตาล นกแอ่นบ้าน นกอีวาบดักแตน นกเขาขาว นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวขาว เหยี่ยวกิ้งก่าสีด้า นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบดง นกกระเต็นอกขาว นกโพระดกธรรม นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกขี้เถ้าใหญ่ นกแซงแซวหางอนขน นกหัวขวานต่างแคะ นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง นกอีแพรดแถบออกดำ นกขุนแผน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหน้าหงาย นกนางแอ่นตะโพกแดง นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกกิ้งก้องกลบหัวเทา นกยอหญ้าหัวดำ นกยอหญ้าสีด้า นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกินปลือกสีน้ำตาล นกกระจอกใหญ่ และนกเด้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี

ตารางที่ 5.2.5-4 จำนวนชนิดตามระดับความสุขุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา				
ชั้นสัตว์ป่า	ระหว่างวันที่ 15-16 เมษายน พ.ศ.2568			
	ทั้งหมด	สุขุมมาก	สุขุมปานกลาง	สุขุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	0	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน	2	0	0	2
นก	61	3	21	37
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	1	0	0	1
รวม	64	3	21	40

### 3.3.5) สถานภาพสัตว์ป่า

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

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 58 ชนิด โดยมีรายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-5)

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ตะกวดเบงกอล และงูเหลือม

นก จำนวน 58 ชนิด ได้แก่ นกกาเหว่า นกตะขาบทุ่ง นกกิ่งไคร้คอดำ นกแอ่นกินรัง นกกะปูดใหญ่ นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวนกเขาชिरา เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกแก้วหัวแพร นกแซงแซวหางปลา นกกาแวน อีกร นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกนางแอ่นบ้าน นกเอี้ยงสาธิต นกนางแอ่นบ้าน นกกระจอกตาล นกกระต๊อขี้หมู เป็ดแดง ไก่ป่า นกแอ่นตาล นกแอ่นบ้าน นกอีวาบตักแต่น นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวขาว เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบดง นกกระต๊อนอกขาว นกโพระดกธรรมดา นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกขี้เถ้าใหญ่ นกแซงแซวหางนสน นกหัวขวานด่างแคระ นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง นกอีแพรดแถบออกดำ นกขุนแผน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหน้าขาว นกนางแอ่นตะโพกแดง นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกกิ่งไคร้กลบหัวเทา นกยอดหญ้าหัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกินปลีคอสีน้ำตาล นกกระจอกใหญ่ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ตารางที่ 5.2.5-5 จำนวนชนิดจำแนกตามสถานภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา				
ชั้นสัตว์ป่า	ระหว่างวันที่ 15-16 เมษายน พ.ศ.2568			
	ทั้งหมด	สัตว์สงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	0	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน	2	0	2	0
นก	58	0	58	3
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	1	0	0	1
รวม	61	0	60	4



### 3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท คือ นกที่กินพืช นกที่กินสัตว์ และนกที่กินพืชและสัตว์ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-6)

**นกที่กินพืช** จำนวน 14 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกแก้วหัวแพร นกกระจอกตาล นกกระต๊อขี้หมู เป็ดแดง นกเขาขาว นกโพระดกธรรมดา นกตีทอง นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกินปลีคอสีน้ำตาล และนกกระจอกใหญ่ นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

**นกที่กินสัตว์** จำนวน 33 ชนิด ได้แก่ นกตะขาบทุ่ง นกแอ่นกินรัง นกกระแตแต้แว๊ด นกแซงแซวหางปลา นกกาแวน นกนางแอ่นบ้าน นกยางชนบ้าน นกปากห่างนกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวขาว เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบดง นกกะเต็นอกขาว นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกขี้เถ้าใหญ่ นกหัวขวานด่างแคระ นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง นกอีแพรดแถบออกดำ นกนางแอ่นตะโพกแดง นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกยอดหญ้าหัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ และนกเด้าดินทุ่งเล็ก โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำและอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืชที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

**นกที่กินพืชและสัตว์** จำนวน 14 ชนิด ได้แก่ นกกาเหว่า นกกิ้งโครงคอดำ นกกะปูดใหญ่ อีกา นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงสาสิก้า ไก่ป่า นกแซงแซวหงอนขน นกขุนแผน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวนวล นกเอี้ยงหงอน และนกกิ้งโครงกลับหัวเทา

ตารางที่ 5.2.5-6 ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> )	✓		
ไก่ป่า ( <i>Gallus gallus</i> )			✓
นกแอ่นกินรัง ( <i>Aerodramus germani</i> )		✓	
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasiensis</i> )		✓	
นกแอ่นบ้าน ( <i>Apus nipalensis</i> )		✓	
นกกะปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )			✓
นกกาเหว่า ( <i>Eudynamis scolopaceus</i> )			✓
นกอีวาบดักแตน ( <i>Cacomantis merulinus</i> )		✓	
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	✓		
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	✓		
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	✓		
นกเขาขาว ( <i>Geopelia striata</i> )	✓		
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )		✓	
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )		✓	
เหยี่ยวขาว ( <i>Elanus caeruleus</i> )		✓	
เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ ( <i>Aviceda leuphotes</i> )		✓	
เหยี่ยวนกเขาขีดรา ( <i>Accipiter badius</i> )		✓	
เหยี่ยวปีกแดง ( <i>Butastur liventer</i> )		✓	
นกกระรางหัวขวาน ( <i>Upupa epops</i> )		✓	



ตารางที่ 5.2.5-6			
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias benghalensis</i> )		✓	
นกตะขาบดง ( <i>Eurystomus orientalis</i> )		✓	
นกกระเดียนอกขาว ( <i>Halcyon smyrensis</i> )		✓	
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )		✓	
นกโพระดกธรรมดา ( <i>Psilopogon lineatus</i> )	✓		
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )	✓		
นกแก้วหัวแพร ( <i>Psittacula roseata</i> )	✓		
นกแอ่นพง ( <i>Artamus fuscus</i> )		✓	
นกขมิ้นน้อยธรรมดา ( <i>Aegithina tiphia</i> )		✓	
นกขี้เถ้าใหญ่ ( <i>Coracina macei</i> )		✓	
นกหัวขวานด่างแคระ ( <i>Picoides canicapillus</i> )		✓	
นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง ( <i>Dinopium javanense</i> )		✓	
นกแซงแซวหางปลา ( <i>Dicrurus macrocercus</i> )		✓	
นกแซงแซวหงอนขน ( <i>Dicrurus hottentottus</i> )			✓
นกอีแพรดแถบอกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )		✓	
นกขุนแผน ( <i>Urocissa erythrorhyncha</i> )			✓
นกกาแวว ( <i>Crypsirina temia</i> )		✓	
อีกา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> )			✓
นกจาบผ่นปีกแดง ( <i>Mirafra erythrocephala</i> )		✓	
นกปรอดหัวโขน ( <i>Pycnonotus jocosus</i> )			✓
นกปรอดหัวสีเข้ม ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )			✓
นกปรอดหน้าवल ( <i>Pycnonotus goiavier</i> )			✓
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus blanfordi</i> )			✓
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )		✓	
นกนางแอ่นตะโพกแดง ( <i>Cecropis daurica</i> )		✓	
นกกระจุบหญ้าสีเขียว ( <i>Prinia inornata</i> )		✓	
นกกระจุบธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )		✓	
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )			✓
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> )			✓
นกกิ้งโครงคอดำ ( <i>Gracupica nigricollis</i> )			✓
นกกิ้งโครงเกลือบหัวเทา ( <i>Sturnia malabarica</i> )			✓
นกกาจเขนบ้าน ( <i>Copsychus saularis</i> )		✓	
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )		✓	
นกยอดหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )		✓	
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	✓		
นกกินปลีอกเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	nectar		
นกกินปลีคอสีน้ำตาล ( <i>Antheptes malacensis</i> )	nectar		
นกกระจอกตาล ( <i>Passer flaveolus</i> )	✓		
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )	✓		
นกกระดิดขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> )	✓		
นกเด้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )		✓	
61	14	33	14

nectar = นกที่กินน้ำหวานจากเกสรดอกไม้

### 3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกในบริเวณพื้นที่ศึกษา จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-7)

**นกประจำถิ่น** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น จำนวน 55 ชนิด ได้แก่ นกกาเหว่า นกตะขาบทุ่ง นกกิ่งไคร้คอดำ นกแอ่นกินรัง นกกะปูดใหญ่ นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวนกเขาชिरา เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกแก้วหัวแพร นกแซงแซวหางปลา นกกาแวน อีกา นกจาบฝนปีกแดง นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงสาธิตา นกนางนวลบ้าน นกกระจอกตาล นกกระต๊อขี้หมู เป็ดแดง ไก่ป่า นกแอ่นตาล นกแอ่นบ้าน นกอีวาบตักแต่น นกปากห่าง เหยี่ยวขาว นกกระยางหัวขวาน นกตะขาบดง นกกระเต็นอกขาว นกโพระดกธรรมดา นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกขี้เถ้าใหญ่ นกแซงแซวหางอนขน นกหัวขวานด่างแคระ นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง นกอีแพรดแถบอกดำ นกขุนแผน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหน้าवल นกกระจับหญ้าสีเรียบ นกกระจับธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกินปลือกสีน้ำตาล นกกระจอกใหญ่ นกฟิราป่า นกเขาใหญ่ นกเขาขาวและนกเค้าดินทุ่งเล็ก

**นกอพยพในช่วงฤดูหนาว** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 6 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นตะโพกแดง นกกิ่งไคร้กลบหัวเทา และนกยอดหญ้าหัวดำ

**นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ** เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ไม่พบนกกลุ่มนี้จากการศึกษา

**นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่** นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ในประเทศไทย บางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว ซึ่งไม่พบนกกลุ่มนี้จากการศึกษา

ตารางที่ 5.2.5-7 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> )	R
ไก่ป่า ( <i>Gallus gallus</i> )	R
นกแอ่นกินรัง ( <i>Aerodramus germani</i> )	R
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasiensis</i> )	R
นกแอ่นบ้าน ( <i>Apus nipalensis</i> )	R
นกกะปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )	R
นกกาเหว่า ( <i>Eudynamis scolopaceus</i> )	R
นกอีวาบตักแต่น ( <i>Cacomantis merulinus</i> )	R
นกฟิราป่า ( <i>Columba livia</i> )	R
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	R
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	R
นกเขาขาว ( <i>Geopelia striata</i> )	R
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	R

ตารางที่ 5.2.5-7 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	R
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )	N
เหยี่ยวขาว ( <i>Elanus caeruleus</i> )	R
เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ ( <i>Aviceda leuphotes</i> )	N
เหยี่ยวนกเขาชิดรา ( <i>Accipiter badius</i> )	R
เหยี่ยวปีกแดง ( <i>Butastur liventer</i> )	R
นกกระจ่างหัวขวาน ( <i>Upupa epops</i> )	R
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias benghalensis</i> )	R
นกตะขาบดง ( <i>Eurystomus orientalis</i> )	R
นกกระเด็นอกขาว ( <i>Halcyon smymensis</i> )	R
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )	R
นกโพระดกธรรมดา ( <i>Psilopogon lineatus</i> )	R
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )	R
นกแก้วหัวแพร ( <i>Psittacula roseata</i> )	R
นกแอ่นพง ( <i>Artamus fuscus</i> )	R
นกขมิ้นน้อยธรรมดา ( <i>Aegithina tiphia</i> )	R
นกขี้เถ้าใหญ่ ( <i>Coracina macei</i> )	R
นกหัวขวานด่างแคระ ( <i>Picooides canicapillus</i> )	R
นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง ( <i>Dinopium javanense</i> )	R
นกแซงแซวหางปลา ( <i>Dicrurus macrocercus</i> )	R
นกแซงแซวหงอนขน ( <i>Dicrurus hottentottus</i> )	R
นกอีแพรดแถบอกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )	R
นกขุนแผน ( <i>Urocissa erythroryncha</i> )	R
นกกาแวว ( <i>Crypsirina temia</i> )	R
อีกา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> )	R
นกจาบผ่นปีกแดง ( <i>Mirafra erythrocephala</i> )	R
นกปรอดหัวโขน ( <i>Pycnonotus jocosus</i> )	R
นกปรอดหัวสีเขม่า ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )	R
นกปรอดหน้าवल ( <i>Pycnonotus goiavier</i> )	R
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus blanfordi</i> )	R
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	N
นกนางแอ่นตะโพกแดง ( <i>Cecropis daurica</i> )	N
นกกระจุบหญ้าสี่ริ้ว ( <i>Prinia inornata</i> )	R
นกกระจุบธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )	R
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridothers grandis</i> )	R
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridothers tristis</i> )	R



ตารางที่ 5.2.5-7 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกกิ้งโครงคอดำ ( <i>Gracupica nigricollis</i> )	R
นกกิ้งโครงเกลบหัวเทา ( <i>Sturnia malabarica</i> )	N
นกยางเขนบ้าน ( <i>Copsychus saularis</i> )	R
นกยอตหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )	N
นกยอตหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )	R
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	R
นกกินปลือกเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	R
นกกินปลือกสีน้ำตาล ( <i>Antheptes malacensis</i> )	R
นกกระจอกตาล ( <i>Passer flaveolus</i> )	R
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )	R
นกกระดัดขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> )	R
นกเด้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )	R
61	55,6,3

R = นกประจำถิ่น N = นกอพยพ B = นกอพยพเข้ามาสร้างรังวางไข่

### 3.3.8) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจภาคสนามในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานร้อยเอ็ด มีจำนวน 8 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

#### โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)

ปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากินยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลดลงหรือไม่ก็มีโอกาสนกชนนกลดลง จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกในระดับสูง ในระดับปานกลาง และในระดับต่ำ (ควรเฝ้าระวัง) ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-8)

ตารางที่ 5.2.5-8			
โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่อากาศยานจะชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )	✓		
นกแก้วหัวแพร ( <i>Psittacula roseata</i> )	✓		
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )		✓	
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias benghalensis</i> )		✓	
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )	✓		
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )		✓	
เหยี่ยวกิ่งก่าสีดำ ( <i>Aviceda leuphotes</i> )			✓
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias benghalensis</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
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )	✓		
นกแก้วหัวแพร ( <i>Psittacula roseata</i> )	✓		
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )		✓	
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias benghalensis</i> )		✓	
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )	✓		
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )		✓	
เหยี่ยวกิ่งก่าสีดำ ( <i>Aviceda leuphotes</i> )			✓
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias benghalensis</i> )	✓		
8	4	3	1

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2568)

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

### ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่

เหยี่ยวกิ่งก่าสีดำ เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินด้วย

### ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : จำนวน 3 ชนิด

คือ

นกกระแตแต้แว๊ด เป็นนกที่มีขนาดเล็กถึงปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินเป็นคู่ หรือเป็นฝูง เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

นกตะขาบทุ่ง เป็นนกที่มีขนาดเล็ก หากินด้วยการบินโฉบจับแมลงกลางอากาศ ดังนั้น จึงมีการบินหากินอยู่ตลอดเวลาทั้งวัน ทั้งยังมีจำนวนประชากรในเขตพื้นที่การบินระดับกลาง และมีพฤติกรรมรวมกันเป็นฝูงเพื่อหากินในเขตพื้นที่การบิน

### ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง :

จำนวน 4 ชนิด คือ

นกเอี้ยงหงอน เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตามอาคารสำนักงานต่าง ๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

นกยอหดหญ้าสีดำ เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินกว้างตามทุ่งนา ทุ่งหญ้าสั้น ๆ รอบหนองบึง ใกล้แหล่งน้ำ และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินอยู่ตามลำพังหรือเป็นคู่ เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

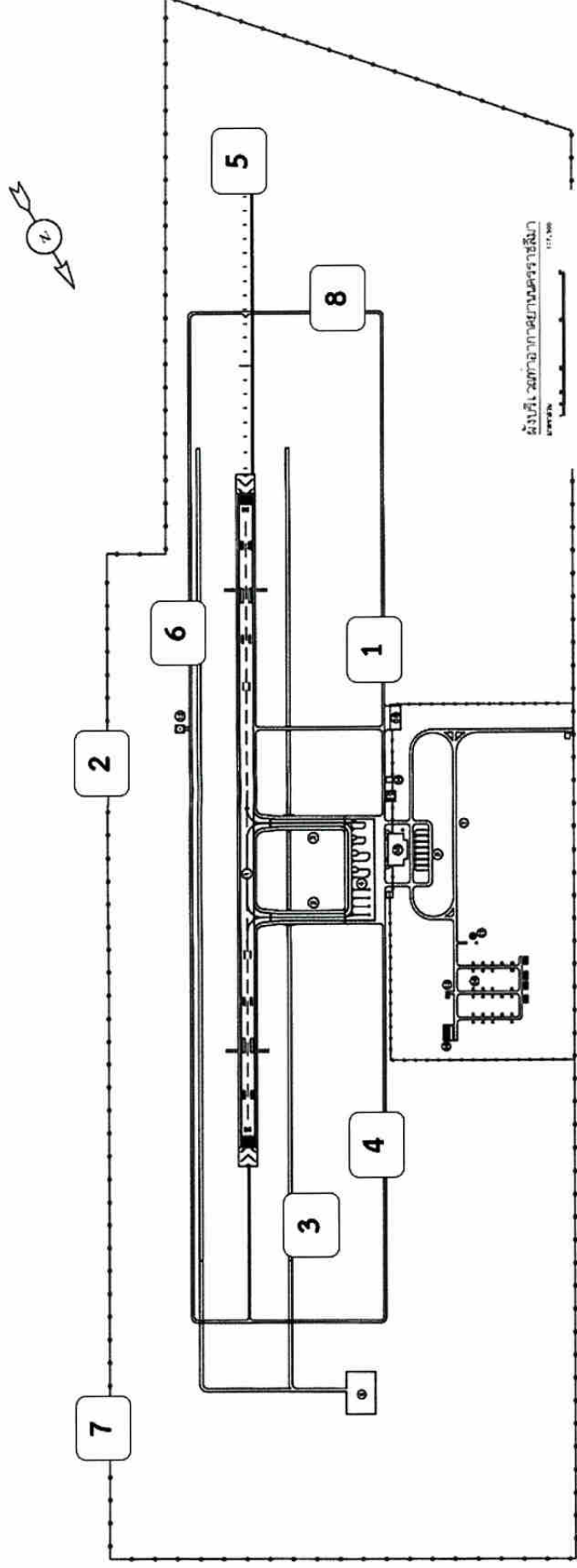
ตารางที่ 5.2.5-10			
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนครราชสีมา			
Potential of Strike	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	นกเอี้ยงหงอน นกแก้วหัวแพร นกยอหดหญ้าหัวดำ นกตะขาบทุ่ง		
ปานกลาง		นกยางกรอกพันธุ์จีน นกตะขาบทุ่ง นกกระแตแต้แว๊ด	
สูง			เหยี่ยวกิ่งก่าสีดำ

หมายเหตุ : จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568

### 3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนกระหว่างปี พ.ศ.2565 ถึงปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ. 2568) ของท่าอากาศยานนครราชสีมา ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) พบว่า ระหว่างปี พ.ศ.2565 ถึงปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ. 2568) ไม่เคยเกิดเหตุการณ์อากาศยานชนนก





#### ครั้งที่ 1

- 1 = นกเลี้ยงหงอน
- 2 = นกแก้วหัวแพร
- 3 = นกยางกรอกพันธุ์จีน
- 4 = นกตีทอง
- 5 = นกยอดหญ้าหัวดำ
- 6 = นกกระแตแต้แต้วัด
- 7 = เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ
- 8 = นกตะขาบทุ่ง

ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เฝ้าระวังเป็นอันตรายต่อการบิน ครั้งที่ 1

รูปที่ 5.2.5-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เฝ้าระวังเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนครราชสีมา

#### 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายน พ.ศ.2568) กับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มีนาคม พ.ศ.2538) และผลการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม 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 ท่าอากาศยานนครราชสีมา								
ประเภท	มี.ค. 38 <sup>1/</sup>	พ.ค. 65 <sup>1/</sup>	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	เม.ย. 66 <sup>1/</sup>	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	เม.ย. 67	ก.ค. 67	เม.ย. 68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	-	9	8	4	9	3	3	0
สัตว์เลื้อยคลาน	18	19	13	10	8	8	9	2
นก	40	53	44	59	43	58	55	61
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	12	8	7	8	5	5	7	1
รวม	70	89	72	81	65	74	74	64

ที่มา : <sup>1/</sup>รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538)

<sup>2/</sup>รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนครราชสีมา โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ

ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา

(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : การศึกษาปัจจุบัน ไม่พบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาได้ รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก แสดงดังตารางที่ 5.2.5-12

ตารางที่ 5.2.5-12								
เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.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> )	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
<i>Family Microhylidae</i>								
อึ่งอ่างบ้าน ( <i>Kaloula pulchra</i> )	x	✓	x	✓	✓	✓	✓	x
อึ่งลายแต้ม ( <i>Microhyla butleri</i> )	x	✓	✓	x	x	x	x	x
อึ่งน้ำเต้า ( <i>Microhyla mukhlesuri</i> )	x	✓	✓	✓	✓	x	x	x
อึ่งข้างดำ ( <i>Microhyla heymonsi</i> )	x	✓	✓	x	✓	x	x	x
<i>Family Dicroglossidae</i>								
กบหนอง ( <i>Fejervarya limnocharis</i> )	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	x
กบนา ( <i>Hoplobatrachus rugulosus</i> )	x	x	x	x	✓	x	x	x
เขียดจระนา ( <i>Occidozyga lima</i> )	x	✓	✓	x	✓	x	x	x
เขียดหลังปุ่มที่ราบ ( <i>Occidozyga martensii</i> )	x	✓	✓	x	x	x	x	x
เขียดทราย ( <i>Occidozyga martensii</i> )	x	x	x	x	✓	x	x	x
<i>Family Rhacophoridae</i>								
ปาดบ้านหัวใหญ่ ( <i>Polypedates megacephalus</i> )	x	✓	✓	x	✓	x	x	x
รวม	0	9	9	4	9	3	3	0

## 4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลื้อยคลาน แสดงดังตารางที่ 5.2.5-13

## 4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ตะกวด

เบงกอล และ งูเหลือม

## 4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่

งูเหลือม

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่

ตะกวดเบงกอล

ตารางที่ 5.2.5-13								
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Squamata</i>								
<i>Family Agamidae</i>								
แยออีสาน ( <i>Leiolepis reevesi rubritaeniata</i> )	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×
กิ้งก่าริ้ว ( <i>Calotes versicolor</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าสวน ( <i>Calotes mystaceus</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าหัวสีฟ้า ( <i>Calotes mystaceus</i> )	×	×	×	✓	×	✓	✓	×
<i>Family Gekkonidae</i>								
กิ้งก่าหัวแดง ( <i>Calotes versicolor</i> )	✓	×	×	✓	×	✓	✓	×
จิ้งจกดินลายจุด ( <i>Dixonius siamensis</i> )	×	✓	✓	×	×	×	×	×
จิ้งจกหินสีจาง ( <i>Gehyra mutilata</i> )	×	✓	✓	×	×	×	×	×
จิ้งจกหางหนาม ( <i>Hemidactylus frenatus</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
จิ้งจกหางแบนเล็ก ( <i>Hemidactylus platyurus</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
<i>Family Scincidae</i>								
จิ้งเหลนหลากหลาย ( <i>Eutropis macularia</i> )	×	✓	✓	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนบ้าน ( <i>Eutropis multifasciata</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
จิ้งเหลนหางยาว ( <i>Mabuya longicularia</i> )	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×
จิ้งเหลนเรียวท้องเหลือง ( <i>Lygosoma bowringii</i> )	×	✓	✓	×	×	×	×	×
<i>Family Varanidae</i>								
ตะกวดเบงกอล ( <i>Varanus bengalensis</i> )	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Pythonidae</i>								
งูเหลือม ( <i>Python reticulatus</i> )	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
งูดินบ้าน ( <i>Ramphotyphlops braminus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Viperidae</i>								
งูกะปะ ( <i>Calloselasma rhodostoma</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Homalopsidae</i>								
งูหัวกะโหลก ( <i>Homalopsis buccata</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×



ตารางที่ 5.2.5-13 เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Family Elapidae</i>								
งูเห่า ( <i>Naja kaouthia</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูเห่าหม้อ ( <i>Naja kaouthia</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×
งูจงอาง ( <i>Ophiophagus hannah</i> )	✓	×	×	✓	×	×	×	×
งูสามเหลี่ยม ( <i>Bungarus fasciatus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Colubridae</i>								
งูปีแก้วลายแต้ม ( <i>Oligodon fasciolatus</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×
งูสิงบ้าน ( <i>Ptyas korros</i> )	✓	✓	×	×	×	×	×	×
งูสิงทางลาย ( <i>Ptyas mucosa</i> )	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
งูสามม่านพระอินทร์ ( <i>Dendrelaphis pictus</i> )	✓	×	✓	×	×	×	×	×
งูทางมะพร้าวลายขีด ( <i>Coelognathus radiatus</i> )	✓	✓	×	×	✓	×	×	×
งูไซ ( <i>Enhydrys bocourti</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูเขียวหางไหม้ ( <i>Gonyosoma oxycephalum</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูเขียวพระอินทร์ ( <i>Chrysopelea ornata</i> )	×	×	×	×	×	×	✓	×
งูเขียวปากแพน ( <i>Ahaetulla nasuta</i> )	✓	✓	×	×	×	×	×	×
รวม	18	19	13	10	8	8	9	2

#### 4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดังตารางที่ 5.2.5-14

##### 4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 18 ชนิด ได้แก่ นกเขก เต่า นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า ไก่ป่า นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบ ดง นกโพระดกธรรมดา นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกกระจุยธรรมดา นกเอี้ยง หองอน นกยางเขนบ้าน นกกระจอกตาล นกเด้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 37 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกปากห่าง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชิศรา เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ เหยี่ยวปีกแดง นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกอี วาบตักแตน นกแอ่นตาล นกแอ่นกินรัง นกแอ่นบ้าน นกจาบคาเล็ก นกตะขาบทุ่ง นกตีทอง นกหัวขวานด่างแคระ นกแอ่น พง นกขี้เถ้าใหญ่ นกแซงแซวหางอนขน นกกาแวน นกขุนแผน นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดหน้าขาว นก ปรอดหัวโขน นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นตะโพกแดง นกกระจุยหน้าสีเรียบ นกกิ้งก่าคอดำ นกเอี้ยงสาธิต นกกิ้งก่า กรง นกหัวเตา นกยอหน้าสีดำ นกยอหน้าหัวดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีคอสีน้ำตาล นกกินปลีคอเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระต๊อสีชมพู

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 18 ชนิด ได้แก่ นกกาบบัว นกเขก เหยี่ยวดำ นกออก นกคุ่มอกลาย นกเขาเปล้าธรรมดา นกกระปูดเล็ก นกกระทาทุ่ง นก กระต๊อนน้อยธรรมดา นกขุนทอง นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ อีกา นกปรอดสวน นกกระจอกบ้าน นกกระจอกป่าท้องเหลือง นกเด้าลมหลังเทา

#### 4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 38 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวกิ่งก่าสีดำ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกอิวบดักแตน นกกระปูดใหญ่ นกกากเหว่า ไก่ป่า นกแอ่นตาล นกแอ่นบ้าน นกกระรางหัวขวาน นกจาบคาเล็ก นกตะขาบทุ่ง นกโพระดกธรรมดา นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา อีกา นกกาแว่น นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกนางแอ่นบ้าน นกกระजิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกานกทางเขนบ้าน นกยอหญ้าสีดำ นกกินปลีคอเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระต๊อขี้หมู นกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 19 ชนิด ได้แก่ นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวปีกแดง นกแอ่นกินรัง นกตะขาบตง นกกระเต็นอกขาว นกหัวขวานต่างแคะ นกขี้เถ้าใหญ่ นกแซงแซวหางนสน นกขุนแผน นกปรอดหัวน้ำตาล นกปรอดหัวโขน นกนางแอ่นตะโพกแดง นกกิ่งไคร้กลบหัวเทา นกยอหญ้าหัวดำ นกกินปลีคอสีน้ำตาล นกสีชมพูสวน นกกระจอกตาล

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 17 ชนิด ได้แก่ นกยางควาย นกเค้าโฌง นกเขาเปล้าธรรมดา นกบั้งรอกใหญ่ นกจาบคาหัวสีส้ม นกหัวขวานต่างอกลายจุด นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกอีแพรดแถบอกดำ นกปรอดทอง นกปรอดเหลืองหัวจุก นกกระจิบหญ้าท้องเหลือง นกกระจิบคอดำ นกกิ่งไคร้คอดำ นกกิ่งไคร้หัวสีนวล นกกินปลีดำม่วง นกกระจอกบ้าน

ตารางที่ 5.2.5-14 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ส.ศ.65	เม.ย.66	ส.ศ.66	เม.ย.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
Order Anseriformes								
Family Anatidae								
เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> )	x	✓	x	x	x	x	x	✓
Order Ciconiiformes								
Family Ciconiidae								
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	x	x	x	x	x	✓	x	✓
นกกาบบัว ( <i>Mycteria leucocephala</i> )	✓	x	x	x	x	x	x	x
Order Psittaciformes								
Family Psittaculidae								
นกแขกเต้า ( <i>Psittacula alexandri</i> )	✓	x	x	x	x	x	x	x
นกแก้วหัวแพร ( <i>Psittacula roseata</i> )	x	x	x	✓	x	✓	✓	x
Order Pelecaniformes								
Family Ardeidae								
นกแซงแซว ( <i>Nycticorax nycticorax</i> )	✓	x	x	x	x	x	x	x
นกยางไฟธรรมดา ( <i>Ixobrychus cinnamomeus</i> )	x	x	x	x	x	x	✓	x
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )	✓	x	x	x	x	✓	x	✓
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )	✓	x	x	x	x	x	x	x
นกยางเปี้ย ( <i>Egretta garzetta</i> )	✓	x	✓	x	x	x	x	x
นกยางควาย ( <i>Bubulcus ibis</i> )	x	✓	✓	x	✓	x	✓	x
Order Strigiformes								
Family Tytoninae								
นกเค้าแมว ( <i>Glaucidium cuculoides</i> )	✓	x	x	✓	✓	✓	x	x
Family Strigidae								
นกเค้าโฌง ( <i>Glaucidium cuculoides</i> )	x	✓	✓	x	x	x	x	x



ตารางที่ 5.2.5-14 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Accipitriformes</i>								
<i>Family Accipitridae</i>								
เหยี่ยวขาว ( <i>Elanus caeruleus</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
เหยี่ยวแดง ( <i>Haliastur indus</i> )	×	×	×	×	×	✓	×	×
เหยี่ยวดำ ( <i>Milvus migrans</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
เหยี่ยวต่างดำขาว ( <i>Circus melanoleucos</i> )	×	×	×	✓	×	×	×	×
เหยี่ยวนกเขาขีดรา ( <i>Accipiter badius</i> )	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ ( <i>Circus cyaneus</i> )	×	×	×	✓	×	×	×	×
เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ ( <i>Aviceda leucophotes</i> )	×	✓	×	✓	×	×	×	✓
เหยี่ยวปีกแดง ( <i>Butastur liventer</i> )	×	×	×	✓	✓	✓	×	✓
นกออก ( <i>Haliaeetus leucogaster</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Order Gruiformes</i>								
<i>Family Rallidae</i>								
นกกวัก ( <i>Amauromis phoenicurus</i> )	×	×	×	×	×	×	✓	×
<i>Order Charadriiformes</i>								
<i>Family Turnicidae</i>								
นกคุ่มอกลาย ( <i>Turnix suscitator</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Burhinidae</i>								
นกกระแตผิเล็ก ( <i>Burhinus indicus</i> )	×	×	×	✓	×	✓	×	×
<i>Family Charadriidae</i>								
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Glareolidae</i>								
นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</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> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาเปล้าธรรมดา ( <i>Treron curvirostra</i> )	✓	✓	×	×	×	×	×	×
นกเปล้าคอสีม่วง ( <i>Treron vernans</i> )	×	×	×	×	×	×	✓	×
<i>Order Cuculiformes</i>								
<i>Family Cuculidae</i>								
นกบังรอกใหญ่ ( <i>Phaenicophaeus tristis</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	×
นกอีวาบดักแตน ( <i>Cacomantis merulinus</i> )	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓
นกกระปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระปูดเล็ก ( <i>Centropus bengalensis</i> )	✓	×	×	×	×	×	✓	×
นกกาเหว่า ( <i>Eudynamys scolopaceus</i> )	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
<i>Order Galliformes</i>								
<i>Family Phasianidae</i>								
ไก่ป่า ( <i>Gallus gallus</i> )	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระทาทุ่ง ( <i>Francolinus pintadeanus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×



ตารางที่ 5.2.5-14 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Caprimulgiformes</i>								
<i>Family Caprimulgidae</i>								
นกแอ่นหัวตาขาว ( <i>Hirundapus giganteus</i> )	×	×	×	✓	✓	×	×	×
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasienis</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกแอ่นกินรัง ( <i>Aerodramus germani</i> )	×	×	×	×	×	✓	✓	✓
นกตบยุงหางยาว ( <i>Capinulgus nacurus</i> )	×	×	×	✓	×	×	×	×
นกแอ่นบ้าน ( <i>Apus affinis</i> )	×	✓	×	×	×	×	✓	✓
<i>Order Bucerotiformes</i>								
<i>Family Upupidae</i>								
นกกระจ่างหัวขวาน ( <i>Upupa epops</i> )	✓	✓	×	✓	×	×	×	✓
<i>Order Coraciiformes</i>								
<i>Family Coraciidae</i>								
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )	×	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias affinis</i> )	×	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
นกจาบคาหัวเขียว ( <i>Merops philippinus</i> )	×	×	×	×	×	×	✓	×
นกจาบคาหัวสีส้ม ( <i>Merops leschenaulti</i> )	×	✓	×	×	×	✓	×	×
นกตะขาบดง ( <i>Eurystomus orientalis</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	✓
<i>Family Alcedinidae</i>								
นกกระเต็นน้อยธรรมดา ( <i>Alcedo atthis</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกกระเต็นอกขาว ( <i>Halcyon smyrnensis</i> )	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	×
<i>Order Piciformes</i>								
<i>Family Megalaimidae</i>								
นกโพระดกธรรมดา ( <i>Psilopogon lineatus</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Picidae</i>								
นกหัวขวานด่างแคระ ( <i>Picoides canicapillus</i> )	×	×	×	×	×	✓	×	✓
นกหัวขวานด่างอกลายจุด ( <i>Dendrocopos analis</i> )	×	✓	×	✓	×	×	×	×
นกหัวขวานสามนิ้วหลังทอง ( <i>Dinopium javanense</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	✓
<i>Order Passeriformes</i>								
<i>Family Artamidae</i>								
นกแอ่นพวง ( <i>Artamus fuscus</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกขุนทอง ( <i>Gracula religiosa</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Aegithinidae</i>								
นกขมิ้นท้ายทอยดำ ( <i>Oriolus chinensis</i> )	×	×	×	✓	×	×	×	×
นกขมิ้นน้อยธรรมดา ( <i>Aegithina tiphia</i> )	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
<i>Family Campephagidae</i>								
นกพญาไฟใหญ่ ( <i>Pericrocotus speciosus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกขี้เถ้าใหญ่ ( <i>Coracina macei</i> )	×	×	×	×	×	×	×	✓
<i>Family Leiotrichidae</i>								
นกกระจ่างหัวทอง ( <i>Garrulax leucolophus</i> )	×	×	×	✓	×	×	×	×
<i>Family Laniidae</i>								
นกอีเสือสีน้ำตาล ( <i>Lanius cristatus</i> )	×	×	×	✓	×	✓	✓	×

ตารางที่ 5.2.5-14								
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ส.ศ.65	เม.ย.66	ส.ศ.66	เม.ย.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
<i>Family Dicruridae</i>								
นกแซงแซวหางปลา ( <i>Dicrurus macrocercus</i> )	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	✓
นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ ( <i>Dicrurus paradiseus</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกแซงแซวหางอนขน ( <i>Dicrurus hottentottus</i> )	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Rhipiduridae</i>								
นกอีแพรดแถบอกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
<i>Family Corvidae</i>								
อีกา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกาแว่น ( <i>Crypsirina temia</i> )	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
นกขุนแผน ( <i>Urocissa erythroryncha</i> )	×	×	✓	✓	×	✓	×	✓
นกกะลิงเขียด ( <i>Dendrocitta vagabunda</i> )	×	×	×	×	✓	×	✓	×
<i>Family Emberizidae</i>								
นกจาบปีกอ่อนนอกเหลือง ( <i>Emberiza aureola</i> )	×	×	×	✓	×	×	×	×
<i>Family Alaudidae</i>								
นกจาบฝนปีกแดง ( <i>Mirafra erythrocephala</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Pycnonotidae</i>								
นกปรอดหัวสีเข้ม ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus corandi</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
นกปรอดหน้าขาว ( <i>Pycnonotus goiavier</i> )	×	×	×	×	×	✓	✓	✓
นกปรอดหัวโขน ( <i>Pycnonotus jocosus</i> )	×	×	×	×	×	×	×	✓
นกปรอดทอง ( <i>Pycnonotus atriceps</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกปรอดเหลืองหัวจุก ( <i>Pycnonotus flaviventris</i> )	×	✓	✓	×	×	×	×	×
<i>Family Hirundinidae</i>								
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	×	✓	×	×	×	✓	✓	✓
นกนางแอ่นตะโพกแดง ( <i>Hirundo daurica</i> )	×	×	×	×	×	✓	×	✓
<i>Family Cisticolidae</i>								
นกกระจุยหน้าท้องเหลือง ( <i>Prinia flaviventris</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกกระจุยหน้าสีเรียบ ( <i>Prinia inornata</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจุยธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจุยหน้าสีข้างแดง ( <i>Prinia rufescens</i> )	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกกระจุยคอดำ ( <i>Orthotomus atrogularis</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×
<i>Family Sturnidae</i>								
นกกิ้งโครกคอดำ ( <i>Gracupica nigricollis</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกกิ้งโครกหัวสีนวล ( <i>Acridotheres leucocephalus</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกิ้งโครกแถบหัวเทา ( <i>Sturnia malabarica</i> )	×	×	✓	×	✓	✓	×	✓
<i>Family Muscipapidae</i>								
นกยางเขนบ้าน ( <i>Copsychus saularis</i> )	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกยอดหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )	×	×	×	✓	×	✓	×	✓
<i>Family Dicaeidae</i>								
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	×	×	×	✓	✓	×	✓	✓

ตารางที่ 5.2.5-14								
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Family Nectariniidae</i>								
นกกินปลีคอสีน้ำตาล ( <i>Anthreptes malacensis</i> )	×	×	✓	✓	×	×	×	✓
นกกินปลีดำม่วง ( <i>Cinnyris asiaticus</i> )	×	✓	×	✓	✓	×	×	×
นกกินปลีอกเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
<i>Family Passeridae</i>								
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )	×	✓	×	×	×	✓	×	✓
นกกระจอกตาล ( <i>Passer flaveolus</i> )	✓	×	✓	✓	×	✓	✓	✓
นกกระจอกบ้าน ( <i>Passer montanus</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกกระจอกป่าท้องเหลือง ( <i>Passer cinnamomeus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Ploceidae</i>								
นกกระจาบทอง ( <i>Ploceus hypoxanthus</i> )	×	×	×	×	×	×	✓	×
<i>Family Estrildidae</i>								
นกกระดัดขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Family Motacillidae</i>								
นกเด้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเด้าดินทุ่งใหญ่ ( <i>Anthus richardi</i> )	×	×	✓	×	×	×	×	×
นกเด้าลมหลังเทา ( <i>Motacilla cinerea</i> )	✓	×	✓	×	×	×	×	×
รวม	40	55	44	59	43	58	55	61

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : การศึกษาปัจจุบัน ไม่พบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาได้ รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดังตารางที่ 5.2.5-15

ตารางที่ 5.2.5-15								
เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ส.ค.65	เม.ย.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.67	เม.ย.68
<i>Order Scandentia</i>								
<i>Family Tupaiidae</i>								
กระแตเหินือ ( <i>Tupaia belangeri</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	×
กระต่ายป่า ( <i>Lepus peguensis</i> )	✓	×	×	✓	×	×	✓	×
<i>Order Rodentia</i>								
<i>Family Spalacidae</i>								
อันใหญ่ ( <i>Rhizomys sumatrensis</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Muridae</i>								
หนูพุกเล็ก ( <i>Bandicota savilei</i> )	✓	×	×	✓	✓	×	×	×
หนูพุกใหญ่ ( <i>Bandicota indica</i> )	×	✓	✓	✓	×	×	×	×
หนูหรืนาหางสั้น ( <i>Mus cervicolor</i> )	✓	✓	×	×	×	×	×	×
หนูท้องขาว ( <i>Rattus tanezumi</i> )	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
<i>Family Sciuridae</i>								
กระรอกหลากสี ( <i>Callosciurus finlaysoni</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กระจอน ( <i>Menetes berdmorei</i> )	×	✓	✓	×	✓	×	×	×
กระเล็นขนปลายหูสั้น ( <i>Tamiops mccllellandi</i> )	×	✓	✓	×	×	×	×	×
กระรอกดำ ( <i>Ratufa bicolor</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×



ตารางที่ 5.2.5-15 เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนครราชสีมา (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ส.ศ.65	เม.ย.66	ส.ศ.66	เม.ย.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
<i>Order Carnivora</i>								
<i>Family Herpestidae</i>								
พังพอนธรรมดา ( <i>Herpestes javanicus</i> )	×	×	×	✓	×	✓	✓	×
พังพอนเล็ก ( <i>Herpestes javanicus</i> )	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
<i>Family Canidae</i>								
หมาจิ้งจอก ( <i>Canis aureus</i> )	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×
<i>Family Viverridae</i>								
อีเห็นข้างลาย ( <i>Paradoxurus hermaphroditus</i> )	✓	×	×	✓	×	✓	✓	×
<i>Family Felidae</i>								
แมวป่า ( <i>Felis chaus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
<i>Family Vespertilionidae</i>								
ค้างคาวลูกหนูบ้าน ( <i>Pipistrellus javanicus</i> )	×	×	×	×	×	✓	✓	×
<i>Order Dermoptera</i>								
<i>Family Cynocephalidae</i>								
ค้างคาว ( <i>Galeopterus variegatus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×
รวม	12	8	7	8	5	5	7	0

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) พบว่า ชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินที่พบเหมือนกับผลการสำรวจในระยะที่ผ่านมา คือ นกกระแตแต้แว๊ด อีกา

ตารางที่ 5.2.5-16 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานนครราชสีมา								
ระดับความเป็นอันตรายต่อการบิน	มีนาคม พ.ศ.2538 1/	พฤษภาคม พ.ศ.2565 1/	สิงหาคม พ.ศ.2565 1/	เมษายน พ.ศ.2566 1/	สิงหาคม พ.ศ.2566 1/	เมษายน พ.ศ.2567	กรกฎาคม พ.ศ.2567	เมษายน พ.ศ.2568
ระดับต่ำ		ไก่อป้า นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง อีกา	-	อีกา นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า	อีกา นกกระแตแต้แว๊ด	นกแอ่นกินรัง นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นตะโพกแดง	นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกแอ่นหงอน นกแก้วหัวแพร นกยอดหญ้าหัวดำ นกตะขาบทุ่ง
ระดับปานกลาง	นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกิ้งก่าคอต้า นกเอี้ยงดำ	เหยี่ยวกิ้งก่าสึด้า เหยี่ยวขาว	นกแอ่นทุ่งใหญ่	เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ เหยี่ยวต่างด้าวขาว เหยี่ยวกิ้งก่าสึด้า เหยี่ยวผึ้ง เหยี่ยวปีกแดง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชิดรา	เหยี่ยวขาว เหยี่ยวปีกแดง	อีกา เหยี่ยวแดง	อีกา	นกยางกรอกพันอิน นกตะขาบทุ่ง นกกระแตแต้แว๊ด
ระดับสูง		-	-	-	-	นกปากห่าง	-	เหยี่ยวกิ้งก่าสึด้า
รวม	4	7	1	10	5	8	5	8

ที่มา : 1/ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538)

2/ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานนครราชสีมา โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานมาตรการ

ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

## 5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมาในครั้งนี้ (เดือน เมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567) พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 64 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด นก จำนวน 61 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด และผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกตะขาบทุ่ง และนกกระแตแต้แว๊ด และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกเอี้ยงหงอน นกแก้วหัวแพร นกยอดหญ้าหัวดำ และนกตะขาบทุ่ง

ดังนั้น ท่าอากาศยานนครราชสีมาต้องดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียงสามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ ดังนี้

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

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

**5.2) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่รอบแหล่งน้ำหรือพื้นที่ใกล้เคียง** สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ริมแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะที่มีน้ำขัง และมีพืชน้ำขึ้นอยู่ ทั้งหนาแน่น และไม่หนาแน่น ได้แก่ นกกระสาแดง ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชริมน้ำ และแหล่งน้ำที่ค่อนข้างตื้น

**วิธีการควบคุม :** กำจัดพืชน้ำ และพืชริมน้ำออกให้โล่งเตียน หรือการขุดบ่อน้ำให้มีความลาดชันสูง ไม่มีริมตลิ่งที่เป็นน้ำตื้น (มีความลึกมากกว่า 1 เมตร) ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจมีนกกระจาบทองเข้ามากินเป็นพื้นที่สร้างรัง วางไข่ อีกด้วย

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

**วิธีการควบคุม :** ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

**5.4) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น** สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ นกปากห่าง และอีกา



**วิธีการควบคุม :** ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

5.5) สัตว์ป่าที่หากินอยู่ในอากาศ มักบินหากินอยู่ในอากาศ โดยเฉพาะพื้นที่โล่ง ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่โล่ง ได้แก่ นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นกินรัง

**วิธีการควบคุม :** ต้องใช้การไล่เท่านั้น

5.6) สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีกา และนกพิราบป่า

**วิธีการควบคุม :** ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถังขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่นกเป็นครั้งคราวและสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

## 5.2.6 เศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

### 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 ซึ่งการจัดแบ่งคำถามสำหรับการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 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 และความพึงพอใจของสถานพยาบาล 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

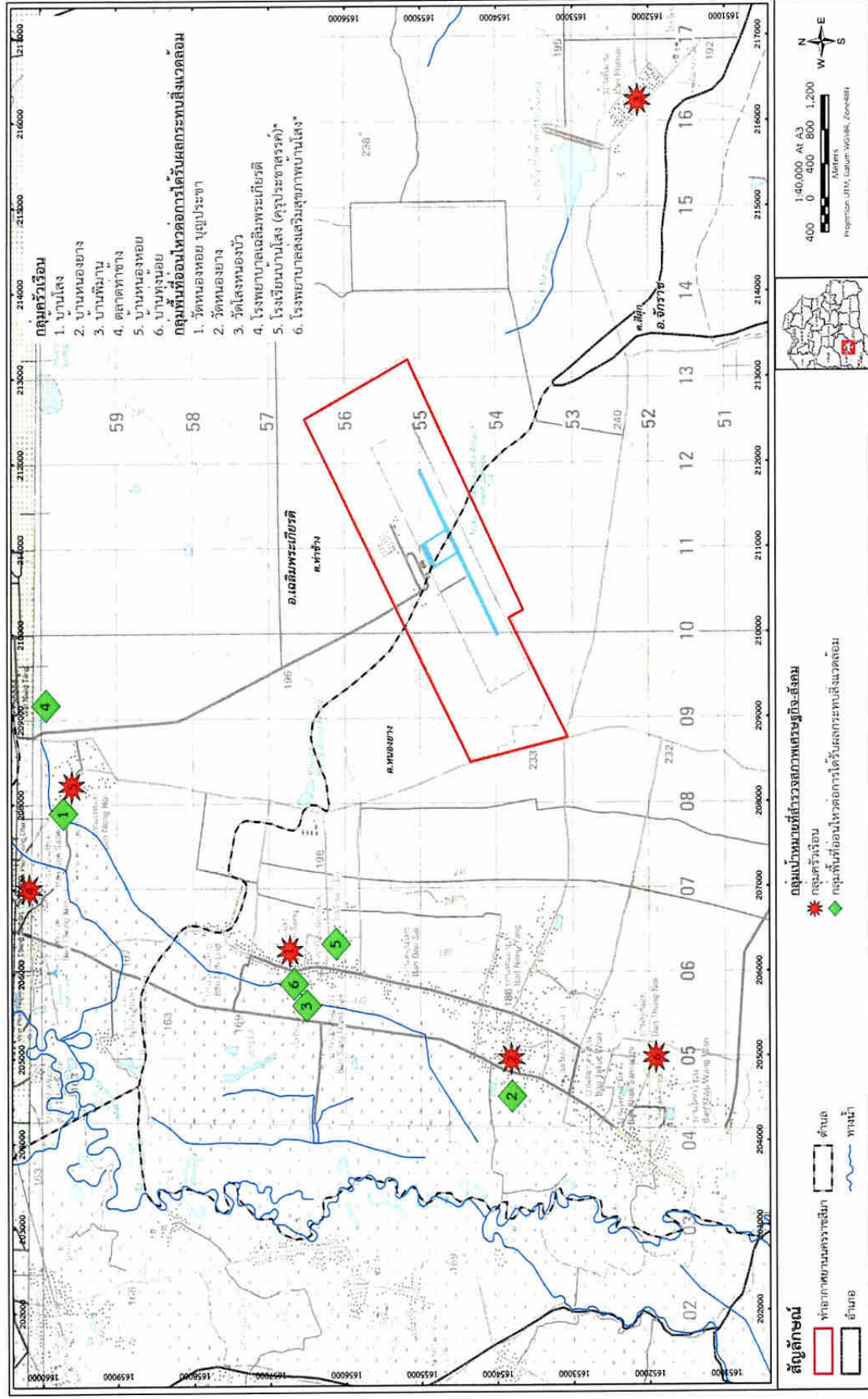
2.2) การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ : กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

2.2.1) กลุ่มครัวเรือน : เน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนครราชสีมาในระยะ 1 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 6 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่อำเภอเฉลิมพระเกียรติ รวม 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลท่าช้าง และตำบลหนองยาง รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1 และรูปที่ 5.2.6-1

ตารางที่ 5.2.6-1				
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา				
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ชุมชน
นครราชสีมา	เฉลิมพระเกียรติ	ท่าช้าง	หมู่ 3 บ้านหนองหอย	ชุมชนบ้านหนองหอย
			หมู่ 14 ตลาดท่าช้าง	ชุมชนตลาดท่าช้าง
			หมู่ 15 บ้านพิมาน	ชุมชนบ้านพิมาน
		หนองยาง	หมู่ 1 บ้านหนองยาง	ชุมชนบ้านหนองยาง
			หมู่ 3 บ้านทุ่งน้อย	ชุมชนบ้านทุ่งน้อย
			หมู่ 6 บ้านโสง	ชุมชนบ้านโสง
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	6 หมู่บ้าน	6 ชุมชน

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





รูปที่ 5.2.6-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็น ท่าอากาศยานนครราชสีมา



สำหรับการดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยาน นครราชสีมา จะครอบคลุมประชาชนที่มีบ้านเรือนพักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนครราชสีมาในระยะ 1 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 6 หมู่บ้าน 6 ชุมชน ดังที่ระบุข้างต้น โดยจะเน้นเฉพาะกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนครราชสีมา กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ ทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน

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

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 11 ราย ดังนี้

ตำบลท่าช้าง

- (1.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลท่าช้าง
- (1.2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท่าช้าง
- (1.3) กำนันตำบลท่าช้าง
- (1.4) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านหนองหอย
- (1.5) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 14 บ้านตลาดท่าช้าง
- (1.6) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 15 บ้านพิมาน

ตำบลหนองยาง

- (1.7) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองยาง
- (1.8) กำนันตำบลหนองยาง
- (1.9) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านหนองยาง
- (1.10) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านทุ่งน้อย
- (1.11) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านโสม

(2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 4 ราย ดังนี้

- (2.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสีสุก อ.จักราช
- (2.2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลช้างทอง อ.เฉลิมพระเกียรติ
- (2.3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพระพุทธ อ.เฉลิมพระเกียรติ
- (2.4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท่าจะหลุง อ.โชคชัย

2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวม 12 แห่ง แบ่งเป็น

1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านโสม (คุรุประชาสรรค์) โรงเรียนบ้านหนองยาง โรงเรียนท่าช้างราษฎร์บำรุง โรงเรียนบ้านหนองบัวโคก

2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 5 แห่ง คือ วัดโสมหนองบัว วัดหนองยาง วัดสามัคคีธรรม วัดหนองหอย วัดเทพพิมาน

3) สถานพยาบาลในพื้นที่ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเฉลิมพระเกียรติ และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองยาง

## 2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

2.3.1) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนครราชสีมา จากการรวบรวมจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อถือได้ของการเลือกตัวอย่างเท่ากับ ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่าง (Taro Yamane. Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ ไทยวรรณ) ดังสมการที่ (1) ดังนี้

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \dots \dots \dots \text{สมการที่ (1)}$$

เมื่อ  $n$  = จำนวนตัวอย่าง หรือ ขนาดตัวอย่าง

$N$  = ขนาดของประชากร ในพื้นที่มีหน่วยเป็น ครัวเรือน

$E$  = ค่าความคลาดเคลื่อนหรือความผิดพลาดที่ยอมให้เกิดได้ เท่ากับ 0.05

เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไป ยอมรับผลการวิจัยที่มี

ค่าความคลาดเคลื่อนได้ ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

2.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ รวม 10 ราย ดังตารางที่ 5.2.6-2 โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ ในพื้นที่รวม 6 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นหัวหน้าโดยตำแหน่งของสถานที่นั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาสนสถานเน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส) โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในระหว่างเดือนสิงหาคม-ตุลาคม 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 จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538) ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาท่าอากาศยานนครราชสีมา จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ บริเวณตลาดท่าช้าง บ้านหนองหอย บ้านโสม บ้านหนองยาง และบ้านทุ่งน้อย พบว่า ทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการดำเนินการของท่าอากาศยาน



นครราชสีมา พบว่า ร้อยละ 71.67 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากทำให้มีความสะดวกสบาย รวดเร็วในการเดินทาง เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในนครราชสีมา สร้างความเจริญในชุมชน ทำให้ชาวบ้านมีงานทำเพิ่มขึ้น เป็นต้น

### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้สำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 จำนวน 310 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 1.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มมากขึ้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่ได้รับกวนการใช้ชีวิต และผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.0) ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ไม่ได้รับกวนการใช้ชีวิตเช่นกัน

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้สำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 จำนวน 333 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 100.0 ให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 99.1 ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนในขณะที่บินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 97.0 ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ในขณะที่อีกร้อยละ 3.0 ระบุว่ามีความวิตกกังวลเนื่องจากเครื่องบินตก

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

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานนครราชสีมา ทำการสำรวจ รวม 334 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.2) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.5) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ร้อยละ 2.7 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย และอีกร้อยละ 1.8 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.5) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ร้อยละ 2.7 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย และอีกร้อยละ 1.8 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง

(2) กลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจรวม 6 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 5 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 1 ราย ระบุว่าเสียงดังมากขึ้น ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์และของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดต่างระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต



(3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจ จำนวน 3 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

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

## 5.2.7 สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน เป็นประจำปีละ 1 ครั้ง โดยเน้นประเด็นต่าง ๆ เช่น สภาพแวดล้อมทั่วไป ผลการตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน ผลการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัยและระบบป้องกันอัคคีภัย ฯลฯ

### 1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน
- 1.2) เพื่อเฝ้าระวังติดตามผลกระทบต่อระบบการจัดการด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย บริเวณท่าอากาศยาน
- 1.3) เพื่อเสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระบบการจัดการด้านสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่โครงการ

### 2) วิธีการศึกษา

- 2.1) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติผู้ป่วย การเกิดโรค และปัญหาสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่โครงการจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาฯ รวมทั้งผลการตรวจสอบสุขภาพของพนักงานในท่าอากาศยาน
- 2.2) รวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมทั่วไป ระบบความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย รวมทั้งสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- 2.3) รวบรวมสถิติเรื่องร้องเรียนจากความเดือดร้อนรำคาญของประชาชน เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 2.4) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการสำรวจข้อมูลสภาพสาธารณสุขของชุมชน โดยรวบรวมข้อมูลจากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลละแวก (สถานีอนามัยท่าช้าง เดิม) รวมทั้งเพิ่มเติมโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโสง เนื่องจากอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และรวบรวมผลการตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย และผลการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย บริเวณภายในท่าอากาศยาน นครราชสีมา
- 2.5) ดัชนีการติดตามตรวจสอบ : ข้อมูลสภาพสาธารณสุขของชุมชน ผลการตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย และผลการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย

**2.6) ระยะเวลาดำเนินการ :** ดำเนินการสำรวจข้อมูลสภาพสาธารณสุขของชุมชน ปีละ 2 ครั้ง โดยจะดำเนินการสำรวจในเดือนมิถุนายนและธันวาคม พ.ศ.2568 ส่วนการรวบรวมผลการตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย และผลการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย ปีละ 1 ครั้ง จะดำเนินการในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568

## 2.7) การประเมินผลการศึกษา

2.7.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัยในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัยที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัยตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบ จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.7.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2538) ซึ่งได้ทำการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา และสถานีอนามัยของพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ พบว่า โรคที่เป็นสาเหตุของการป่วยอันดับแรกคือโรคซาร์มาฟ รองลงมาคือ โรคหัวใจ อุบัติเหตุ มะเร็ง เนื้องอกร้ายทุกชนิด เลือดเป็นพิษ ความดันเลือดสูง ไข้ไม่ทราบสาเหตุ เป็นโรคที่สามารถเกิดขึ้นได้

### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ศึกษาสภาพการเจ็บป่วยจากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ 21 กลุ่มโรค (ร.ง.504) ของสถานบริการทางสาธารณสุขที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานนครราชสีมา จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ รพ.สต.มะดัน (เดิมคือ สถานีอนามัยตำบลท่าช้าง) และรพ.สต.บ้านโสง ระหว่างเดือนมกราคม-กรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือด มากที่สุด รองลงมา คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม โรคระบบทางเดินหายใจ โรคระบบประสาท และโรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก ตามลำดับ สำหรับโรคระบบทางเดินหายใจที่พบในผลรายงานการเจ็บป่วยที่สูงดังกล่าวนี้ มีการรวมโรคที่เกิดจากการติดเชื้อหรือการระคายเคืองทางเดินหายใจส่วนบนของร่างกายทั้งหมด (Upper respiratory infection) เช่น หวัด ไอจาม น้ำมูกไหล คัดจมูก คอแห้ง หรือเจ็บคอเล็กน้อย ไอแห้ง ๆ หรือมีเสมหะไว้ในสาเหตุการเจ็บป่วยนี้ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุ พบว่า มีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก

ส่วนระบบความปลอดภัย ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้ดำเนินการจัดเตรียม ตรวจสอบ ทดสอบ ฝึกอบรม และฝึกซ้อม เพื่อให้ระบบพร้อมใช้งานอยู่เสมอ โดยมีฝึกซ้อมกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินครั้งสุดท้ายในเดือนกันยายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา



ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ศึกษาสภาพการเจ็บป่วยจากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ 21 กลุ่มโรค (รง.504) ของสถานบริการทางสาธารณสุขที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานนครราชสีมา จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ รพ. สด.มะดัน (เดิมคือ สถานีอนามัยตำบลท่าช้าง) และรพ.สต.บ้านโสง ระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยโรคระบบทางเดินหายใจ รองลงมา คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด โรคระบบกล้ามเนื้อโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม โรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุ พบว่า มีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก รวมทั้งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 ทั้ง 2 สถานีตรวจวัดมีค่าเป็นตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ส่วนระบบความปลอดภัย ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้ดำเนินการจัดเตรียม ตรวจสอบการทำงาน และฝึกซ้อม เพื่อให้ระบบพร้อมใช้งานอยู่เสมอ โดยดำเนินการฝึกซ้อมกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินกรณีอากาศยานขึ้นไกลออกนอกทางวิ่ง ครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ.2566 ที่ผ่านมา และระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ไม่พบเรื่องร้องเรียนจากการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานนครราชสีมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ศึกษาสภาพการเจ็บป่วยจากข้อมูลรายงานผู้ป่วยนอกตามกลุ่มสาเหตุ 21 กลุ่มโรค (รง.504) ของสถานบริการทางสาธารณสุขที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานนครราชสีมา จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ รพ. สด.มะดัน (เดิมคือ สถานีอนามัยตำบลท่าช้าง) และรพ.สต.บ้านโสง ระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจ รองลงมา คือ โรคระบบกล้ามเนื้อโครงร่างและเนื้อเยื่อเสริม โรคระบบย่อยอาหารรวมโรคในช่องปาก ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุ พบว่า มีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก

ส่วนระบบความปลอดภัย ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้ดำเนินการจัดเตรียม ตรวจสอบการทำงาน และฝึกซ้อม เพื่อให้ระบบพร้อมใช้งานอยู่เสมอ โดยดำเนินการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินและแผนเผชิญเหตุท่าอากาศยานเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา (NAK - EMEX 2024) กรณีจับคู่ช่วงระเบิดและพบกระเป๋าท้องสงสัยและกรณีอากาศยานประสบเหตุในบริเวณท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2567 และระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ไม่พบเรื่องร้องเรียนจากการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานนครราชสีมา

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ข้อมูลสถานบริการสาธารณสุขบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ : สถานบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขที่รับผิดชอบในพื้นที่ศึกษาโครงการ มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่

- (1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมะดัน
- (2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโสง

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

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมะดัน : โรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ การติดเชื้อทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ (ร้อยละ 22.35-ร้อยละ 39.66) เนื้อเยื่อผิดปกติ (ร้อยละ 13.19-ร้อยละ 21.70) โรคอื่นๆ ของหลอดเลือดอาหาร กระเพาะและดูโอเดนิม (ร้อยละ 4.54-ร้อยละ 8.52) โรคอื่นๆ ของลำไส้และเยื่อช่องท้อง (ร้อยละ 2.74-ร้อยละ 6.29) และโรคอื่นๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง (ร้อยละ 2.22-ร้อยละ 4.32) ตามลำดับ



โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโสง : โรคที่มีผู้ป่วยมากที่สุดใน 5 อันดับแรก ได้แก่ การติดเชื้อทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ (ร้อยละ 16.50-42.92) เนื้อเยื่อผิดปกติ (6.58-27.10) โรคอื่นๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง (ร้อยละ 4.44-ร้อยละ 9.50) โรคอื่นๆ ของหลอดเลือดอาหาร กระเพาะอาหารและลำไส้เล็ก (ร้อยละ 4.39-ร้อยละ 8.69) และการบาดเจ็บกระดูกและข้ออื่นๆ ไม่ระบุเฉพาะและหลายบริเวณในร่างกาย (ร้อยละ 4.08-ร้อยละ 6.82) ตามลำดับ

### 3.3.2) ผลการรวบรวมผลการตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน ท่าอากาศยานนครราชสีมา :

อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูล ซึ่งจะนำเสนอไว้ในรายงานฯ ฉบับต่อไป

### 3.3.3) ผลการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงานของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา

จากการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน ของท่าอากาศยานนครราชสีมา ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ที่ผ่านมา พบว่า ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยที่เกิดจากการทำงาน

3.3.4) ผลการตรวจสอบระบบความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัยของท่าอากาศยานนครราชสีมา : ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานนครพนมได้ให้บริการสายการบินพาณิชย์ จำนวน 1 ราย ซึ่งให้บริการในวันจันทร์ วันอังคาร วันศุกร์ และวันเสาร์ วันละ 1 เที่ยวบิน และหยุดให้บริการในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา จากการรวบรวมข้อมูลอากาศยานที่มาใช้บริการ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินฝึกบิน เที่ยวบินทางการทหาร และเที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ โดยท่าอากาศยานฯ ได้จัดเตรียมระบบความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.7-1)

- ระบบความปลอดภัย : ท่าอากาศยานนครพนมมีระบบความปลอดภัยในการบิน ประกอบด้วย Approach Light ที่ทางวิ่งหมายเลข 06, PAPI, Runway Edge Light, Runway End Light, Taxiway Edge Lighting, NDB, DVOR/DME, AWOS

- ระบบป้องกันอัคคีภัย : ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง รวมทั้งสิ้น 8 คน มีรถดับเพลิง 1 คัน และรถสนับสนุนการดับเพลิงและกู้ภัย จำนวน 4 คัน และได้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงเป็นประจำทุกเดือน

3.3.5) สถิติเรื่องร้องเรียนจากความเดือดร้อนรำคาญของประชาชน : จากการตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า ไม่มีการร้องเรียนผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานนครราชสีมา

ตารางที่ 5.2.7-1 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอก ตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก									
กลุ่มโรค	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล						พ.ศ.2568*		
	พ.ศ.2565		พ.ศ.2566		พ.ศ.2567		พ.ศ.2568*		ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ	652	30.81	294	18.98	-	-	-	-	-
การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่น ๆ	473	22.35	437	28.21	516	35.66	349	39.66	39.66
เนื้องอกชนิดปกติ	279	13.19	243	15.69	314	21.70	185	21.02	21.02
เบาหวาน	263	12.43	72	4.65	-	-	-	-	-
โรคอื่น ๆ ของหลอดเลือดอาหาร กระเพาะและตับอ่อน	96	4.54	107	6.91	110	7.60	75	8.52	8.52
โรคอีกเสบติดเชื้อของผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	69	3.26	60	3.87	46	3.18	21	2.39	2.39
โรคอื่น ๆ ของลำไส้และเยื่อช่องท้อง	58	2.74	76	4.91	91	6.29	38	4.32	4.32
การอักเสบของเหงา	50	2.36	41	2.65	48	3.32	18	2.05	2.05
โรคอื่น ๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	47	2.22	66	4.26	62	4.28	38	4.32	4.32
การบาดเจ็บกระดูกและข้ออื่น ๆ , ไม่ระบุเฉพาะและหลายบริเวณในร่างกาย	36	1.70	25	1.61	53	3.66	28	3.18	3.18
โรคไม่ทราบสาเหตุการปวดศีรษะอื่น ๆ	34	1.61	28	1.81	26	1.80	-	-	-
เยื่อตาอักเสบและความผิดปกติของเยื่อบุตาอื่น ๆ	19	0.90	34	2.19	27	1.87	25	2.84	2.84
คออักเสบเฉียบพลันและต่อมทอนซิลอักเสบเฉียบพลัน	17	0.80	24	1.55	25	1.73	8	0.91	0.91
ความผิดปกติอื่น ๆ ของฟันและโครงสร้าง	12	0.57	15	0.97	104	7.19	84	9.55	9.55
โรคติดเชื้อรา	11	0.52	27	1.74	25	1.73	11	1.25	1.25
รวม	2,116	100.00	1,549	100.00	1,447	100.00	880	100.00	100.00

หมายเหตุ : \* รวบรวมข้อมูลถึงวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ.2568

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



ตารางที่ 5.2.7-1 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอก ตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก (ต่อ)									
กลุ่มโรค	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโสง						พ.ศ.2567		
	พ.ศ.2565		พ.ศ.2566		พ.ศ.2567		พ.ศ.2568*		ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ	2,312	39.62	1,399	34.44	79	3.06	-	-	-
การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่น ๆ	963	16.50	1,053	25.92	1,013	39.29	730	42.92	42.92
เบาหวาน	922	15.80	349	8.59	-	-	-	-	-
เนื้อเยื่อผิดปกติ	384	6.58	335	8.25	654	25.37	461	27.10	27.10
โรคอื่น ๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อได้ผิวหนัง	259	4.44	248	6.11	245	9.50	124	7.29	7.29
โรคอื่น ๆ ของหลอดเลือดอาหาร กระเพาะและลำไส้	256	4.39	249	6.13	224	8.69	86	5.06	5.06
การบาดเจ็บเฉพาะอื่น ๆ ไม่ระบุเฉพาะและหลายบริเวณในร่างกาย	238	4.08	170	4.19	162	6.28	116	6.82	6.82
โรคอีกเสบติดเชื้อของผิวหนังและเนื้อเยื่อได้ผิวหนัง	158	2.71	115	2.83	94	3.65	85	5.00	5.00
เยื่อตาอักเสบและความผิดปกติของเยื่อตาอื่น ๆ	77	1.32	48	1.18	55	2.13	-	-	-
โรคไม่ทราบสาเหตุการปวดศีรษะอื่น ๆ	75	1.29	50	1.23	52	2.02	25	1.47	1.47
โลหิตจางอื่น ๆ	49	0.84	46	1.13	-	-	-	-	-
การอักเสบของหนังตา	40	0.69	-	-	-	-	31	1.82	1.82
พยาธิสภาพของหลังส่วนอื่น ๆ	38	0.65	-	-	-	-	43	2.53	2.53
เป็นลมหมดสติที่ไม่จัดกลุ่มว่าเป็นจากเลือดออกในสมองหรือเนื้อสมองตายจากการขาดเลือด	35	0.60	-	-	-	-	-	-	-
กระดูกหักอกและกระดูกสันหลังของคอและกระดูกข้ออื่น ๆ	29	0.50	-	-	-	-	-	-	-
รวม	5,835	100.00	4,062	100.00	2,578	100.00	1,701	100.00	100.00

หมายเหตุ : \* รวมรวมข้อมูลถึงวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ.2568

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





หน่วยดับเพลิงและกู้ภัย



ถังดับเพลิง



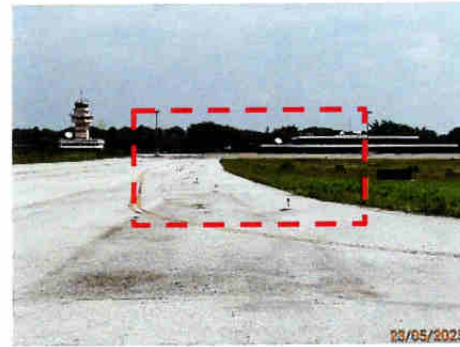
Localizer



Approach Light



DVOR/DME



Taxiway Edge Lighting

ภาพที่ 5.2.7-1 ระบบความปลอดภัย และระบบป้องกันอัคคีภัย ท่าอากาศยานนครราชสีมา

#### 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

##### 4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสภาพสาธารณสุขในการปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งคาดการณ์ว่า กิจกรรมของท่าอากาศยานไม่มีผลกระทบต่อสุขภาพของชุมชนโดยรอบ และเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยาน เมื่อพิจารณาจากการรวบรวมรายงานสาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก ของสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า โรคเป็นสาเหตุของการป่วยอันดับแรก คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ โดยโรคที่เกิดขึ้นอาจเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศเป็นสาเหตุหลัก รวมทั้งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่าทุกสถานียังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ดังนั้นสรุปได้ว่ากิจกรรมของท่าอากาศยานนครราชสีมาไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของชุมชนโดยรอบ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

##### 4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติการเจ็บป่วยของชุมชน พบว่า ในปี พ.ศ.2566-2567 มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ ลดลง จึงสรุปได้ว่าโครงการท่าอากาศยานนครพนมไม่ส่งผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัยต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

#### 5) สรุปผลการศึกษา

จากการรวบรวมข้อมูลรายงานสาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค ทั้ง 2 แห่ง พบว่า มีแนวโน้มการเจ็บป่วยด้วยโรคการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ รองลงมา คือ เนื้อเยื่อผิดปกติ และโรคอื่นๆ ของผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุ พบว่า มีแนวโน้มเจ็บป่วยคล้ายกันในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสาเหตุหลัก รวมทั้งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ทั้ง 2 สถานี มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันท่าอากาศยานนครราชสีมาไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ จึงพิจารณาได้ว่าปัจจัยการเจ็บป่วยด้วยโรคการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ ของประชาชนในพื้นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของท่าอากาศยานนครราชสีมา

#### 5.2.8 การคมนาคม

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

##### 1) วัตถุประสงค์

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

##### 2) วิธีการศึกษา

- 2.1) รวบรวมปริมาณการจราจรที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ



2.2) รวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการแก้ไข บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 226 และถนนทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.3) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : ทางหลวงหมายเลข 226 และทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ

2.4) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : ประกอบด้วย

- ปริมาณการจราจรบริเวณถนนที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการ
- สถิติอุบัติเหตุ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 และถนนทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ
- สถิติจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร

2.5) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านการคมนาคมขนส่ง ปีละ 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 และครั้งที่ 2 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568

2.6) การประเมินผลการศึกษา

2.6.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคม ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบ จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้จากการรวบรวมปริมาณการจราจรและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมาไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการระหว่างเดือนมกราคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ที่ผ่านมา ทำให้ไม่มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น จึงพิจารณาได้ว่าการดำเนินการของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้จากการรวบรวมปริมาณการจราจรและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 ในช่วงอำเภอเมืองนครราชสีมา-อำเภอจักราช เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 9 ครั้ง โดยมี ผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 13 ราย และมีผู้เสียชีวิต จำนวน 1 ราย ส่วนบริเวณถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน (ทางหลวงชนบท นม.3140) ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งในปี พ.ศ.2567 ท่าอากาศยานนครราชสีมาไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ ทำให้ไม่มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น จึงพิจารณาได้ว่าการดำเนินการของโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ



### 3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.2.1) สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการแก้ไข

จากการรวบรวมสถิติจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยาน นครราชสีมา กับบริเวณทางหลวงหมายเลข 226 ในช่วงอำเภอเมืองนครราชสีมา-อำเภอจักราช ระหว่างเดือนมกราคม- พฤษภาคม พ.ศ.2568 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา กับจุดตัดทางหลวง หมายเลข 226 แต่อย่างใด

#### 3.2.2) การจัดระบบจราจร ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน และทางแยกจากทางหลวง หมายเลข 226 เข้าสู่ท่าอากาศยาน

จากการสำรวจข้อมูลด้านการจัดการจราจร พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีการติดตั้งป้ายแสดงทางเข้าท่าอากาศยาน บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 และมีการติดตั้งป้ายสัญญาณต่างๆ เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายแสดงทิศทางการจราจร เป็นต้น บริเวณเส้นทางสัญญาณภายในท่าอากาศยานและลานจอดรถยนต์ รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ดูแลการจราจรภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ในช่วงที่มีอากาศยานขึ้น-ลง (ภาพที่ 5.2.8-1)



ป้ายแสดงทิศทางการจราจร



สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก



ป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน



ทางหลวงหมายเลข 226

เดือนมีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.8-1 การจัดการจราจร ท่าอากาศยานนครราชสีมา

#### 4) สรุปผลการศึกษา

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

#### 5.2.9 การจัดการขยะ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบข้อมูลด้านการจัดการขยะ บริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา 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) สำรวจชนิดและปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการของท่าอากาศยานนครราชสีมา ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่

2.2) ศึกษาวิธีการและความเหมาะสมในการจัดเก็บ รวบรวม และกำจัดขยะ ของท่าอากาศยานนครราชสีมา รวมถึงปัญหาที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขยะ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการกิจกรรมของท่าอากาศยานนครราชสีมา

2.3) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : ท่าอากาศยานนครราชสีมา

2.4) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : วิธีการจัดการขยะและแหล่งรับขยะมูลฝอย

2.5) ระยะเวลาดำเนินการ : จะดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านการจัดการขยะ ปีละ 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2568 และครั้งที่ 2 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2568

##### 2.6) การประเมินผลการศึกษา

2.6.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านการจัดการขยะในปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการจัดการขยะ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการจัดการขยะตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหากพบปัญหาผลกระทบ จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านการจัดการขยะที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต



### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้จากการสำรวจข้อมูลด้านระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ ใน เดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้จัดเตรียมถังรองรับขยะขนาด 200 ลิตร ที่มีฝาปิด มิดชิดวางกระจายไว้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร บ้านพักเจ้าหน้าที่ และลานจอดรถยนต์ โดยแต่ละจุดประกอบด้วย ถัง รองรับ ขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และขยะเปียก เพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานและผู้มาใช้บริการ และ นำไปกำจัดด้วยการฝังกลบภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้จากการสำรวจข้อมูลด้านระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ ใน เดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้จัดเตรียมถังรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิดวาง กระจายไว้ในพื้นที่โครงการ และนำไปกำจัดโดยการฝังกลบภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยอยู่ระหว่างการประสานงานให้ เทศบาลตำบลท่าช้างเข้ามาเก็บขนขยะภายในพื้นที่โครงการ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนครราชสีมา ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้จากการสำรวจข้อมูลด้านระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ ใน เดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้จัดเตรียมถังรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิดวางไว้ใน พื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสารและนำไปกำจัดโดยการเทกองไว้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ โดยท่าอากาศยานนครราชสีมาตั้งอยู่ ในพื้นที่ของ อบต.ท่าช้าง แต่อบต.ท่าช้างไม่มีบริการในการเก็บขนและกำจัดขยะ ดังนั้น ท่าอากาศยานนครราชสีมาจึงได้ ประสานงานไปยังเทศบาลตำบลท่าช้าง ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ท่าอากาศยานฯ และเพื่อให้เข้ามาดำเนินการเก็บขนและกำจัด ขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ แต่เนื่องจากเทศบาลตำบลท่าช้างไม่สามารถเข้ามาดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอย ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ได้

#### 3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

จากการสำรวจข้อมูลด้านการจัดการขยะของท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 มีรายละเอียดดังนี้ (ภาพที่ 5.2.9-1)

ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้จัดเตรียมถังรองรับขยะขนาด 200 ลิตร ที่มีฝาปิดมิดชิดวางกระจาย ไว้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ประกอบด้วย ถังรองรับขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และขยะเปียก เพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยของ เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานและผู้มาใช้บริการ และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีการรวบรวมขยะมูลฝอยใส่ถุงขยะ และนำไปกำจัด ด้วยการเทกองไว้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน





จุดเทกองขยะ



ถังรองรับขยะมูลฝอย

วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2568

#### ภาพที่ 5.2.9-1 การสำรวจข้อมูลด้านการจัดการขยะ ท่าอากาศยานนครราชสีมา

##### 4) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจข้อมูลด้านการจัดการขยะบริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมา ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ท่าอากาศยานนครราชสีมาได้จัดเตรียมถังรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิดวางไว้ในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร และนำไปกำจัดโดยการเทกองไว้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ โดยไม่มีการสร้างเตาเผาขยะตามที่มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด โดยท่าอากาศยานนครราชสีมาตั้งอยู่ในพื้นที่ของ อบต.ท่าช้าง แต่ อบต.ท่าช้างไม่มีบริการในการเก็บขนและกำจัดขยะ ดังนั้น ท่าอากาศยานนครราชสีมาจึงได้ประสานงานไปยังเทศบาลตำบลท่าช้าง ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ท่าอากาศยานฯ และเพื่อให้เข้ามาดำเนินการเก็บขนและกำจัดขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ แต่เนื่องจากเทศบาลตำบลท่าช้างไม่สามารถเข้ามาดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ให้ได้ ดังนั้น ท่าอากาศยานนครราชสีมาต้องประสานไปยังสถานบริการกำจัดขยะมูลฝอยที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ท่าอากาศยานฯ มากที่สุด ให้เข้ามารับขยะมูลฝอยไปกำจัด เพื่อให้การจัดการขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ เป็นไปตามสุขลักษณะ และไม่ให้เป็นแหล่งอาหารของสัตว์