



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2
(FINAL REPORT II)
ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น



เสนอโดย
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2569

ที่ 68/0045/MON/ พล.004

23 มกราคม 2569

เรื่อง ขอส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2)
งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

เรียน ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

อ้างถึง สัญญาจ้างผู้เชี่ยวชาญรายบุคคลหรือจ้างบริษัทที่ปรึกษา สัญญาเลขที่ กท 30/2568
ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2)
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม
เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568
ประกอบด้วย (1) รายงานฉบับหลัก
(2) รายงานฉบับย่อ
(3) เครื่องบันทึกข้อมูลขนาดพกพา (Flash Drive)
จำนวน 12 ชุด

ตามที่ กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตาม
โครงการจ้างที่ปรึกษา ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)
ประจำปีงบประมาณ 2568 ความละเอียดดังที่อ้างถึง

บัดนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ จึงขอเสนอ
รายงานดังกล่าวต่อท่าน เพื่อพิจารณา ดังสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



Final Report II_NE

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ



หนังสือรับรอง

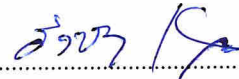


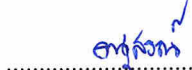
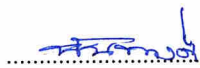


การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

วันที่ ๑๓ เดือนมกราคม พ.ศ.2569

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ตั้งอยู่ ถนนมะลิวัลย์ ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

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

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรัชชียา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ สีสาย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนพวรรณ แจ้งหาร		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิศิ		ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ





(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ


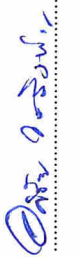

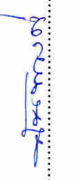



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แล๊ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางฝั่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลิลาชัย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล๊ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางฝั่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - สค.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล๊ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางฝั่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รต.ดร.วิชญพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - พร.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสี่ยง ความสั่นสะเทือน และแบบจำลองทาง คณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมวิธิ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - พร.ด. (วนศาสตร์) สาขาเนเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	

**บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานานาชาติขอนแก่น
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2568**

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
6	ผศ.ดร.วุฒิชัย 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	นายตุนสุรณ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
9	นางสาวนันท์ ทวศโนกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
10	นางสาวพวรรณ แฉงหาร - วท.บ. (การจัดการสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการจัดการน้ำเสีย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
11	นางสาวกัญจน์ กาลุณพันธ์ - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการ ภัยพิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง/ความสั่นสะเทือน	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
12	นางสาวอุษณีย์ เลิศอรศิริ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขาอนามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	

รายงานฉบับหลัก ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

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

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	1
สารบัญผนวก	3
สารบัญตาราง	3
สารบัญรูป	5
สารบัญภาพ	6
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-2
1.3 ขอบเขตการดำเนินการ	1-3
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ	
2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	2-1
2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	2-1
2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	2-3
2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
2.3.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในปัจจุบัน	2-5
2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-8
2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	2-8
2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน	2-11
2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่	2-11
2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2-11
2.6.3 สถิติเที่ยวบิน	2-11
บทที่ 3 ผลกระทบจากรายงานการศึกษาเดิม	
3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา	3-13

	หน้า
บทที่ 4 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	4-1
4.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในปัจจุบัน	4-3
4.3 ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ	4-29
บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-8
5.2.1 ระดับเสียง	5-8
5.2.2 ความสั่นสะเทือน	5-28
5.2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน	5-36
5.2.4 การจัดการน้ำใช้	5-44
5.2.5 การจัดการน้ำเสีย	5-55
5.2.6 ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-70
5.2.7 สภาพเศรษฐกิจและสังคม	5-104
บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม	
6.1 แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	6-1
บทที่ 7 ข้อเสนอแนะ	
7.1 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-1
7.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	7-1

สารบัญภาคผนวก

	หน้า
ภาคผนวก ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	
ภาคผนวก ก หนังสือแจ้งผลพิจารณาให้ความเห็นชอบในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
ภาคผนวก ข เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	
ภาคผนวก ค ผลการตรวจวัดระดับเสียง	
ภาคผนวก ง ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน	
ภาคผนวก จ ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	
ภาคผนวก ฉ ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้	
ภาคผนวก ช ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย	
ภาคผนวก ซ แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชน	

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปี พ.ศ.2568
ตารางที่ 2.6.3-2	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568
ตารางที่ 3.1-1	ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น)
ตารางที่ 4.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติ ขอนแก่น ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยาน นานาชาติขอนแก่น ที่ไม่ได้ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.1-3	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยาน นานาชาติขอนแก่น ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา
ตารางที่ 4.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 4.3-1	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.1-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.1-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.1-3	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.2-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.4-2	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดินในพื้นที่ที่ผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.5-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.5-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.6-1	รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.6-2	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.6-3	รายชื่อนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ตารางที่ 5.2.6-4	รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 5.2.6-5	จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบที่ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพันธ์ของสัตว์ป่า	5-83
ตารางที่ 5.2.6-6	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบที่ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562	5-84
ตารางที่ 5.2.6-7	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์	5-84
ตารางที่ 5.2.6-8	ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-85
ตารางที่ 5.2.6-9	สถานภาพตามฤดูกาลของนก ที่สำรวจพบที่ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-87
ตารางที่ 5.2.6-10	โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	5-89
ตารางที่ 5.2.6-11	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน	5-90
ตารางที่ 5.2.6-12	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-93
ตารางที่ 5.2.6-13	เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-93
ตารางที่ 5.2.6-14	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-94
ตารางที่ 5.2.6-15	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-95
ตารางที่ 5.2.6-16	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-97
ตารางที่ 5.2.6-17	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-101
ตารางที่ 5.2.6-18	เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-102
ตารางที่ 5.2.7-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ทำ อากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-106
ตารางที่ 5.2.7-2	ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-112
ตารางที่ 5.2.7-3	ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-114
ตารางที่ 5.2.7-4	ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติ ขอนแก่น	5-115
ตารางที่ 5.2.7-5	ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-117
ตารางที่ 5.2.7-6	ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-118
ตารางที่ 5.2.7-7	ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-121
ตารางที่ 5.2.7-8	ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติ ขอนแก่น	5-122
ตารางที่ 5.2.7-9	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-125
ตารางที่ 5.2.7-10	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล	5-126
ตารางที่ 5.2.7-11	รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการสำรวจข้อมูล	5-129

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	2-2
รูปที่ 2.3.1-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานขอนแก่น ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
รูปที่ 2.3.2-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในปัจจุบัน	2-6
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเขตปลอดภัยการบินอากาศ	2-9
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	2-10
รูปที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน	2-14
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-9
รูปที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-17
รูปที่ 5.2.1-3	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568	5-19
รูปที่ 5.2.1-4	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568	5-23
รูปที่ 5.2.1-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-27
รูปที่ 5.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-29
รูปที่ 5.2.2-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน	5-35
รูปที่ 5.2.3-1	ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-37
รูปที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-43
รูปที่ 5.2.4-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-45
รูปที่ 5.2.4-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-49
รูปที่ 5.2.4-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-53
รูปที่ 5.2.5-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-56
รูปที่ 5.2.5-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-62
รูปที่ 5.2.5-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-67
รูปที่ 5.2.6-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-92
รูปที่ 5.2.7-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยาน นานาชาติขอนแก่น	5-107

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 2.3.2-1	องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในปัจจุบัน (เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568)	2-7
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-10
ภาพที่ 5.2.2-1	การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-30
ภาพที่ 5.2.3-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-38
ภาพที่ 5.2.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-46
ภาพที่ 5.2.5-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-57
ภาพที่ 5.2.6-1	ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ	5-80
ภาพที่ 5.2.7-1	การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	5-111

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

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

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

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 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 พลานัท 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 เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

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

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความคิดเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของแต่ละท่าอากาศยาน
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์
- 5) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- 6) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 7) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการอย่างละเอียด และเสนองบประมาณดำเนินการ
- 8) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 9) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้ปรับปรุงแนวทางในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป

1.3 ขอบเขตการดำเนินการ

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

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. ระดับเสียง 1.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr.) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})* - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})* - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) - SEL	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) หมู่บ้านเดชา 2) บ้านสิงห์ราช 3) อาคารที่พักผู้โดยสาร
1.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน* - NEF	ปีละ 2 ครั้ง	- บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
1.3 ทิศนาคติด้านระดับเสียง - ทิศนาคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนาคติต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
2. ความสั่นสะเทือน - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่*	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	- หมู่บ้านเดชา
3. คุณภาพน้ำผิวดิน - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity)** - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และ ฤดูฝน	- สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
4. คุณภาพน้ำใช้ <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - เหล็ก (Iron)** - แมงกานีส (Manganese)** - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)* - อีโคไล (<i>E. coli</i>)* 	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ 2) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
5. การจัดการน้ำเสีย <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide)* - คลอไรด์ (Chloride) 	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ*
6. ทรัพยากรสัตว์ป่า <ul style="list-style-type: none"> - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายใน การทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิด ของนก 	ปีละ 2 ครั้ง*	- ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นและบริเวณใกล้เคียง
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ปัญหาจราจร เสียง และอุบัติเหตุ - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 	ปีละ 1 ครั้ง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน รวม 18 ชุมชน ได้แก่ ตำบลบ้านเป็ด <ol style="list-style-type: none"> 1) ชุมชนบ้านโคกพันโปง** 2) หมู่บ้านเบสท์โฮม** 3) หมู่บ้านเดชา 4) หมู่บ้านศิริการ์เด็นท์2 5) หมู่บ้านไคคอน วิลล่า 10 6) หมู่บ้านอภิทาวน์ ขอนแก่น 7) หมู่บ้านศุภาลัย โมเดิร์นแอร์พอร์ต 8) หมู่บ้านโนโว วิลล แอร์พอร์ต

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
 ** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานที่ตรวจวัด
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ปีละ 1 ครั้ง	<p><u>ตำบลบ้านเป็ด (ต่อ)</u></p> <p>9) The Clinton's Airport-Maliwan**</p> <p>10) ชุมชนบ้านแก่นทอง</p> <p><u>ตำบลแดงใหญ่</u></p> <p>11) หมู่บ้านเอเป็นนารา**</p> <p>12) หมู่บ้านเลอนิโอะ prime**</p> <p>13) หมู่บ้านวราลี**</p> <p>14) ชุมชนบ้านสีหาราช**</p> <p>15) หมู่บ้านเป็นสุข สีหาราช</p> <p><u>ตำบลศิลา</u></p> <p>17) ชุมชนบ้านโนนม่วง</p> <p>18) ชุมชนบ้านโนนม่วง</p> <p><u>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 14 ราย ดังนี้</u></p> <p><u>ตำบลบ้านเป็ด รวม 6 ราย</u></p> <p>1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลบ้านเป็ด**</p> <p>2) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านโคกพันโง**</p> <p>3) ผู้แทนนิติบุคคลหมู่บ้านเบสท์โฮม**</p> <p>4) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17 บ้านเดชา</p> <p>5) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 22 บ้านแก่นทอง</p> <p>6) กำนันตำบลบ้านเป็ด**</p> <p><u>ตำบลแดงใหญ่ รวม 4 ราย</u></p> <p>1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแดงใหญ่**</p> <p>2) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านหนองหลุบ</p> <p>3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 หนองหลุบ</p> <p>4) กำนันตำบลแดงใหญ่**</p> <p><u>ตำบลศิลา รวม 4 ราย</u></p> <p>1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลศิลา**</p> <p>2) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 22 บ้านแก่นทอง</p> <p>3) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 23 โนนม่วง</p> <p>4) กำนันตำบลศิลา**</p> <p><u>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม*:</u></p> <p>รวม 3 แห่ง</p> <p><u>สถานศึกษา รวม 1 แห่ง</u></p> <p>1) โรงเรียนสีหาราชเดโชชัย**</p> <p><u>ศาสนสถาน รวม 2 แห่ง</u></p> <p>1) วัดมหาจุฬาราม</p> <p>2) วัดเดชาบุศยา</p>

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

- 2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย ใน
การทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง
- 3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม 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 หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษา
เสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

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

2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

ท่าอากาศยานขอนแก่น เดิมตั้งอยู่หน้าศาลากลางจังหวัดขอนแก่น มีลักษณะเป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ทางวิ่งเป็นดินลูกรังขนาดความกว้าง 30 เมตร ความยาว 1,300 เมตร ไม่มีอุปกรณ์สื่อสาร เครื่องช่วยการเดินอากาศการให้สัญญาณเครื่องบินขึ้น-ลง ให้เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบิน และธงเขียวแดงให้สัญญาณเมื่อเห็นว่าปลอดภัยนักบินก็จะนำเครื่องบินลง

ในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้เห็นความสำคัญในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้มีความเจริญทัดเทียมกับภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ จึงได้เลือกจังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และพัฒนาให้สามารถเดินทางไปยังจังหวัดต่างๆ จึงให้มีการพัฒนาการบินพาณิชย์ขึ้น

ในปี พ.ศ.2505 กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้ก่อสร้างท่าอากาศยานขอนแก่นแห่งใหม่ โดยเริ่มปลูกสร้างอาคารที่ทำการและที่พักผู้โดยสารชั่วคราว (ลักษณะเป็นเรือนไม้) โรงเก็บเครื่องบิน กำเนิดไฟฟ้า โรงจอดรถยนต์ ทางวิ่งเครื่องบินมีขนาด 30×1,000 เมตร ลานจอดขนาด 60×90 เมตร พื้นลาดยางแอสฟัลต์ และเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2506 บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด (ปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) ได้นำเครื่องบิน DAGOTA (D.C.3) บรรจุผู้โดยสาร 28 ที่นั่ง ทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่น-อุดร-นครพนม-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ เพื่อดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งเป็นเส้นทางทำการบินมายังจังหวัดขอนแก่นเป็นครั้งแรก ตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา โดยได้รับการประกาศเป็นสนามบินอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2479 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ.2506 และประกาศเป็นท่าอากาศยานศุลกากร เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2534 รวมทั้งมีการก่อสร้างและปรับปรุงมาเป็นลำดับ

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



พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 12/2552 เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2552 โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นกรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/11 ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2553 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)

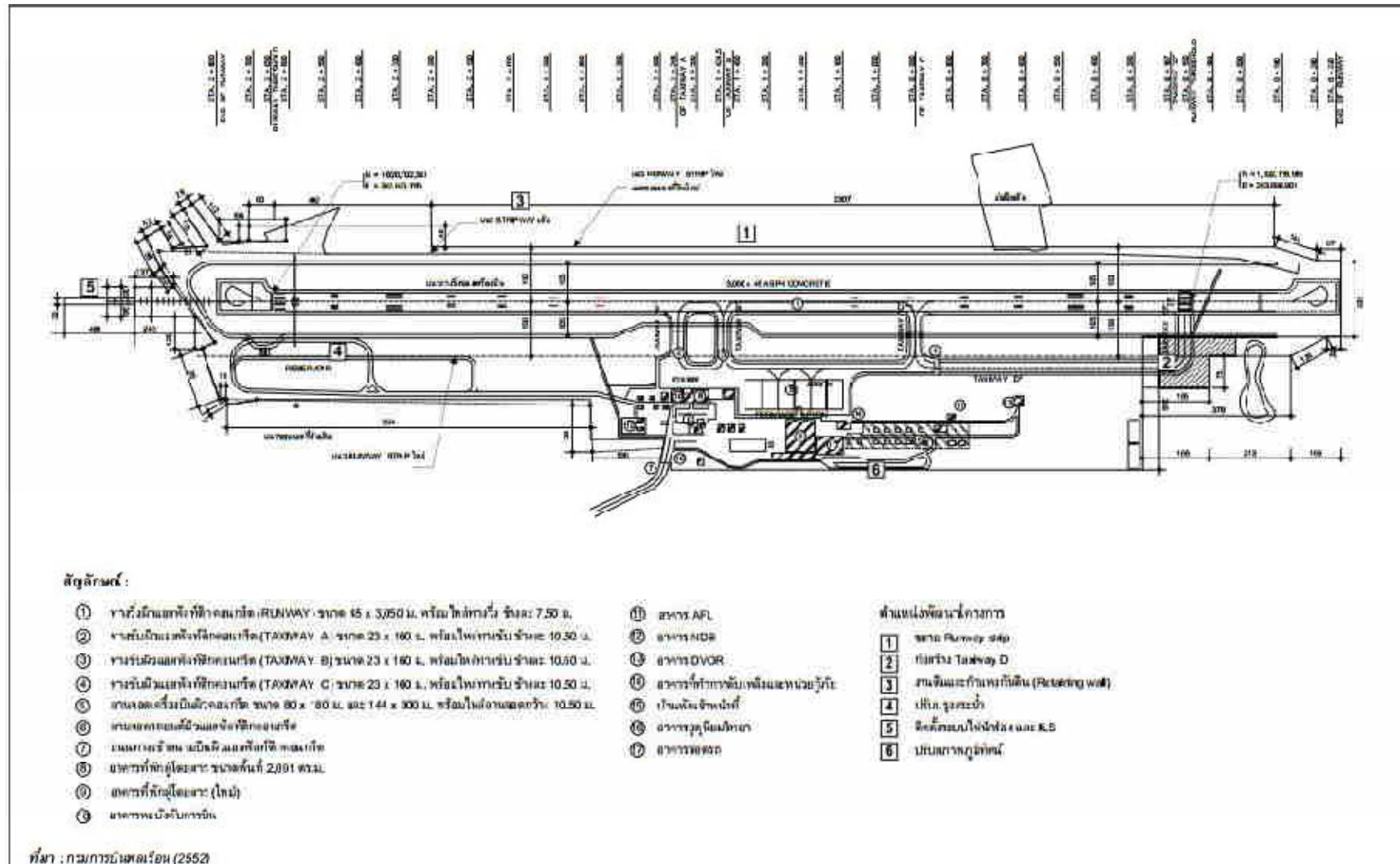
ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น ครั้งที่ 2) ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนประกอบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น** (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ. 2553) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานขอนแก่น ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.1-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) : เดิมมีขนาด 45x3,050 ตารางเมตร พื้นทางวิ่งเป็น Asphaltic concrete จะทำการขยาย Runway Strip จากเดิมกว้าง 75 เมตร เป็น 150 เมตร เพื่อให้ได้มาตรฐานตาม ICAO
- 2) ทางขับ (Taxiway) : ขนาด 23x160 ตารางเมตร พร้อมไหล่ทางขับ ข้างละ 10.50 เมตร จำนวน 3 เส้น ทางขับมีผิวจราจรแบบแอสฟัลต์
- 3) ลานจอดเครื่องบิน (Apron) ประกอบด้วย
 - 3.1) ลานจอดอากาศยานบริเวณอาคารที่ทำการหลังใหม่ ขนาด 143x300 ตารางเมตร สามารถจอดเครื่องบินขนาดใหญ่ เช่น เครื่องบินแบบ B737-400 ได้จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบ A300-600 ได้จำนวน 2 ลำ ในเวลาเดียวกัน
 - 3.2) ลานจอดบริเวณอาคารที่ทำการหลังเก่า ขนาด 80x180 ตารางเมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ B737-400 ได้จำนวน 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสาร
 - 4.1) อาคารหลังเก่า เป็นอาคารสูง 3 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 2,200 ตารางเมตรรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออก รวมชั่วโมงคับคั่งประมาณ 300 คน
 - 4.2) อาคารหลังใหม่ เป็นอาคาร 3 ชั้น พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารประมาณ 14,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งประมาณ 1,000 คน
- 5) อาคารหอบังคับการบินหลังเก่า เป็นอาคารสูง 5 ชั้น
- 6) อาคารเก็บรถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิง
- 7) บ้านพักเจ้าหน้าที่ ประกอบด้วย บ้านเดี่ยวสองชั้น 10 หลัง บ้านแฝดสองชั้น 7 หลัง บ้านเรือนแถว 3 หลัง
- 8) สระพักน้ำปลายทางวิ่ง 03 มีพื้นที่ 41,546 ตารางเมตร ปริมาตรกักเก็บ 108,259 ลูกบาศก์เมตร สำหรับรองรับน้ำฝนจากบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน
- 9) อาคารจอดรถยนต์แห่งใหม่ เป็นอาคาร 5 ชั้น สามารถจอดรถยนต์ได้ 500 คัน



ที่มา : รายงานประกอบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ.2553)

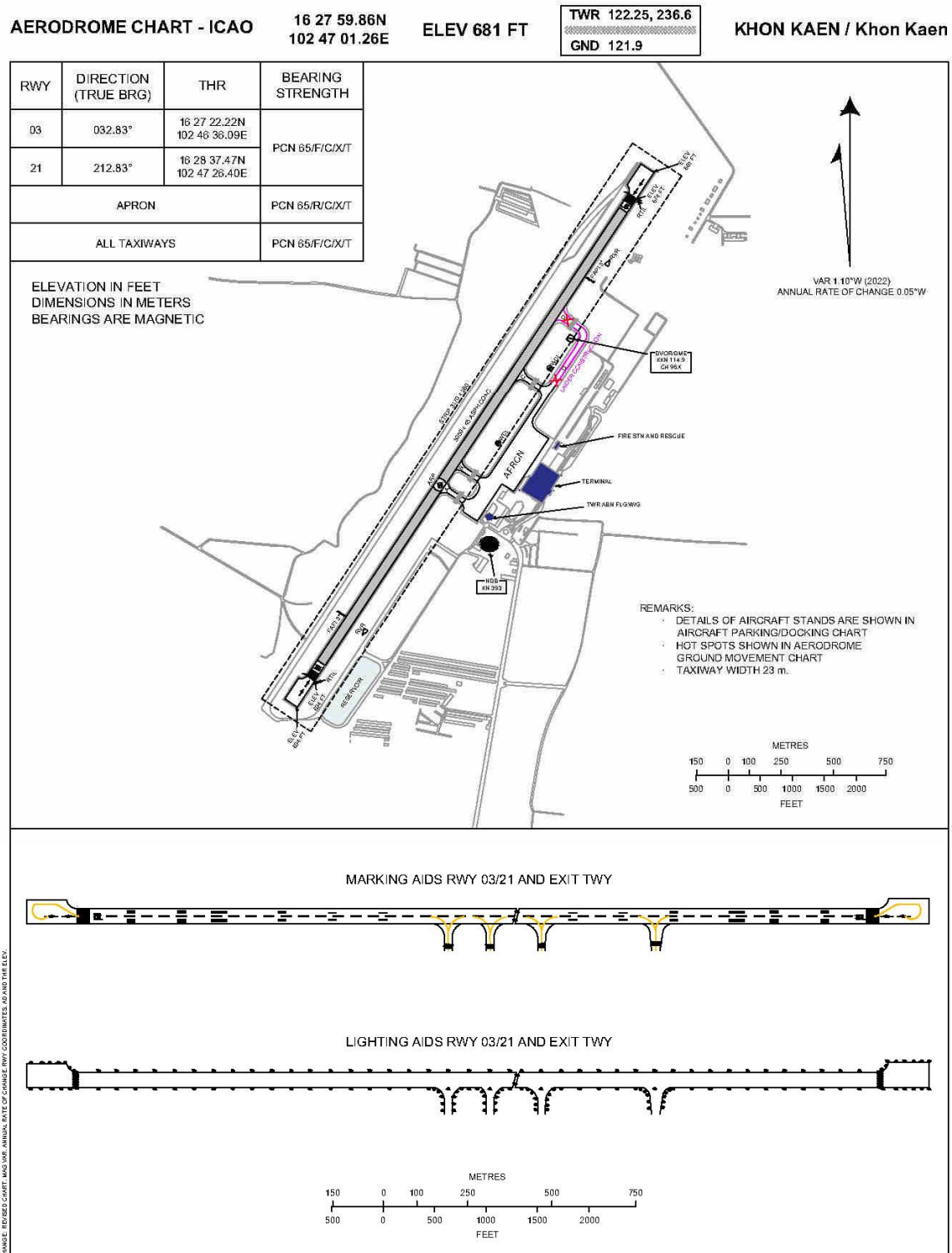
รูปที่ 2.3.1-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานขอนแก่น ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.3.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในปัจจุบัน

เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้ดำเนินการรังวัดที่ดินใหม่ พบว่า มีพื้นที่โครงการทั้งหมด 924-2-27 ไร่ โดยมีองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานขอนแก่น ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.2-1 และ ภาพที่ 2.3.2-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) กว้าง 45 เมตร ยาว 3,050 เมตร ผิวทางวิ่งเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- 2) ทางขับ (Taxiway) มีขนาดกว้าง 23 เมตร ยาว 160 เมตร พร้อมไหล่ทางขับ ข้างละ 10.50 เมตร จำนวน 3 เส้นทางขับ มีผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ประกอบด้วย
 - 3.1) ลานจอดอากาศยานบริเวณอาคารที่ทำการหลังใหม่ มีขนาด 143x300 ตารางเมตร สามารถจอดเครื่องบินขนาดใหญ่ เช่น เครื่องบินแบบ B737-400 ได้จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบ A300-600 ได้จำนวน 2 ลำ ในเวลาเดียวกัน
 - 3.2) ลานจอดอากาศยานบริเวณอาคารที่ทำการหลังเก่า มีขนาด 80x180 ตารางเมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ B737-400 ได้จำนวน 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสาร : ประกอบด้วย
 - 4.1) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเก่า เป็นอาคารสูง 3 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 2,200 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออก รวมชั่วโมงคับคั่งประมาณ 300 คน ปัจจุบันใช้เป็นที่ทำการปฏิบัติการฝนหลวง
 - 4.2) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ เป็นอาคาร 3 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารประมาณ 14,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งประมาณ 1,000 คน
- 5) อาคารหอบังคับการบินหลังเก่า เป็นอาคารสูง 5 ชั้น
- 6) อาคารเก็บรถดับเพลิง และอุปกรณ์ดับเพลิง
- 7) อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ ประกอบด้วย บ้านเดี่ยวสองชั้น 10 หลัง บ้านแฝดสองชั้น 7 หลัง บ้านเรือนแถว 3 หลัง
- 8) สระพักน้ำปลายทางวิ่ง 03 มีพื้นที่ 41,546 ตารางเมตร ปริมาตรกักเก็บ 108,259 ลูกบาศก์เมตร สำหรับรองรับน้ำฝนจากบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน
- 9) อาคารจอดรถยนต์แห่งใหม่เป็นอาคาร 5 ชั้น สามารถจอดรถยนต์ได้ 500 คัน

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้จากการตรวจสอบสถานะของกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างขยายลานจอดเครื่องบิน ซึ่งมีระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2564 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 ซึ่งต่อมาได้มีการขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญา จำนวน 2 ครั้ง โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาใหม่ในวันที่ 8 กันยายน พ.ศ.2567 รวมทั้งได้รับการอนุมัติให้งดหรือลดค่าปรับ จำนวน 197 วัน เนื่องจากไม่สามารถเข้าปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบินหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารได้ เป็นผลให้มีกำหนดวันสิ้นสุดสัญญางานก่อสร้างตามสัญญาใหม่ในวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า กิจกรรมการก่อสร้างขยายลานจอดเครื่องบิน ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, พฤษภาคม พ.ศ.2568

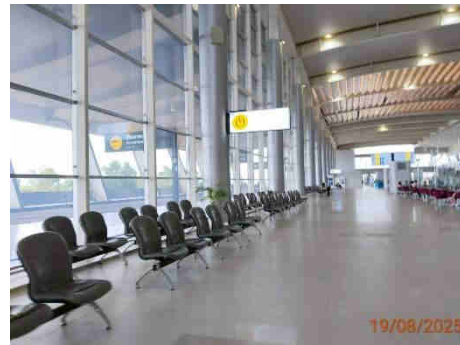
รูปที่ 2.3.2-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



อาคารจอดรถ



อาคารที่พักผู้โดยสาร



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



อาคารหอบังคับการบิน



สระพิกน้ำปลายทางวิ่ง 03

ภาพที่ 2.3.2-1 องค์ประกอบภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในปัจจุบัน (เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568)

นอกจากนี้ กรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น ครั้งที่ 2 และอยู่ระหว่างรอการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

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

2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2565) โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 143,413.58 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน ร้อยละ 52.71 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม คิดเป็นพื้นที่ 75,591.26 ไร่ รองลงมาคือ พื้นที่พักอาศัย ขนาดพื้นที่ 17,909.75 ไร่ (ร้อยละ 13.49) พื้นที่พาณิชยกรรม ขนาดพื้นที่ 17,189.27 ไร่ (ร้อยละ 11.99) พื้นที่เบ็ดเตล็ด ขนาดพื้นที่ 12,386.69 ไร่ (ร้อยละ 8.64) และพื้นที่สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ ขนาดพื้นที่ 7,978.83 ไร่ (ร้อยละ 5.56) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

ตารางที่ 2.5-1		
การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	17,909.75	13.49
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	17,189.27	11.99
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	7,978.83	5.56
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	3,198.57	3.23
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	2,657.90	1.85
6. ถนน	934.69	0.65
7. พื้นที่เกษตรกรรม	75,591.26	52.71
8. พื้นที่ป่าไม้	235.88	0.16
9. พื้นที่น้ำ	5,329.75	3.72
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	12,386.69	8.64
รวม	143,413.58	100

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2565, กรมพัฒนาที่ดิน

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ และสนามกอล์ฟสีหราชเดชโชชัย ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ ไม้ละเมาะ และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรร ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยสลับพื้นที่ที่โล่งกับพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยกระจายตัวอย่างห่างๆ





รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ไม้ยืนต้นผสม และศูนย์ปฏิบัติการธรรมชาติแบบกึ่งเกษตรกรรมประเภทนาข้าว และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทไม้ยืนต้น พืชไร่ และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย

2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ.2568) มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น รวมทั้งสิ้น 148 คน (ไม่นับรวมเจ้าหน้าที่ของสายการบิน)

2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ธันวาคม พ.ศ.2568) พบว่ามีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 4 ราย ได้แก่

- 1) สายการบินไทย ให้บริการในเส้นทาง สุวรรณภูมิ-ขอนแก่น-สุวรรณภูมิ วันละ 8 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
- 2) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้บริการใน 3 เส้นทาง ดังนี้
 - 2.1) เส้นทางดอนเมือง-ขอนแก่น-ดอนเมือง วันละ 10 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
 - 2.2) เส้นทางเชียงใหม่-ขอนแก่น-เชียงใหม่ วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
 - 2.3) เส้นทางสุวรรณภูมิ-ขอนแก่น-สุวรรณภูมิ วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน, ให้บริการในวันจันทร์ พุธ ศุกร์ และอาทิตย์ วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) และให้บริการในวันอังคาร และพฤหัสบดี วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ)
- 3) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการในเส้นทางดอนเมือง-ขอนแก่น-ดอนเมือง วันละ 6 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
- 4) สายการบินไทยเวียดเจ็ท ให้บริการในเส้นทางสุวรรณภูมิ-ขอนแก่น-สุวรรณภูมิ วันละ 4 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานที่มารับบริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประกอบด้วย สายการบินพาณิชย์ในประเทศ ท่าอากาศยานทหาร/ฝึกบิน และอากาศยานส่วนตัว มีจำนวนเที่ยวบิน ระหว่าง 722-1,196 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง ระหว่าง 108,133-167,457 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.3-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2565-2567) ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบิน ระหว่าง 678-1,040 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง 86,402-152,307 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.3-2 และรูปที่ 2.6.3-1)

ตารางที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปี พ.ศ.2568												
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)						จำนวนผู้โดยสาร (ราย)					
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม
มกราคม	-	832	-	4	14	850	-	133,418	-	514	5	133,937
กุมภาพันธ์	-	790	2	4	-	796	-	124,752	-	591	-	125,343
มีนาคม	-	942	-	4	8	954	-	146,728	-	545	35	147,308
เมษายน	-	960	2	4	2	968	-	144,814	4	636	10	145,464
พฤษภาคม	-	946	-	6	8	960	-	142,413	-	578	20	143,011
มิถุนายน	-	715	-	4	3	722	-	107,585	-	548	-	108,133
กรกฎาคม	-	968	-	6	4	978	-	136,455	-	790	6	137,251
สิงหาคม	-	1,006	-	4	4	1,014	-	141,591	-	545	2	142,138
กันยายน	-	954	-	6	-	960	-	135,372	-	403	-	135,775
ตุลาคม	-	1,036	-	-	-	1,036	-	157,213	-	-	-	157,213
พฤศจิกายน	-	1,040	-	-	-	1,040	-	151,911	-	-	-	151,911
ธันวาคม	-	1,158	-	27	11	1,196	-	167,449	-	8	-	167,457
รวม	-	11,347	4	69	54	11,474	-	1,689,701	4	5,158	78	1,649,941

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2568

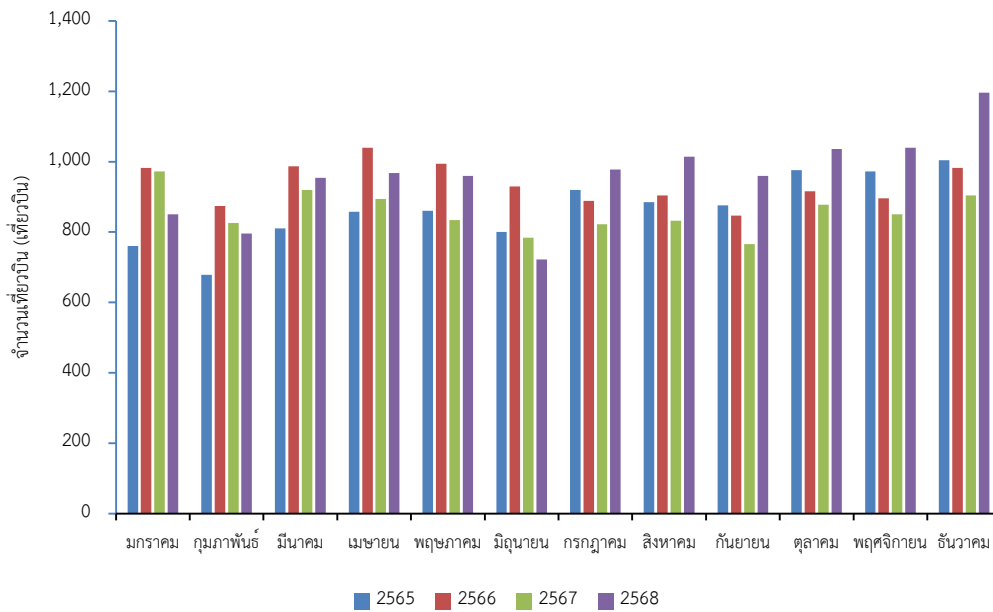
การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

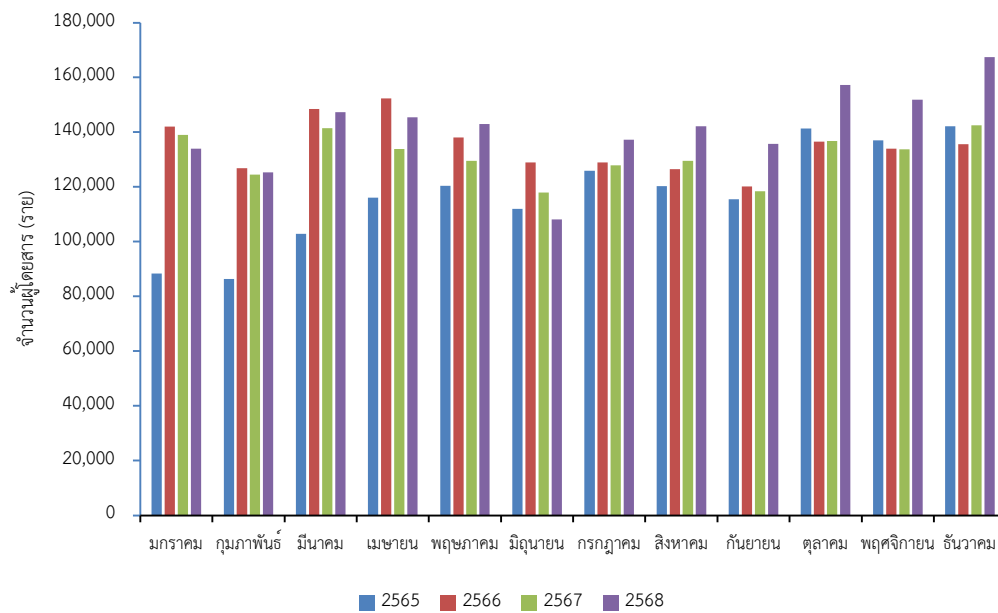
ตารางที่ 2.6.3-2								
เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568								
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	2565	2566	2567	2568	2565	2566	2567	2568
มกราคม	760	982	972	850	88,328	142,010	138,957	133,937
กุมภาพันธ์	678	874	826	796	86,402	126,833	124,523	125,343
มีนาคม	810	987	920	954	102,870	148,491	141,450	147,308
เมษายน	858	1,040	894	968	116,052	152,307	133,882	145,464
พฤษภาคม	860	994	834	960	120,347	138,053	129,466	143,011
มิถุนายน	800	930	784	722	112,010	128,922	117,987	108,133
กรกฎาคม	920	889	822	978	125,933	128,986	127,846	137,251
สิงหาคม	885	904	832	1,014	120,274	126,491	129,555	142,138
กันยายน	876	847	766	960	115,524	120,165	118,361	135,775
ตุลาคม	976	916	878	1,036	141,331	136,494	136,763	157,213
พฤศจิกายน	972	896	850	1,040	137,031	133,934	133,774	151,911
ธันวาคม	1,004	982	904	1,196	142,202	135,651	142,470	167,457
รวม	10,399	11,241	10,282	11,474	1,408,304	1,618,337	1,575,034	1,649,941

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน,ตุลาคม พ.ศ.2568

จำนวนเที่ยวบิน ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



จำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



รูปที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

บทที่ 3

ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้น ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และผลการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) การศึกษาทบทวนผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบฯ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ จะมีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะ

ทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษาฯ จะมีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3) ผลการศึกษา

กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น)** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ 12/2552 เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2552 โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขให้ดำเนินการตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/11 ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2553 อย่างเคร่งครัด

สำหรับผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น)** พบว่า องค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งได้ดำเนินกิจกรรมการปรับปรุงแนวรั้วรอบท่าอากาศยานแล้วเสร็จ โดยมีรายละเอียดดังข้อ 2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น สำหรับผลการทบทวนวิธีการศึกษา รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศด้านคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านเดชา ในปี พ.ศ.2539, 2544 และ 2545 ร่วมกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากการสำรวจภาคสนาม - ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา ลานจอดรถเครื่องบิน และอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP, NO₂ และ CO เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2549 เดือนมกราคมและมิถุนายน พ.ศ.2551 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับผลการตรวจวัดจริง ในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการขนส่งของโครงการ จากการศึกษาของ U.S.EPA. (1996) และสูตร Box Model COS.BPA, AP-42 (1995) - ประเมินปริมาณมลสารชนิดต่าง ๆ ที่ระบายออกจากรถยนต์ ของกรมควบคุมมลพิษ พ.ศ.2548 ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD ของ US.EPA - ประเมินมลสารจากอากาศยานด้วยแบบจำลองทฤษฎีพื้นฐานของ Gaussian - มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● ติดป้ายประชาสัมพันธ์ ให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอด ● ห้ามจอดรถรับ-ส่ง ขนคน บริเวณหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร ● ให้เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานในบริเวณลานจอดรถเครื่องบินใช้อุปกรณ์กรองอากาศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-

ตารางที่ 3.1-1					
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน	<p>- รวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านเดชา ในปี พ.ศ.2539, 2544 และ พ.ศ.2545 ร่วมกับผลการสำรวจภาคสนาม</p> <p>- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย L_{eq} 1 ชม., L_{eq} 24 ชม. และ L_{max} จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา ลานจอดเครื่องบิน และอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นเวลา 3 วัน ต่อเนื่อง ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2549 เดือนมกราคม และมิถุนายน พ.ศ.2551</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งมีการตรวจวัดจริงในภาคสนาม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงจากแบบจำลอง FAA's Integrated Noise Model (INM) Ver. 7.0</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน ร่วมกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ทำการบินต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ● หากมีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงและความสั่นสะเทือนรบกวนจากท่าอากาศยานขอนแก่น ให้เร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน ● ประเมินผลกระทบทางเสียง (ค่า NEF และ L_{dn}) ทุก 2 ปี ● หลีกเลี่ยงการขึ้น-ลงบริเวณด้านทิศใต้ (หัวทางวิ่ง 03) ● กำหนดเวลาบินเฉพาะเวลา 07.00-22.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย L_{eq} 1 ชม., L_{eq} 24 ชม., SEL, L_{10}, L_{50} และ L_{90} จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา บ้านสิงห์ราช และอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นเวลา 7 วัน ต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม และช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม</p> <p>- ตรวจวัดความเร็วอนุภาคสูงสุด จำนวน 1 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา เป็นเวลา 3 วัน ช่วงที่มีการขึ้น-ลงของอากาศยาน ปีละ 2 ครั้ง ช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม และช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม</p> <p>- สำรวจทัศนคติของประชาชนต่อผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบสัมภาษณ์ มีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หมู่บ้านเดชา หมู่บ้านศิริการ์เด็น 2 และหมู่บ้านสิงห์ราช โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่รอบแนวท่อการได้รับผลกระทบโดยรอบพื้นที่โครงการ แต่มีดัชนีตรวจวัดไม่เหมาะสม โดยควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max})</p>	<p>- เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max})</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3. การระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วม	- ศึกษากระบวนการระบายน้ำและการป้องกัน น้ำท่วมในบริเวณพื้นที่ รอบโครงการ ในสภาวะปกติและในฤดูน้ำหลาก - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้ จากการสำรวจจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศ ยาน สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ ดังนี้ ● กำจัดวัชพืชในร่องระบายน้ำ ก่อนเข้า ฤดูฝน ● ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำ ให้ใช้งานได้ตามปกติก่อนฤดูฝน ● หากได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน ต้องเร่งดำเนินการแก้ไข และตรวจสอบ ● ขุดลอกบ่อดักตะกอนทุกเดือนในช่วง ฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่ จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวัง เพิ่มเติม	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
4. อุทกวิทยาและ คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>- ใช้ข้อมูลทุติยภูมิด้านสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน ของแม่น้ำ และลำน้ำต่างๆ ที่สำคัญ ที่อยู่บริเวณจังหวัดขอนแก่น รวมถึงสภาพน้ำท่า ห้วย หนอง คลอง และบึง</p> <p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพน้ำบริเวณแหล่งน้ำนอกพื้นที่โครงการ ในปี พ.ศ.2538 และ 2539 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หนองหมื่น ห้วยบ่อบริเวณต้นน้ำเหนือโครงการ และ ห้วยบ่อบริเวณท้ายน้ำใต้โครงการ ร่วมกับข้อมูลผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินจากการสำรวจภาคสนาม</p> <p>- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจำนวน 1 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำภายในท่าอากาศยานขอนแก่น โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, BOD, DO, SS, NO₃-N, TKN, Phosphate, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้งในเดือนมกราคม และมิถุนายน พ.ศ.2551</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากการจัดการน้ำเสียภายในท่าอากาศยาน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ให้มีการเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ ● ห้ามทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก ลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสีย ● กรณีที่บ่อเกรอะเอ่อสูงหรือราดส้วมไม่ลง ให้ตรวจสอบระบบระบายน้ำ หรือประสิทธิภาพของบ่อซึม ● สร้างบ่อรองรับน้ำที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อรวบรวมน้ำไปรดต้นไม้ ● ให้บริษัทผู้จัดจำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียทำการทดสอบประสิทธิภาพของระบบก่อนจึงรับมอบระบบ <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ตรวจสอบคุณภาพน้ำบริเวณสระน้ำด้านทิศใต้ใกล้ห้วยทางวัง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน มีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย pH, DO, BOD, และ Fecal Coliform Bacteria</p> <p>- ตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ปีละ 2 ครั้ง มีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย pH, ความขุ่น, TDS, ความกระด้างในรูป CaCO₃, ซัลเฟต, Cl, NO₃</p> <p>- ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โดยเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสียก่อนเข้า และหลังผ่าน ระบบบำบัดอาคาร ทั้งด้านปีกซ้าย และปีกขวา ปีละ 2 ครั้ง มีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย pH, SS, TDS, BOD, TKN, Cl, ตะกอนหนัก และ Grease & Oil</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ อย่างไรก็ตาม ควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายน้ำออกสู่สาธารณะ รวมทั้ง เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้</p>	<p>- เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพในการปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้</p> <p>- เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย ในบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อแหล่งน้ำ</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
5. อุทกวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานเอกสาร รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับแหล่งน้ำใต้ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลจัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากการจัดการน้ำเสียภายในท่าอากาศยาน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน 	-
6. ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลที่ดินจากกรมพัฒนาที่ดิน ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม - ทำการขุดเจาะสำรวจชั้นดิน จำนวน 7 หลุม ในบริเวณโครงการปรับปรุงทางกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลจัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบจากการทดสอบตามมาตรฐานของ ASTM-D6637 และ FHWA-NHI-00-043 ในการดำเนินการปรับถมดินของโครงการ และจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทรัพยากรดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทรัพยากรดิน 	-

ตารางที่ 3.1-1					
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. นิเวศวิทยาป่าไม้	<p>- รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1:50,000 ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานและพื้นที่ข้างเคียงโดยรอบในรัศมี 8 กม. จากศูนย์กลางท่าอากาศยาน ร่วมกับการสำรวจสภาพทรัพยากรป่าไม้ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทาง ● ตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหล่ทาง ● ตัดแต่งให้มีเรือนยอดโปร่ง ความสูงไม่เกิน 6 ม. และแผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 เมตร ● ควบคุมเมล็ดพันธุ์ไม้ผลที่มีอยู่บริเวณท่าอากาศยาน คือ พลับพล่า เล็บเหยี่ยวเหมือดจู้ ● ตรวจสอบบริเวณรั้วหรือกำแพงโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันสัตว์เข้า-ออก <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
8. นิเวศวิทยา สัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1:50,000 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน และพื้นที่โดยรอบ ปี พ.ศ.2547 แผนที่การใช้ที่ดิน แผนผังท่าอากาศยาน รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิจากรายงาน และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยมีรายละเอียดรวมอยู่ในปัจจัยด้านทรัพยากรป่าไม้ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - สำรวจชนิดและปริมาณนก ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่น และแหล่งน้ำที่อยู่โดยรอบพื้นที่ ท่าอากาศยานขอนแก่น รวมทั้งบันทึกอุบัติเหตุที่เครื่องบินชนนก และความเสียหายที่เกิดขึ้นปีละ 1 ครั้ง - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากการเฝ้าระวังนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินการรวมทั้งมีพื้นที่ครอบคลุมทั้งภายในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ข้างเคียง โดยมีความถี่ 1 ครั้ง/ปี แต่ยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล 	-เพิ่มความถี่ในการสำรวจชนิดและปริมาณนกเป็นปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้ครอบคลุมทั้งนกประจำถิ่นและนกอพยพ
9. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลพื้นที่ ท่าอากาศยานขอนแก่น ตามผังเมืองรวมขอนแก่น ฉบับที่ 432 (พ.ศ.2542) และข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม ของกรมการบินพลเรือน ปี 2552 ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - สำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่โครงการรัศมี 5 กม. ในปี พ.ศ.2552 - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ● ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในเขตปลอดภัยทางเดินอากาศ ไม่ให้ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
10. การจัดการขยะ	- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านการจัดการขยะ ของเทศบาลตำบลบ้านเป็ด - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่ มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ เช่น ● ประชาสัมพันธ์ให้นำขยะมาทิ้งใน บริเวณที่เตรียมไว้ ● ส่งเสริมการคัดแยกขยะ ● ประสานงานให้เทศบาลตำบลบ้านเป็ด มาจัดเก็บขยะทั่วไป ● ทำความสะอาดห้องพักขยะเปียก อย่าง น้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง พร้อมระบายน้ำ เสียจากการทำความสะอาดลงบ่อ เกรอะ-บ่อซึม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่ จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวัง เพิ่มเติม	-
11. การคมนาคม	- ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิจากกรมทางหลวง และสถิติปริมาณจราจรจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ.2545-2551 - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่ มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ เช่น ● ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรเพื่อให้ผู้ขับขี่ จอดรถในบริเวณที่จัดเตรียมไว้ ● ห้ามจอดรถที่ไว้บริเวณที่รับ-ส่ง ด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร และไหล่ ทาง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้ สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่ จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวัง เพิ่มเติม	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
12. เศรษฐกิจ-สังคม และการชดเชย ทรัพย์สิน	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจ-สังคม รอบพื้นที่โครงการที่ปรึกษาทำการตรวจสอบข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง - สํารวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน และรับฟังความคิดเห็นประชาชน - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● พิจารณารับพนักงานหรือลูกจ้างที่เป็นประชาชนในชุมชนใกล้เคียง ● พบปะผู้นำชุมชนโดยรอบสนามบินอย่างสม่ำเสมอเพื่อรับทราบปัญหา ● กำหนดให้มีหน่วยงานมวลชนสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้านสิ่งแวดล้อม ● สนับสนุนหรือเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน วัด โรงเรียน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - สอบถามความคิดเห็นต่อภาวะเศรษฐกิจ การบริการพื้นฐาน ความเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อม และทัศนคติต่อโครงการจำนวน 6 ชุมชน ได้แก่ บ้านโคกพันโพ บ้านเดชา บ้านแก่นทอง หมู่ 22 บ้านสิงห์ราช บ้านโนนม่วง หมู่ 3 และ บ้านโนนม่วง หมู่ 23 โดยใช้แบบสอบถามตามกลุ่มเป้าหมาย ปีละ 1 ครั้ง - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมประชาชนที่อาศัยอยู่ภายในพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบันมีการขยายตัวของเมืองจึงควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายในการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคมเพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 	<p>ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมกลุ่มครัวเรือนกลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในขณะศึกษาผลกระทบติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม</p>

ตารางที่ 3.1-1					
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
13. สาธารณสุข และความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุข สถิติผู้ป่วยนอกของสถานีอนามัยใกล้เคียง 3 แห่ง คือ สถานีอนามัยตำบลแดงใหญ่ สถานีอนามัยตำบลศิลา และสถานีอนามัยตำบลบ้านเป็ด - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง 	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลความสูงอาคารและสิ่งปลูกสร้างภายในเขตปลอดภัยทางเดินอากาศ ความสูงของต้นไม้ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการเผื่อรั้วความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างรวมทั้งความสูงของต้นไม้ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศเป็นดัชนีเผื่อรั้วผลกระทบทางด้านความปลอดภัยในการบินโดยตรง 	-

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

3.2 การทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ในระยะที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานेट คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทวนผลการศึกษาที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบโครงการในปัจจุบัน
- 1.2) เพื่อศึกษาและทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
- 1.3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ จากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการ ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

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 **ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น** มีรายละเอียดดังนี้

3.1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2563 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 ท่าอากาศยานขอนแก่น), โครงการผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563, กรกฎาคม พ.ศ.2563) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่

(1) ปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน โดยหลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางวัน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น การกีดขวางการทหาร อากาศยานรับส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนได้

(2) ให้ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของท่าอากาศยานและผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียง เป็นต้น

(3) เสนอแนะให้ควรวางบ่อน้ำในโครงการ เพื่อรวบรวมน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วไปใช้ประโยชน์ภายในโครงการ

(4) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลและตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย พร้อมทั้งจัดทำบันทึกการตรวจสอบไว้ทุกครั้ง

(5) เพิ่มการประชาสัมพันธ์โดยเน้นการใช้ช่องทางที่ประชาชนจะได้รับทราบข้อมูลข่าวสารมากขึ้น เช่น การจัดทำเอกสารหรือป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณชุมชน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน นอกจากนี้ ยังมีการตรวจติดตามด้านนิเวศวิทยาทางน้ำเพิ่มเติม พบแหล่งกักต่อน้ำทั้งหมด 24 ชนิด มีปริมาณ 23,147 ยูนิตต่อลิตร ค่าดัชนีความหลากหลายของแหล่งกักต่อน้ำมีค่าเท่ากับ 1.32 พบแหล่งกักต่อน้ำสัตว์รวมทั้งหมด 2 ชนิด มีปริมาณ 31 ตัวต่อลิตร ค่าดัชนีความหลากหลายของแหล่งกักต่อน้ำสัตว์มีค่าเท่ากับ 0.49 และพบสัตว์หน้าดิน ทั้งหมด 3 ชนิด มีปริมาณ 75 ตัวต่อตารางเมตร ค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน มีค่าเท่ากับ 1.05

สำหรับผลการสำรวจทัศนคติต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานจากชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน นานาชาติขอนแก่น ได้แก่ ตำบลบ้านเป็ด บ้านโคกพันโพ บ้านเดชา บ้านแก่นทอง ตำบลแดงใหญ่ บ้านสิงหาร และตำบลศิลา บ้านโนนม่วงหมู่ที่ 3 บ้านโนนม่วง หมู่ที่ 23 โดยสำรวจความคิดเห็นจากผู้นำชุมชนและครัวเรือนที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการ รวมทั้งไม่รู้สึกรับการรบกวนจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน ยกเว้น บ้านเดชา และบ้านโนนม่วง หมู่ที่ 23 ที่ได้รับผลกระทบจากความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังมากขึ้น โดยเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ มีเสียงดังรบกวนช่วงบินขึ้น ในระดับมาก และเสียงของเครื่องบินทหาร/เอคชน/ส่วนราชการ มีเสียงดังแต่ไม่รบกวน

ส่วนผลการศึกษาวิเคราะห์พืชพรรณ นกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเขตชุมชน หรือเป็นพื้นที่ของหน่วยงานของรัฐ เช่น เขตทหาร เขตมหาวิทยาลัย เป็นต้น และเป็นพื้นที่เอกชนที่ปล่อยทิ้งไว้โดยยังไม่มีการใช้ประโยชน์ พบพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนน้อย ได้แก่ ไร่นาสำปะหลัง ไร่อ้อย สวนยางพารา และนาข้าว สังคมพืชที่พบมีความสมบูรณ์ค่อนข้างดี เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ของทางราชการจึงไม่มีการรบกวนจากประชาชนมากเท่าใดนัก ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ครอบคลุมพื้นที่โครงการและในรัศมี 5 กิโลเมตร พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 200 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 15 ชนิด นก จำนวน 140 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 29 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 16 ชนิด ส่วนผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบิน ไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 23 ชนิด เช่น นกเป็ดแดง นกยางเปีย นกยางโทนน้อย นกยางไฟธรรมดา นกยางดำ นกกาน้ำเล็ก และเหยี่ยวแดง เป็นต้น รวมทั้งสัตว์ที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 15 ชนิด เช่น นกยางควาย นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกกิ่งไคร้คอดำ นกกิ่งไคร้กลบ ปีกขาว และนกพิราบป่า เป็นต้น

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานขอนแก่น), โครงการผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 63 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับปานกลาง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด คือนกพิราบ นกเขาใหญ่ และนกเอี้ยงสาลิ้ง

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

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 68 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่เป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง 1 ชนิด คือนกกระแตหิวเทา และมีสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว และนกแอ่นวง

ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 30.6 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ที่รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง และที่รู้สึกเสียงดังน้อยลง คิดเป็นร้อยละ 50.0 เท่ากัน ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 13.0 รู้สึกว่ารบกวน จากการสอบถามถึงความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 93.5 มีความพึงพอใจ

3.4) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2565) พบว่า บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) รมัตรวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่แหล่งน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อหลีกเลี่ยงการชะล้างของน้ำฝน

(2) ตรวจสอบการรบกวนของเสียงหรือวัสดุที่จะลงสู่กระแสน้ำด้านข้างของพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน

(3) ขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันทีเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ

(4) จัดให้มีการคัดแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถึงขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) จัดให้มีบ่อรองรับน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย และรวบรวมน้ำไปรดต้นไม้ และสนามหญ้าภายในท่าอากาศยาน

(2) ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติโดยเฉพาะ ควรดำเนินการก่อนฤดูฝน และควรจัดซื้อปั้มน้ำเพิ่มอีก 1 เครื่อง เพื่อเก็บไว้สำรองใช้งาน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร และคุณภาพน้ำใช้จากอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 76 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และเหยี่ยวนกเขาชिरา รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้น NEF 30 โดยพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง ยกเว้นบริเวณหัวทางวิ่งหมายเลข 03 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม และหัวทางวิ่งหมายเลข 21 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬา ของกรมทหารราบที่ 8 ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนดังกล่าวได้ แต่จากผลการตรวจวัดระดับเสียง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 ยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และไม่พบเรื่องร้องเรียนด้านระดับเสียงแต่อย่างใด จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.5) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเพิ่มความระมัดระวังมิให้มีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำ และหากพบว่า มีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำต้องขุดลอกตะกอนดินดังกล่าวทันที รวมทั้งหยุดกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ทันที เมื่อมีฝนตกหนัก

(2) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิดและมีการแยกขยะ

สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- (1) สร้างบ่อน้ำรองรับน้ำที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อรวบรวมน้ำนำไปรดต้นไม้ สนามหญ้า และต้นไม้ภายในสนามบิน
- (2) ตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
- (3) ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ โดยเฉพาะควรดำเนินการก่อนฤดูฝน และควรจัดซื้อปั๊มน้ำเพิ่มอีก 1 เครื่อง เพื่อเก็บไว้สำรองใช้งาน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้จากอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011) และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสีย พบว่า มีค่า pH, BOD, SS และ Settleable Solids ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 44 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูงและระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ อีเกา

สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยร้อยละ 15.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ และความดังของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นรบกวนการใช้ชีวิต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าเป็นการรบกวนขณะบินขึ้น ในระดับปานกลาง ส่วนความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 21.1 ไม่พึงพอใจ โดยเกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าได้รับเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 90.0) และร้อยละ 10.0 ให้ความเห็นว่า เมื่อฝนตกมีน้ำไหลจากท่าอากาศยานมาท่วมพื้นที่ (หมู่บ้านเดชา)

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้น NEF 30 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง ยกเว้น บริเวณหัวทางวิ่งหมายเลข 03 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม (ซึ่งเป็นพื้นที่ที่จะซื้อเพิ่มเติมตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด) และหัวทางวิ่งหมายเลข 21 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬา ของกรมทหารราบที่ 8 ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นควรมีมาตรการในการเฝ้าระวังผลกระทบด้านระดับเสียง และติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง

3.6) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, กรกฎาคม พ.ศ.2566) พบว่า บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ดำเนินการขุดลอกตะกอนดินดังกล่าวออกจากคูระบายน้ำ รวมทั้งหยุดกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ทันทีเมื่อมีฝนตกหนัก

(2) เพิ่มความระมัดระวังมิให้มีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำและหากพบว่ามีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำต้องขุดลอกตะกอนดินดังกล่าวทันที

(3) จัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิดและมีการแยกขยะ ตามที่มาตรการกำหนด

สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่ ควรพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็นบ่อน้ำให้มีความจุไม่น้อยกว่า 19,000 ลบ.ม. พร้อมติดตั้งประตูระบายน้ำให้สามารถเก็บกักตามที่มาตรการกำหนด

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงทุกสถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณสระน้ำห้วยทางวัง 03 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 คุณภาพน้ำใช้จากอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยไม่มีการระบายน้ำเสียออกจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 65 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชวา เหยี่ยวนกกระจอกเล็ก อีกา และนกยางเปียว สำหรับสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกฟิราบบ้า นกยางกรอกพันธุ์จีน และนกเขาไฟ

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF<30 มีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตามแนวทางวัง ยกเว้น บริเวณห้วยทางวังหมายเลข 03 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม (ซึ่งเป็นพื้นที่ที่จะซื้อเพิ่มเติมตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด) และห้วยทางวังหมายเลข 21 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬาของกรมทหารราบที่ 8 ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นควรมีมาตรการในการเฝ้าระวังผลกระทบด้านระดับเสียง และติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง

3.7) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, มกราคม พ.ศ.2567) บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่ ควรพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็นบ่อน้ำให้มีความจุไม่น้อยกว่า 19,000 ลบ.ม. พร้อมติดตั้งประตูระบายน้ำให้สามารถเก็บกักตามที่มาตรการกำหนด

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงทุกสถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณสระน้ำห้วยทางวัง 03 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 คุณภาพน้ำใช้จากอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า Turbidity ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยไม่มีการระบายน้ำเสียออกจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 61 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 4 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชริศรา เป็ดแดง และนกยางเปียง สำหรับสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเขาใหญ่ และนกยางไฟ

สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 97.1) ในขณะที่อีกร้อยละ 2.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันมีเสียงดังมากขึ้น สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 97.9) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 53.7) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ให้ความเห็นว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 24.9) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 18.9) ตามลำดับ แต่ในขณะบินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 58.0) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ให้ความเห็นว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 24.9) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 15.0) ตามลำดับ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 3.9 ระบุว่า มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินรวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ได้แก่ (1) มีน้ำฝนจากสนามบินปล่อยออกมา ให้ดำเนินการแก้ไข (2) ควรจัดรถยนต์รับส่งผู้โดยสารไม่ให้มาจอดรอด้านนอก ทำให้การจราจรติดขัด และ (3) สัญญาณโทรศัพท์มือถือถูกรบกวน

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF<30 มีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตามแนวทางวัง ยกเว้น บริเวณห้วยทางวังหมายเลข 03 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม (ซึ่งเป็นพื้นที่ที่จะซื้อเพิ่มเติมตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด) และห้วยทางวังหมายเลข 21 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬาของกรมทหารราบที่ 8 ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นควรมีมาตรการในการเฝ้าระวังผลกระทบด้านระดับเสียง และติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง

3.8) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น), โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2567) บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการพบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบตกตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) ในกรณีที่มีปัญหาด้านการระบายน้ำหรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ให้ประสานหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานฯ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงทุกสถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท สำหรับคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณสระน้ำห้วยทางวัง 03 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 รวมทั้งคุณภาพน้ำใช้จากอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า pH และ Turbidity ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นต้องปรับปรุงขั้นตอนการตกตะกอนให้สอดคล้องกับคุณภาพน้ำดิบที่ใช้ในการปรับปรุง เช่น ในช่วงที่น้ำดิบมีปริมาณตะกอนมาก ควรเพิ่มระยะเวลาในการตกตะกอน หรือเพิ่มการใช้สารตกตะกอนให้มากขึ้น เป็นต้น และต้องประสานงานกับการประปาส่วนภูมิภาคเพื่อขอน้ำประปามาใช้ในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นเป็นหลัก ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า โดยไม่มีการระบายน้ำเสียออกจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 51 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง สำหรับสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นกินรัง

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF<30 มีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตามแนวทางวัง ยกเว้น บริเวณห้วยทางวังหมายเลข 03 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม (ซึ่งเป็นพื้นที่ที่จะซื้อเพิ่มเติมตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด) และห้วยทางวังหมายเลข 21 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬาของกรมทหารราบที่ 8 ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นควรมีมาตรการในการเฝ้าระวังผลกระทบด้านระดับเสียง และติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง

3.9) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น), โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, มกราคม พ.ศ.2568) บริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ตรวจสอบการทำงานของระบบตกตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นประจำทุกเดือน

(2) กำจัดพืชคลุมดินที่มีความสูงเกิน 10 เซนติเมตร

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงทุกสถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนความสั่นสะเทือนมีอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณสระน้ำห้วยทางวัง 03 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 คุณภาพน้ำใช้จากอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า pH และ Turbidity ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นต้องปรับปรุงขั้นตอนการตกตะกอนให้สอดคล้องกับคุณภาพน้ำดิบที่ใช้ในการปรับปรุง เช่น ในช่วงที่น้ำดิบมีปริมาณตะกอนมาก ควรเพิ่มระยะเวลาในการตกตะกอน หรือเพิ่มการใช้สารตกตะกอนให้มากขึ้น เป็นต้น และต้องประสานงานกับการประปาส่วนภูมิภาคเพื่อนำน้ำประปามาใช้ในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นเป็นหลัก และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า pH ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยไม่มีการระบายน้ำเสียออกจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 47 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับปานกลาง สำหรับสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกกระแตแต้แว๊ด และนกนางแอ่นบ้าน

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

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 382 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.9) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ไม่เปลี่ยนแปลง และร้อยละ 12.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ส่วนที่เหลือระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อยถึงปานกลาง ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.5) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ส่วนที่เหลือระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 6 ราย พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 6 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนความคิดเห็นต่อเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงรบกวนจากของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนผู้ที่ระบุว่าได้รับการ

รบกวนในระดับปานกลาง จำนวน 1 ราย และรบกวนในระดับมาก จำนวน 1 ราย เช่นกัน รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 6 ราย มีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้นและมีการจ้างงานภายในชุมชนมากขึ้น

- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 2 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 1 ราย ให้ความเห็นว่าการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนใช้ชีวิต และอีก 1 ราย ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย ส่วนการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินทหาร หรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 1 ราย ระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต และอีก 1 ราย ระบุว่ารบกวนในระดับปานกลาง รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย มีความพึงพอใจ ให้ความเห็นว่ามีเสียงดังเนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และท่าอากาศยานฯ มีการเข้ามาประสานงานกับวัด และเข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับทางวัด

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น $NEF < 30$ มีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง ยกเว้น บริเวณหัวทางวิ่งหมายเลข 03 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม (ซึ่งเป็นพื้นที่ที่จะซื้อเพิ่มเติมตามที่รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด) และหัวทางวิ่งหมายเลข 21 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬาของกรมทหารราบที่ 8 ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นควรมีมาตรการในการเฝ้าระวังผลกระทบด้านระดับเสียง และติดตามตรวจสอบระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงลานจอดอากาศยาน จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน โดยมีมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1-1 ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน โดยมีมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1-2 และตารางที่ 4.1-3

ตารางที่ 4.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
อุทกวิทยา การระบายน้ำ และ การป้องกันน้ำท่วม	ปรับปรุงท่อลอดรับน้ำจากโรง ระบายน้ำ เข้าสู่ ขนาด 0.80 ม. เพิ่มเติมจำนวน 4 ท่อ ปรับปรุง ระบบการระบายน้ำออกจากสระรับ น้ำเพิ่มเติม โดยการเปิดช่องระบาย น้ำใต้ฝายน้ำล้นขนาด 0.40x0.40 ม. จำนวน 2 ช่อง พร้อมติดตั้ง ประตูควบคุมน้ำ กำหนดระดับธรณี ประตูให้อยู่ต่ำกว่าระดับสันฝายน้ำ ล้นประมาณ 1 ม. และก่อสร้างบ่อ ดักตะกอนขนาด 50 ลบ.ม. สามารถ เก็บกักตะกอนได้ไม่น้อยกว่า 20 ลบ.ม. จำนวน 4 แห่ง ก่อนที่น้ำจะ ไหลเข้าสู่สระเก็บกักน้ำ เพื่อป้องกัน การตื้นเขินของสระเก็บกักน้ำและ การระบายน้ำ	มีท่อลอดและฝายน้ำล้น บริเวณ สระรับน้ำเข้า-ออก แต่ยังไม่มีการ ก่อสร้างประตูระบายน้ำและบ่อดัก ตะกอน รวมทั้งมีการนำน้ำจาก สระ น้ำไปปรับปรุงคุณภาพเพื่อใช้ ภายใน ท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบไม่พบ ปัญหาด้านการระบายน้ำใน ปัจจุบัน	ควรมีบ่อดักตะกอน ก่อนที่น้ำจะ ไหลเข้าสู่สระเก็บกักน้ำ เพื่อป้องกัน การตื้นเขินของสระเก็บกักน้ำและ การระบายน้ำ

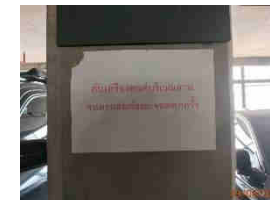


ตารางที่ 4.1-2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ที่ไม่ได้ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
อุทกวิทยา การระบายน้ำและการ ป้องกันน้ำท่วม	หลักเกณฑ์หรือแนวทางที่ใช้ในการ ควบคุมการเปิด-ปิด (Operation Curve) ประตูปรับน้ำที่ก่อสร้าง ใหม่ ที่ใช้ควบคุมปริมาณน้ำที่ไหล ผ่านช่องระบายน้ำขนาด 0.40x0.40 เมตร จำนวน 2 ช่อง ที่ อยู่ต่ำกว่าฝายน้ำล้นเดิม	ยังไม่มีมีการก่อสร้างประตูปรับน้ำ ใหม่ แต่มีการควบคุมการระบายน้ำ ด้วยฝายน้ำล้น	การควบคุมการระบายน้ำด้วยฝาย น้ำล้น สามารถควบคุมอัตราการ ระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน ได้โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ด้านการระบายน้ำต่อชุมชน โดยรอบ
เสียง/ ความสั่นสะเทือน	การขึ้น-ลงของเครื่องบินทุกลำ พยายามหลีกเลี่ยงการขึ้น-ลง บริเวณทางด้านทิศใต้ (หัวทางวิ่ง 03)	การขึ้น-ลง ของเครื่องบินจะ พิจารณาจากทิศทางและความเร็ว ลมเป็นหลัก จึงยังมีการใช้ทางวิ่ง 03 ในการขึ้น-ลงเป็นส่วนใหญ่	ติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณ หมู่บ้านเดชาทางด้านทิศใต้ (หัว ทางวิ่ง 03) จากการตรวจวัดระดับ เสียงระหว่างวันที่ 23-26 สิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่ามีค่าระดับเสียงใน เวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr}$) และค่า ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐานกำหนด
คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำและ การจัดการน้ำเสีย	กำหนดให้สร้างบ่อน้ำรองรับน้ำที่ ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อ รวบรวมน้ำนำไปรดต้นไม้ สนาม หญ้าและต้นไม้ภายในสนามบิน	ไม่มีบ่อรองรับน้ำหลังผ่านระบบ บำบัดน้ำเสีย แต่มีการนำน้ำจาก สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 ไป รดน้ำต้นไม้	จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพ น้ำในสระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง เมื่อ วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็น ตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน พบว่าจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 ซึ่งแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำ ทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและ สามารถเป็นประโยชน์เพื่อการ อุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่า เชื้อโรคตามปกติ และผ่าน กระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร
อุทกวิทยา การระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม	1) ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน ให้ ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุม ร่องระบายน้ำภายในท่าอากาศยาน นานาชาติขอนแก่น	มีวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และร่องระบายน้ำต่างๆ เพียง บางส่วน	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น อยู่ระหว่างดำเนินการกำจัดวัชพืช ดินที่มีความสูงเกิน 10 เซนติเมตร
	2) ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ปกคลุม รางระบายน้ำ	มีวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และร่องระบายน้ำต่างๆ เพียง บางส่วน	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น อยู่ระหว่างดำเนินการกำจัดวัชพืช ดินที่มีความสูงเกิน 10 เซนติเมตร

ตารางที่ 4.1-3 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
อุทกวิทยา การระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	3) จัดเตรียมพื้นที่ลุ่มด้านทิศ ตะวันตกเพื่อรองรับน้ำที่ล้นออกมา จาก สระน้ำของโครงการ พื้นที่ ประมาณ 3.5 ไร่ พัฒนาเป็นบ่อน้ำ ให้มีความจุไม่น้อยกว่า 19,000 ลบ. ม. พร้อมติดตั้ง ประตูระบายน้ำ สามารถเก็บกักตามที่กำหนด กรณี ฝนตกให้ทำการปิดประตูระบายน้ำ และเปิดประตูระบายน้ำหลังฝน หยุดตก	มีการจัดเตรียมพื้นที่ลุ่ม ด้านทิศ ตะวันตกขนาด 3.5 ไร่ ซึ่งใน ปัจจุบันยังเป็นพื้นที่โล่ง ยังไม่มีการ พัฒนาเป็นบ่อน้ำ เนื่องจากยังไม่มี ปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่าง ใด	ตรวจสอบการระบายน้ำอย่าง สม่ำเสมอ หากพบปัญหาเรื่องการ ระบายน้ำให้เร่งดำเนินการพัฒนา พื้นที่เพื่อเป็นพื้นที่รองรับน้ำล้น

4.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในปัจจุบัน


จากการตรวจสอบสถานะปัจจุบันของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น พบว่า ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุง
ลานจอดอากาศยานแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ดังนั้น การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติ
ตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ที่
นำเสนอไว้ในรายงานฯ ฉบับนี้ จึงเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ซึ่งจากการตรวจสอบ
พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ครบถ้วนแล้ว สามารถสรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดการปฏิบัติตาม
มาตรการแสดงดังตารางที่ 4.2-1)

ปฏิบัติครบถ้วน	62	มาตรการ
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	2	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	0	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	7	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	0	มาตรการ
รวม	71	มาตรการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพอากาศ	1) ติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ขณะจอด	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการดับเครื่องยนต์ขณะจอดรถไว้ที่อาคารจอดรถ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ดับเครื่องยนต์
	2) ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่ง ในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรอาจติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้ไอเสียที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งมีการติดป้ายห้ามจอดรถยนต์รอรับผู้โดยสาร บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร	ไม่มี	 ป้ายห้ามจอดรถยนต์รอรับผู้โดยสารด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร
	3) ออกกฎบังคับให้เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานในบริเวณลานจอดอากาศยานใช้อุปกรณ์กรองอากาศ	●	เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในบริเวณลานจอดอากาศยาน (Apron) มีการสวมใส่หน้ากากกรองอากาศตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน	ไม่มี	


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน	1) เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ทำการบิน ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในช่วงเวลา การขึ้น-ลงของเครื่องบิน จะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ Ear Plug หรือ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในบริเวณดังกล่าว	●	เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ Air side มีการสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ Ear Muffs และ เสื้อสะท้อนแสง ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล
	2) กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียง และความสั่นสะเทือนรบกวนจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน	⊗	จากการตรวจสอบการดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ยังไม่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับการได้ยินผลกระทบด้านเสียง และความสั่นสะเทือนจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	ไม่มี	-
	3) ให้ประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อประเมินค่า NEF และ L_{dn} ทุก 2 ปี	●	กรมท่าอากาศยานได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในบริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น รวมทั้งจัดทำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการประเมินผลกระทบด้านเสียง เพื่อประเมินค่า NEF และ L_{dn} เป็นประจำทุกปี	ไม่มี	ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ แสดงดังข้อ 5.2.1 ระดับเสียง


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	4) กำหนดให้ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นสามารถรองรับเครื่องบิน B737-400 จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน (ขึ้น-ลง) และเครื่องบิน A300-600 จำนวน 11 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบินภารกิจอื่นๆ อีกประมาณ 5 เที่ยวบิน/วัน หรือเทียบเคียงกับจำนวนเที่ยวบินและชนิดเที่ยวบินที่กำหนดไว้ ถ้ามากกว่าที่กำหนดจะต้องทำการประเมินผลกระทบด้านเสียง และจัดส่งรายงานให้ สผ. พิจารณา	●	การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น รองรับอากาศยานชนิดเครื่องบิน A-320 จำนวน 18-24 เที่ยวบิน/วัน เครื่องบิน A-321 จำนวน 2-6 เที่ยวบิน/วัน และ B737-800 จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมทั้งสิ้น 28-36 เที่ยวบิน/วัน และจากการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า แนวเส้น NEF-30 ส่วนใหญ่อยู่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ตามแนวทางวิ่ง ยกเว้น บริเวณหัวทางวิ่งหมายเลข 03 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัย (หมู่บ้านเดชา) และพื้นที่เกษตรกรรม และหัวทางวิ่งหมายเลข 21 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬาของกรมทหารราบที่ 8	ไม่มี	 แนวเส้น NEF กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด (เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568)
	5) การขึ้น-ลงของเครื่องบินทุกลำ พยายามหลีกเลี่ยงการขึ้น-ลงบริเวณทางด้านทิศใต้ (หัวทางวิ่ง 03)	○	จากการตรวจสอบพบว่า อากาศยานส่วนใหญ่ใช้ทางวิ่ง 03 ในการขึ้น-ลง	การขึ้น-ลง ของเครื่องบิน จะพิจารณาตามความเหมาะสมของทิศทางและความเร็วลม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการบิน อย่างไรก็ตาม กรมท่าอากาศยานได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน ปีละ 2 ครั้ง ซึ่งจากผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 19-25 สิงหาคม พ.ศ. 2568 พบว่า หมู่บ้านเดชามีผลการตรวจวัดค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	-


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง/ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	6) การขึ้น-ลงของอากาศยานกำหนดให้ทำการบินเฉพาะช่วงเวลา 07.00-22.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน	●	ในเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม พ.ศ.2568 พบว่า เที่ยวบินพาณิชย์เที่ยวบินแรกที่เดินทางถึงท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในเวลา 07.50 น. และเที่ยวบินสุดท้ายออกจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเวลา 21.10 น. ซึ่งเป็นตามที่มาตรการกำหนดไว้	ไม่มี	 ตารางเที่ยวบิน เดือนสิงหาคม พ.ศ.2568
	7) กำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน ได้แก่ การเร่งเครื่องยนต์เพื่อยกระดับความสูงเมื่อบินผ่านเขตชุมชนหนาแน่น	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีการกำหนดวิธีการบินขึ้น-ลงตามมาตรฐาน ความปลอดภัยและหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชน และจากการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน ระหว่างวันที่ 19-25 สิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณหมู่บ้านเดชามีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ไม่มี	-
	8) คำนึงถึงอายุการใช้งานของอากาศยานเนื่องจากเครื่องยนต์ที่มีอายุการใช้งานนานจะเกิดเสียงดังมากกว่าจึงควรตรวจเช็คให้สายการบินคัดเลือกแบบอากาศยานที่ออกแบบ หรือเลือกใช้เครื่องยนต์ที่ปลดปล่อยเสียงในระดับต่ำกว่าอากาศยานที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน	●	ในปัจจุบันอากาศยานที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เป็นประเภท Airbus A320 Airbus A321 Boeing 737-800 และ Boeing 737-900ER ซึ่งมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยี ด้านความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีระดับเสียงต่ำกว่าอากาศยานที่ใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	-


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	9) ประชาสัมพันธ์/แจ้งข่าวให้ประชาชนที่อาศัยในบริเวณโดยรอบได้รับทราบและรวมทั้งผู้ที่ประสงค์จะเข้ามาพักอาศัยบริเวณพื้นที่โดยรอบให้ทราบถึงสถานการณ์เรื่องเสียงรบกวนและจำนวนเที่ยวบินที่จะเพิ่มมากขึ้น	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบทราบผลกระทบด้านเสียงอย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบยังไม่พบปัญหาการร้องเรียนด้านเสียงรบกวนแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	10) บริเวณที่มีค่า NEF-30 จนถึงทางวิ่งของโครงการ ควรประสานงานกับจังหวัดขอนแก่น และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองในการจัดผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชนและโรงเรียนภายหลัง จะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนบริเวณด้านหัวและท้ายของทางวิ่ง โดยกำหนดเป็นเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ และห้ามสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน ในบริเวณดังกล่าว	●	จากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า แนวเส้น NEF-30 ส่วนใหญ่อยู่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง ยกเว้น บริเวณหัวทางวิ่งหมายเลข 03 ซึ่งมีแนวเส้น NEF-30 อยู่นอกขอบเขต พื้นที่ท่าอากาศยานเมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณทางวิ่ง 03 พบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัย (หมู่บ้านเดชา) และพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนบริเวณหัวทางวิ่งหมายเลข 21 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬาของกรมทหารราบที่ 8	ไม่มี	 แนวเส้น NEF กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด (เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568)
	11) ถ้าเกิดลมหมุนจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทำให้เกิดความเสียหายกับบ้านเรือนราษฎร กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) จะต้องชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม	⊗	การดำเนินการที่ผ่านมายังไม่เคยเกิดลมหมุนจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนในบริเวณใกล้เคียง	ไม่มี	-

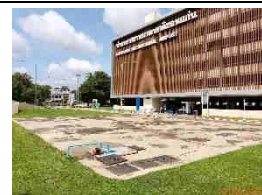

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	12) กำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน ได้แก่ การเร่งเครื่องยนต์เพื่อยกระดับความสูงเมื่อบินผ่านเขตชุมชนหนาแน่น	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการประชาสัมพันธ์ให้สายการบินลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน ได้แก่ การเร่งเครื่องยนต์เพื่อยกระดับความสูงเมื่อบินผ่านเขตชุมชนหนาแน่น	ไม่มี	-
	13) ควบคุมการนำเครื่องบินขึ้น-ลง ด้วยการลดแรง Thrust โกล์สนามบินที่มีบ้านพักอาศัยอยู่มากตามวิธีที่ปลอดภัย	●	การปฏิบัติงานในการบินในเรื่องลดเสียง นักบินจะปรับแรง Thrust ตามความเหมาะสม และความปลอดภัยในการขึ้น-ลง	ไม่มี	-
	14) มีการสำรวจทัศนคติต่อเสียงจากเครื่องบิน ชุมชนรอบพื้นที่โครงการทุกปี และจัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียน	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งอยู่บริเวณชั้นที่ 3 ของอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งมีการสำรวจทัศนคติด้านเสียงรบกวนจากเครื่องบิน บริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการครั้งล่าสุดเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	 จุดรับเรื่องร้องเรียน
	15) มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โดยรอบโครงการทราบถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจาก Airborne Vibration มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่โครงการได้กำหนดไว้แล้ว	●	กรมท่าอากาศยานมีการประชาสัมพันธ์ มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่โครงการได้กำหนดไว้ในเว็บไซต์ของกรมท่าอากาศยาน	ไม่มี	-




สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำ ผิวดิน/นิเวศวิทยา ทางน้ำและ การจัดการน้ำเสีย	ในระยะดำเนินการมีแหล่งกำเนิดน้ำเสีย 4 แห่ง ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร หอบังคับการบิน อาคารดับเพลิง และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ จะใช้ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ส่วนอาคารอื่นๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม การบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย ประกอบด้วย 1) ห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรดหรือด่างเข้มข้น น้ำยาล้างห้องน้ำ เข็มขัดและคลอรีนเข้มข้น	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบเดิมอากาศซึ่งมีการบำรุงรักษาดังนี้ ไม่มีการเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ ลงในบ่อเกรอะโดยตรง ส่วนการล้างทำความสะอาดห้องน้ำ-ห้องส้วม ใช้การผสมน้ำเปล่าเพื่อเจือจางความเข้มข้นของน้ำยาล้างห้องน้ำ	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย
	2) ห้ามทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ่าอนามัย ลงสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย	●	มีการจัดถังรองรับขยะไว้ในห้องส้วมทุกห้อง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ไม่ให้ทิ้งกระดาษทิชชู หรือผ้าอนามัยลงในโถส้วม	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ ไม่ให้ทิ้งกระดาษทิชชู หรือผ้าอนามัยลงในโถส้วม
	3) กรณีที่บ่อเกรอะเอ่อสูงหรือราดส้วมไม่ลงให้ตรวจสอบระบบระบายน้ำหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม	●	มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบระบบระบายน้ำ และบ่อซึมเป็นประจำทุกเดือน และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาบ่อเกรอะเอ่อสูงหรือราดส้วมไม่ลง	ไม่มี	-


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำ ผิวดิน/นิเวศวิทยา ทางน้ำ และการ จัดการน้ำเสีย(ต่อ)	4) กำหนดให้ทำการสูบน้ำก่อนส่วนเกินของระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 6 เดือน/ครั้ง กรณีบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีกักตุนครหรือร้านอาหาร น้ำเสียที่รวบรวมจากห้องครัวจะต้องผ่านบ่อดักไขมันก่อนระบายน้ำเสียเข้าระบบบำบัดน้ำเสียและทำการตรวจสอบบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ	●	ท่าอากาศยานได้ดำเนินการสูบน้ำก่อนออกจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ปีละ 1 ครั้ง และบริเวณร้านอาหารมีบ่อดักไขมันก่อนระบายน้ำเสียเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และทำการตรวจสอบบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 บ่อเกราะ และบ่อดักไขมัน
	5) ร้านอาหารภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร จะต้องคัดแยกเศษอาหารออกจากภาชนะก่อนล้างทุกครั้ง	●	ร้านอาหารภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้จัดให้มีการคัดแยกเศษอาหารออกจากภาชนะก่อนล้างทุกครั้ง	ไม่มี	 จุดคัดแยกเศษอาหาร
	6) กำหนดให้สร้างบ่อน้ำรองรับน้ำที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อรวบรวมน้ำนำไปรดต้นไม้ สนามหญ้าและต้นไม้ภายในสนามบิน	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น มีการสูบน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ไปใช้ในการรดน้ำต้นไม้	ไม่มี	-
	7) ถ้ามีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียใหม่ควรให้บริษัทผู้จำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียทำการทดสอบประสิทธิภาพของระบบให้เป็นไปตามรายการคำนวณระบบบำบัดน้ำเสียซึ่งลงลายมือชื่อของวิศวกรผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมจึงรับมอบระบบ	●	มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารแล้วเสร็จ โดยได้มีการทดสอบประสิทธิภาพของระบบซึ่งเป็นไปตามรายการคำนวณของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งมีการลงลายมือชื่อของวิศวกรผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมก่อนรับมอบระบบ	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำ ผิวดิน/นิเวศวิทยา ทางน้ำ และการ จัดการน้ำเสีย (ต่อ)	8) กรมการbinพลเรือน (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย) ควร จัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรม โรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษ ให้บริการดูแลระบบตรวจสอบบำรุงรวมทั้งเปลี่ยน อะไหล่ให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานตามปกติเสมอ	●	ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีช่างเทคนิคที่ ได้รับการอบรมความรู้ด้านการบำบัดน้ำเสีย เป็นผู้ดูแล ตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และซ่อม บำรุงระบบให้อยู่ในสภาพที่ดียู่เสมอ	ไม่มี	-
	9) ควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน	●	จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง หลังผ่านระบบ บำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ให้ช่างเทคนิคเปิดเดินระบบบำบัด เติม อากาศสม่ำเสมอ รวมทั้งตรวจสอบการ ทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และซ่อม บำรุงระบบบำบัด	ภาคผนวก ข
	10) ดูแลรักษาและตรวจสอบประสิทธิภาพของ ระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ	●	มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และซ่อมบำรุงระบบให้อยู่ในสภาพที่ดียู่เสมอ ซึ่งมี ประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียร้อยละ 57 ไม่เป็นไปตาม เกณฑ์ที่ออกแบบไว้	ไม่มี	-
	11) ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร สามารถรองรับน้ำเสีย 65 ลบ.ม./วัน เพื่อป้องกัน ผลกระทบให้พิจารณาประมาณร้อยละ 80 ของขีด ความสามารถของระบบหรือเมื่อมีปริมาณน้ำเสีย 52 ลบ.ม./วัน หรือผู้โดยสารประมาณ 2,070 คน/ วัน จะต้องทำการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียให้มี ขีดความสามารถเพิ่มขึ้น	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีระบบบำบัดน้ำเสีย ซึ่ง สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้ 200 ลบ.ม./วัน ประกอบด้วยบ่อเกรอะ บ่อพักน้ำเสีย บ่อเติมอากาศ บ่อ สูบน้ำทิ้ง และบ่อย่อยตะกอน ซึ่งสามารถรองรับปริมาณ น้ำเสียจากจำนวนผู้โดยสารในปัจจุบันได้อย่างเพียงพอ	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร




สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า	1) การจัดการทั่วไป (1) ปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทางวิ่งให้สามารถระบายน้ำได้เร็วขึ้น ไม่มีน้ำท่วมขังในคูระบาย	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทางวิ่ง จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่มีลักษณะแห้ง ซึ่งยังสามารถรองรับและระบายน้ำที่เกิดขึ้นได้		 รางระบายน้ำ บริเวณพื้นที่ Air Side
	(2) ทำการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหล่ทางวิ่ง คูระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่งของอากาศยานภายในท่าอากาศยาน	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการจัดจ้าง ห้างหุ้นส่วนจำกัด พี.ดี.คลีน แอนด์ เซอร์วิส เป็นผู้ดำเนินการจ้างเหมาตัดหญ้า วัชพืช ตัดต้นไม้แนวรั้ว แนวกล้อง CCTV ขุดลอกทรงระบายน้ำ และดูแลส่วนหย่อม พื้นที่ airside และ landside โดยในสัญญาจ้างเหมาปี 2568 กำหนดให้ตัดหญ้าในเขต airside ในเดือนกุมภาพันธ์ พฤษภาคม กรกฎาคม และสิงหาคม จากการตรวจสอบพบว่า ได้มีการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหล่ทางวิ่ง คูระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่งของอากาศยาน ภายในท่าอากาศยาน	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ตัดหญ้า
	(3) เก็บเศษหญ้าเมื่อตัดแล้ว เพื่อป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง	●	มีการเก็บเศษหญ้าหลังการตัดหญ้าทุกครั้ง เพื่อป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง	ไม่มี	-


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า(ต่อ)	(4) ต้นไม้ภายในบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ต้องตัดแต่งเรือนยอดให้โปร่ง ความสูงไม่เกิน 6 ม. และแผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 ม. เพื่อลดการใช้เป็นแหล่งอาศัยเกาะนอนหรือสร้างรังของนก	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการจัดจ้าง ห้างหุ้นส่วนจำกัด พี.ดี.คลีน แอนด์ เซอร์วิส เป็นผู้ดำเนินการจ้างเหมาตัดหญ้า วัชพืช ตัดต้นไม้แนวรั้ว แนวกล้อง CCTV ขุดลอกรางระบายน้ำ และดูแลสวนหย่อม พื้นที่ airside และ landside โดยในสัญญาจ้างเหมาปี 2568 กำหนดให้ตัดต้นไม้เดือนละ 1 ครั้ง ซึ่งพบว่า ต้นไม้ในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นเป็นต้นไม้ขนาดเล็กที่มีความสูงไม่เกิน 6 เมตร และแผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 เมตร	ไม่มี	 ต้นไม้ภายในท่าอากาศยาน
	(5) ควบคุมพันธุ์ไม้ผลที่มีอยู่บริเวณท่าอากาศยาน คือ พลับพลา เล็บเหยี่ยว เหมือดจี้ ให้มีปริมาณน้อยที่สุด และควบคุมความสูงของไม้ผล	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการตรวจสอบควบคุมพันธุ์ไม้ภายในท่าอากาศยาน ไม่ให้มีต้นพลับพลา เล็บเหยี่ยว และเหมือดจี้ ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ต้นไม้ภายในท่าอากาศยาน
	(6) ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ต้องไม่มีกองขยะกลางแจ้ง เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้จัดจ้าง บริษัท นายโอ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการรวบรวมขยะภายในท่าอากาศยาน มาไว้ในโรงพักขยะของท่าอากาศยานฯ เพื่อรอให้เทศบาลตำบลบ้านเป็ดมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน	ไม่มี	 โรงพักขยะ



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า(ต่อ)	(7) ให้เจ้าหน้าที่ตรวจหารังอาศัยหรือวางไข่ รวมทั้งแหล่งเกาเขนอนและแหล่งอาหารของนก บริเวณอาคารต่างๆ และบริเวณพื้นที่นอกอาคารของท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ ถ้าหากพบให้ทำลาย ชับไล่ หรือหาทางแก้ไข เพื่อไม่ให้นกเข้ามาอาศัยหรือหาอาหารภายในพื้นที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีผู้ดูแลสนามบินทำการตรวจสอบหารังอาศัยหรือวางไข่ รวมทั้ง แหล่งเกาเขนอน และแหล่งอาหารของนก ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นเป็นประจำทุกวัน	ไม่มี	-
	(8) ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลงจะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพของทางวิ่ง และพื้นที่ข้างเคียงเพื่อไล่นกให้ออกจากทางวิ่ง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นจัดให้มีผู้ดูแลทางวิ่งทำตรวจสอบสภาพของทางวิ่ง และพื้นที่ข้างเคียง ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง 15 นาที เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยและไล่นกออกจากทางวิ่ง	ไม่มี	 รถตรวจสอบทางวิ่ง
	(9) เจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) ประสานงานการไล่นกกับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่มีเจ้าหน้าที่ดูแลหอบังคับการบินให้สัญญาณการขึ้นลงของเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง	●	มีการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน และเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในการให้สัญญาณการขึ้น-ลง ของเครื่องบินตลอดเวลา	ไม่มี	-


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า(ต่อ)	(10) ตรวจสอบบริเวณรั้วหรือกำแพงโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เพื่อป้องกันสัตว์เข้า-ออกภายในท่าอากาศยาน	●	มีการสร้างรั้วโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จากการตรวจสอบพบว่า รั้วดังกล่าวอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 รั้วรอบพื้นที่ท่าอากาศยานฯ
	(11) ดูแลบริเวณสระพักน้ำและบ่อน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก	●	มีการดูแลสระน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ไม่ให้มีวัชพืชรบกวนนก จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า สระน้ำดังกล่าว ไม่มีวัชพืชรบกวนนก	ไม่มี	 สระน้ำท่าอากาศยานฯ 03
	(12) กรรมการบินพลเรือนจะต้องประสานงานกับคณะกรรมการหมู่บ้านเดชา หมู่บ้านจัดสรรใกล้เคียง ตลอดจนหน่วยงานส่วนท้องถิ่น เพื่อมิให้มีกองขยะเกิดขึ้นในรัศมี 13 กม. ตามข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)	●	หมู่บ้านเดชา และชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของเทศบาลตำบลบ้านเป็ด ซึ่งได้มีการเก็บขนขยะไปกำจัดบริเวณพื้นที่กำจัดขยะของเทศบาล ที่บ้านคำบอน ตำบลโนนท่อน อำเภอเมืองขอนแก่น ซึ่งมีระยะห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น 26 กม.	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ต่อ)	2) การป้องกันอันตรายจากนกและสัตว์อื่นๆ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นควรพัฒนาพื้นที่ลุ่มที่ติดกับบ่อเก็บน้ำทางด้านทิศตะวันออกของปลายทางวิ่งด้านทิศใต้ เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยของหนู และไม่บดบังการตรวจการณ์ ซึ่งจะประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากนกเข้ามาอาศัยในพื้นที่ได้ด้วย ตัดถางไม้ยืนต้น พืชล้มลุก และหญ้า ออกจากพื้นที่ลุ่มบริเวณดังกล่าวออก รวมทั้งบริเวณด้านข้างขอบแนวทางทิศตะวันตกของปลายทางวิ่งด้านทิศใต้ให้สั้นอยู่เสมอ บริเวณที่ลุ่มข้างบ่อน้ำควรปรับปรุงพื้นที่ให้โล่งเตียน อาจปลูกไม้ยืนต้นและไม่ประดับตกแต่งภูมิทัศน์ให้สวยงามได้ แต่การปลูกไม้ยืนต้นต้องไม่หนาแน่นจนกลายเป็นที่อาศัยของนกได้ ปลูกไม้ดอก ไม้ประดับให้สวยงามสามารถใช้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจได้	●	ปัจจุบันได้มีการนำดินมาถมพื้นที่ลุ่มที่ติดกับบ่อเก็บน้ำทางด้านทิศตะวันออกของปลายทางวิ่งด้านทิศใต้ และบริเวณด้านข้างปลายทางวิ่งมีการตัดหญ้าให้สั้นอยู่เสมอ	ไม่มี	 ปลายทางวิ่งด้านทิศใต้
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) การประสานงานระดับกรม ให้กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) ประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	⊗	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นยังไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	2) การประสานงานระดับท้องถิ่นและราชการส่วนภูมิภาค ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะต้องประสานงานกับ เทศบาลนครขอนแก่น สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดขอนแก่น และองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ทั้งนี้ ตำบลที่อยู่ในเขตประกาศที่อำเภอเมือง อำเภอน้ำพอง อำเภอบ้านฝาง จังหวัดขอนแก่น ทั้งนี้ เพื่อแจ้งให้หน่วยงานดังกล่าวทราบถึงขอบเขตอาณาบริเวณขอบเขตและข้อกำหนดขอบเขตตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินขอนแก่น ในท้องที่ อำเภอน้ำพอง อำเภอเมืองขอนแก่น และอำเภอบ้านฝาง จังหวัดขอนแก่น เป็นปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2538 และประสานงานกับ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดขอนแก่น และหน่วยงานระดับท้องถิ่นเกี่ยวกับพื้นที่ใกล้เคียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นไม่ควรเป็นสถานที่ตั้งของโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถาน	●	มีการประสานงานเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และหากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการประสานงานกับท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นให้ทำการตรวจสอบความสูงอาคารเป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ	ไม่มี	-



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	3) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศรับทราบ โดยจัดทำเอกสารชี้แจง ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนดำเนินการก่อสร้างหรือมีกิจกรรมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบิน	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ	ไม่มี	-
	4) ทำการตรวจสอบสิ่งปลูกสร้างรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นให้เป็นไปตามข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พร้อมทั้งประสานกับหน่วยงานระดับท้องถิ่นในการอนุญาตสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้มีการประสานงานเพื่อขอความร่วมมือจากเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการประสานงานกับท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นให้ทำการตรวจสอบความสูงอาคารเป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ	ไม่มี	-
	5) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น หรือตัวแทน ประสานงานหรือชี้แจงขอบเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศให้กับหน่วยงานต่างๆ ในวาระโอกาสที่ ประชุมหัวหน้าส่วนราชการ จังหวัดขอนแก่น โดยหน่วยงานส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	●	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นหรือผู้แทนมีการประสานงานหรือร่วมประชุมชี้แจงเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้กับทางเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในท้องที่ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทราบถึงเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศอยู่เสมอ	ไม่มี	-



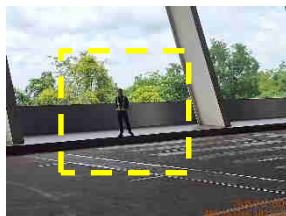
สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	6) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) ประสานงานค่ายสิทธราชเดชไชชัยเพื่อตัดต้นไม้ที่มีความสูงเกินข้อกำหนดเขตปลอดภัยฯ บริเวณเขตที่ 5 : Approach Surface ด้านหัวทางวิ่ง 21	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้มีการประสานงานเพื่อขอความร่วมมือจากค่ายสิทธราชเดชไชชัย ให้ตัดต้นไม้ที่มีความสูงเกินกำหนด ในระยะไม่เกิน 150 เมตร จากหัวทางวิ่ง 21	ไม่มี	
6. การคมนาคมขนส่ง	1) ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรเพื่อให้ผู้ขับขี่จอดรถยนต์บริเวณที่จัดเตรียมไว้ให้	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรและป้ายบอกตำแหน่งที่จอดรถยนต์ไว้ในบริเวณต่างๆ ภายใน พื้นที่โครงการ	ไม่มี	  <p>ป้ายสัญญาณจราจร</p>




สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	2) ห้ามจอดรถยนต์ทั้งไว้บริเวณที่รับ-ส่งด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารและไหล่ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการติดตั้งป้ายเตือนให้จอดเฉพาะรับ-ส่งชั่วคราวเท่านั้นไว้บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร คอยควบคุมดูแลไม่ให้เกิดการจอดรถยนต์ทั้งไว้บริเวณที่รับ-ส่ง ด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารและไหล่ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์	ไม่มี	  <p>ป้ายเตือนให้จอดเฉพาะรับ-ส่งชั่วคราว บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบจราจรก่อนเครื่องบินขึ้น-ลงอย่างน้อย 1 ชม. ดำเนินการจัดระบบจราจรให้สอดคล้องกับลานจอดรถยนต์เพื่อจัดการจราจรให้เป็นระเบียบ	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารตลอดเวลา	ไม่มี	 <p>เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร</p>



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	4) สนับสนุนให้มีรถบริการขนส่งผู้โดยสารเข้า-ออกสนามบิน	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้จัดให้มีจุดจอดรถขนส่งสาธารณะไว้ที่บริเวณด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสารและบริเวณชั้น 2 ประตู่ 4 รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ช่วงเวลาในการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะให้ผู้ใช้บริการทราบ	ไม่มี	 <p>ป้ายประชาสัมพันธ์รถบริการขนส่งผู้โดยสารเข้าออกสนามบิน</p>  <p>จุดจอดรถขนส่งสาธารณะ</p>
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	1) ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมร่องระบายน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้จัดจ้าง ห้างหุ้นส่วนจำกัด พี.ดี.คลีน แอนด์ เซอร์วิส เป็นผู้ดำเนินการจ้างเหมาตัดหญ้า วัชพืช ตัดต้นไม้แนวรั้ว แนวกล้อง CCTV ขุดลอกรางระบายน้ำ และดูแลส่วนหย่อม พื้นที่ airside และ landside โดยในสัญญาจ้างเหมาปี 2568 กำหนดให้กำจัดวัชพืช ขุดลอกตามแนวรางระบายน้ำ ในเดือนกุมภาพันธ์ พฤษภาคม กรกฎาคม และสิงหาคม จากการตรวจสอบพบว่า ได้มีการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหล่ทางวิ่ง ระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่งของอากาศยาน ภายในท่าอากาศยาน	ไม่มี	 <p>รางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ Air Side</p>


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	2) ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ปกคลุมรางระบายน้ำ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นจัดจ้าง ห้างหุ้นส่วน จำกัด พี.ดี.คลีน แอนด์ เซอร์วิส เป็นผู้ดำเนินการจ้างเหมา ตัดหญ้า วัชพืช ตัดต้นไม้แนวรั้ว แนวกล้อง CCTV ขุดลอก รางระบายน้ำ และดูแลส่วนหย่อม พื้นที่ airside และ landside โดยในสัญญาจ้างเหมาปี 2568 กำหนดให้กำจัด วัชพืช ขุดลอกตามแนวรางระบายน้ำ ในเดือนกุมภาพันธ์ พฤษภาคม กรกฎาคม และสิงหาคม จากการตรวจสอบ พบว่า ได้มีการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหล่ทางวิ่ง คู ระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่งของอากาศยาน ภายในท่าอากาศยาน	ไม่มี	 ตัดต้นไม้แนวรั้ว บริเวณพื้นที่ Air Side
	3) ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติโดยเฉพาะควร ดำเนินการก่อนฤดูฝน และควรจัดซื้อปั้มน้ำเพิ่มอีก 1 เครื่อง เพื่อเก็บไว้สำรองใช้งาน	⊗	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นใช้วิธีการระบายน้ำผ่าน ฝายน้ำล้น และมีการนำน้ำจากสระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 ไปปรับปรุงคุณภาพเพื่อเป็นน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน โดยยังไม่มีการใช้งานเครื่องสูบน้ำ และจากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำจึงยังไม่จำเป็นต้องจัดซื้อ ปั้มน้ำสำรองตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ฝายน้ำล้น
	4) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชน ในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยานจำเป็นต้อง ตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขโดยเร่งด่วน	⊗	การดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่พบการร้องเรียนจาก ประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยาน นานาชาติขอนแก่นแต่อย่างใด	ไม่มี	-


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	5) ปลุกหญ้าเสริมที่อยู่ข้างรางระบายน้ำ เพื่อกรอง ดินหรือทรายร่วงลงสู่รางระบายน้ำที่เป็นสาเหตุ ของการตื้นเขินของรางระบบระบายน้ำ	●	มีการปลุกหญ้าบริเวณด้านข้างรางระบายน้ำ รวมทั้งมีการ ดูแลบำรุงรักษาไม่ให้มีดิน หรือทรายร่วงหล่นลงสู่ราง ระบายน้ำ จากการตรวจสอบ ไม่พบดินหรือทรายสะสมใน รางระบายน้ำ	ไม่มี	 รางระบายน้ำ บริเวณพื้นที่ Air Side
	6) ตรวจสอบและขุดลอกบ่อดักตะกอนทุกเดือน ช่วงฤดูฝน (ช่วงเดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) หรือ พบว่ามีตะกอนอย่างน้อย 1/3 ของบ่อดักตะกอน	●	มีการตรวจสอบบ่อดักตะกอนเป็นประจำทุกเดือน และจาก การตรวจสอบพบว่า ตะกอนในบ่อดักตะกอนมีปริมาณ น้อย	ไม่มี	-
	7) จัดเตรียมพื้นที่ลุ่มด้านทิศตะวันตกเพื่อรองรับ น้ำที่ล้นออกมาจากสระน้ำของโครงการ พื้นที่ ประมาณ 3.5 ไร่ พัฒนาเป็นบ่อน้ำให้มีความจุไม่ น้อยกว่า 19,000 ลบ.ม. พร้อมติดตั้งประตูประบาย ให้สามารถเก็บกักตามที่กำหนด กรณีฝนตกให้ทำ การปิดประตูประบายน้ำและเปิดประตูประบายน้ำ หลังฝนหยุดตก	○	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นจัดเตรียมพื้นที่ลุ่มด้าน ทิศตะวันตกขนาด 3.5 ไร่ ซึ่งในปัจจุบันยังเป็นพื้นที่โล่ง โดยยังไม่มีการพัฒนาเป็นบ่อน้ำ	ปัจจุบันไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ อย่างไรก็ตาม การ ตรวจสอบการระบายน้ำอย่าง สม่ำเสมอ หากพบปัญหาเรื่องการระบาย น้ำให้เร่งดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นที่ รองรับน้ำล้น	-
	8) กำหนดให้บ่อน้ำด้านทิศตะวันตกมีประตูประบาย น้ำทำหน้าที่เป็นฝายน้ำล้น เมื่อฝนตกหนักให้ทำ การปิดประตูประบายน้ำและเปิดประตูประบายน้ำ หลังฝนหยุดตก โดยอัตราการระบายน้ำไม่เกิน 6.5 ลบ.ม./วินาที	⊗	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นจัดเตรียมพื้นที่ลุ่มด้าน ทิศตะวันตกขนาด 3.5 ไร่ ซึ่งในปัจจุบันยังเป็นพื้นที่โล่ง โดยยังไม่มีการพัฒนาเป็นบ่อน้ำ จึงยังไม่มีการทำประตู ระบายน้ำ	ไม่มี	-


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	9) หลักเกณฑ์หรือแนวทางที่ใช้ในการควบคุมการ เปิด-ปิด (Operation Curve) ประตูระบายน้ำที่ ก่อสร้างใหม่ ที่ใช้ควบคุมปริมาณน้ำที่ไหลผ่านช่อง ระบายน้ำขนาด 0.40x0.40 เมตร จำนวน 2 ช่อง ที่อยู่ต่ำกว่าฝายน้ำล้นเดิม แนวทางในการ ดำเนินการดังนี้ (1) ในช่วงปลายฤดูแล้งถึงต้นฤดูฝน ระดับน้ำใน สระคาดว่าจะอยู่ต่ำกว่าระดับสันฝายไม่น้อยกว่า 1 เมตร (จากการระเหย และการใช้ประโยชน์ใน กิจกรรมต่างๆ) จะอยู่ต่ำกว่าระดับท้องของช่อง ระบายน้ำที่เปิดใหม่เช่นกัน ให้ทำการยกบานประตู ทั้ง 2 ช่อง ให้สูงขึ้น 0.2 เมตร (เปิดบานครึ่งช่อง เปิด) การดำเนินการดังกล่าวหากมีปริมาณฝนตก หนักจนทำให้ระดับน้ำสระสูงขึ้นจะทำให้สามารถ ระบายน้ำผ่านช่องระบายน้ำดังกล่าวได้ไม่เกิน 0.538 ลบ.ม./วินาที (คำนวณที่ระดับสันฝาย) ในขณะที่ปริมาตรของสระที่ว่างอยู่จนถึงระดับสัน ฝายจะเพียงพอในการรองรับปริมาณน้ำฝนตาม เกณฑ์ที่ออกแบบอยู่แล้ว การยกบานประตู ดังกล่าวจึงเป็นการค่อยๆ ทอยระบายน้ำออกจาก สระในปริมาณน้อย เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับ พื้นที่ที่อยู่ทางด้านท้ายน้ำและจะสามารถระบาย น้ำออกจากสระจนถึงระดับท้องของช่องระบายน้ำ (ต่ำกว่าระดับสันฝาย 1 เมตร) ได้ภายในเวลาไม่ เกิน 2-3 วัน	⊗	ยังไม่มีมีการก่อสร้างประตูระบายน้ำใหม่ แต่มีการควบคุม การระบายน้ำด้วยฝายน้ำล้น	หากมีก่อสร้างประตูระบายน้ำใหม่ ควร ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือแนวทางที่ใช้ ในการควบคุมการเปิด-ปิด (Operation Curve) ตามที่มาตรการกำหนด	 ฝายน้ำล้น



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	(2) ในช่วงกลางฤดูฝน หรือในกรณีที่มีฝนตกติดต่อกัน จนเกิดการสะสมของปริมาณน้ำในสระ ส่งผลให้ระดับน้ำในสระเริ่มที่จะสูงกว่าระดับสันฝาย ให้ทำการยกบานประตูทั้งสองช่องให้สูงขึ้น 0.40 เมตร (เปิดบานเต็มช่องเปิด) จะทำให้สามารถระบายน้ำผ่านช่องระบายน้ำดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น เป็น 1.014 ลบ.ม./วินาที (คำนวณที่ระดับสันฝาย) จะทำให้สามารถระบายน้ำออกจากสระได้เร็วขึ้น ภายในเวลาไม่เกิน 1 วัน (3) ในช่วงปลายฤดูฝน หากมีความต้องการเก็บกักปริมาณน้ำไว้ในช่วงฤดูแล้ง สามารถดำเนินการปิดบานประตูลง เพื่อรองรับและเก็บกักปริมาณน้ำฝนในช่วงท้ายฤดูไว้ในช่วงฤดูแล้ง				
8. ชยะ	1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการสนามบิน นำขยะมาทิ้งยังถังขยะที่จัดเตรียมไว้	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการนำขยะมาทิ้งยังถังขยะที่จัดเตรียมไว้ตามสถานที่ต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	
	2) จัดหาภาชนะรองรับขยะ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้จัดวางถังขยะแยกประเภทที่มีฝาปิดไว้ในบริเวณต่าง ๆ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร และบริเวณต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ	ไม่มี	 ถังขยะ

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. ชยะ (ต่อ)	3) ส่งเสริมให้มีการคัดแยกขยะออกเป็นอย่างน้อย 3 กลุ่ม ได้แก่ จำพวกที่ 1 ขยะเศษอาหาร จำพวกที่ 2 ขยะที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้ และจำพวกที่ 3 ขยะอันตราย คือ (1) ขยะเศษอาหาร ได้แก่ ขยะเศษอาหารที่เหลือจากครัวเรือน จากอาหารที่เหลือจากการรับประทาน เป็นขยะที่เน่าเสียส่งกลิ่นเหม็นและเป็นที่สะสมของเชื้อโรค ควรจัดออกจากครัวเรือนให้เร็วที่สุดทุกวัน (2) ขยะยังใช้ได้ ได้แก่ ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น กระดาษ แก้ว โลหะ พลาสติก (3) ขยะอันตราย รองรับขยะที่มีอันตรายต่อชีวิตและสิ่งแวดล้อม เช่น หลอดฟลูออเรสเซนต์ ขวดยา ถ่านไฟฉาย เป็นต้น	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้จัดทำถังขยะแยกประเภท ได้แก่ ขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และขยะเปียกไว้ในบริเวณต่าง ๆ ของท่าอากาศยาน	ไม่มี	 ถังขยะแยกประเภท
	4) ในการกำจัดขยะอันตรายจะให้หน่วยงานที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมโรงงานนำไปกำจัด ส่วนขยะทั่วไปให้เทศบาลตำบลบ้านเป็ดมาจัดเก็บขยะ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการคัดแยกขยะอันตรายออกจากขยะทั่วไป รวมทั้งมีการเก็บรวบรวมไว้ในบริเวณโรงพักขยะ เพื่อรอให้หน่วยงานที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมาเก็บขนไปกำจัด ส่วนขยะทั่วไปได้มีการประสานงานให้ เทศบาลตำบลบ้านเป็ดมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน จากการตรวจสอบไม่พบขยะตกค้างในพื้นที่แต่อย่างใด	ไม่มี	 โรงพักขยะ

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. ชยะ (ต่อ)	5) กำหนดให้ทำความสะอาดห้องพักขยะเปียกอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง พร้อมระบายน้ำเสียจากการทำความสะอาดลงสู่บ่อเกรอะ-บ่อซึม	●	มีการทำความสะอาดห้องพักขยะทุกครั้ง ภายหลังจากที่เทศบาลตำบลบ้านเป็ดมาเก็บขนขยะไปกำจัด และได้ระบายน้ำเสียจากการทำความสะอาดลงสู่บ่อเกรอะ-บ่อซึม	ไม่มี	-
9. เศรษฐกิจ-สังคม / การชดเชยทรัพย์สิน	1) กรณีการรับพนักงานเข้าทำงาน สนามบิน ควรพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่น	●	มีการพิจารณาประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงานในท่าอากาศยานฯ	ไม่มี	-
	2) พบปะผู้นำชุมชนโดยรอบสนามบินอย่างสม่ำเสมอเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ หรือข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการของสนามบิน	●	มีเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์ทำหน้าที่ประสานงานรับฟังปัญหาต่างๆ จากผู้นำชุมชนโดยรอบสนามบินเป็นประจำทุกเดือน แต่ไม่พบปัญหาต่างๆ หรือข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการของสนามบิน	ไม่มี	-
	3) กำหนดให้มีบุคลากรหรือหน่วยงานด้านมวลชนสัมพันธ์และงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา	●	มีเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม ทำหน้าที่ดูแลจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	4) สนับสนุนหรือเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน วัด โรงเรียน อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ	●	มีการสนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน วัด โรงเรียน อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ	ไม่มี	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

4.3 ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ


ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568) โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น พบว่า มีรายละเอียดมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่

4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1) กรรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นกรมท่าอากาศยาน) จะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น) และนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้รับจ้างออกแบบร่าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้รับจ้างก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง รวมทั้งผู้ดำเนินการโครงการ	●	มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมบางส่วน โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.2-1	แม้จะมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ไม่ครบถ้วน แต่จากการตรวจสอบไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง จึงอาจสรุปได้ว่าการดำเนินการโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ อย่างไรก็ตามท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นยังคงต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด	
2) กรรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งควบคุม ดูแล และกำกับให้บริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น) อย่างเคร่งครัด ตลอดอายุโครงการ	●	กรมท่าอากาศยานและท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้มีการควบคุมดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยพบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมบางส่วน โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.2-1	แม้จะมีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ไม่ครบถ้วน แต่จากการตรวจสอบไม่พบข้อร้องเรียนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง จึงอาจสรุปได้ว่าการดำเนินการโครงการในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ อย่างไรก็ตามท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นยังคงต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3) กรรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะต้องแจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และจัดทำผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบปี ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	●	กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปีงบประมาณ พ.ศ.2568 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ จท.30/2568 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 400 วัน และครั้งล่าสุดได้นำเสนอรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	 สัญญาว่าจ้าง
4) หากกรรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	⊗	ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานและท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้



ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
5) ในขั้นก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง บริษัทผู้ดำเนินการโครงการ จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	⊗	จากการดำเนินการของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในระยะที่ผ่านมา ยังไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	-
6) การดำเนินการโครงการในขั้นตอนการออกแบบในรายละเอียด ที่จะมีผลต่อการทำให้โครงสร้างของโครงการหรือตรวจสอบพบว่า มีผลทำให้มลพิษเปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษาและแบบจำลองที่คาดการณ์ไว้ กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว พร้อมแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อร่วมกันให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	⊗	จากการดำเนินการของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในระยะที่ผ่านมา ยังไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรฐานการติดตามตรวจสอบ

คุณภาพสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประกอบด้วย
ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-
สังคม มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr.) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})* - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})* - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) - SEL	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) หมู่บ้านเดชา 2) บ้านสิงห์ราช 3) อาคารที่พักผู้โดยสาร	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังข้อ 5.2.1) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-25 สิงหาคม พ.ศ. 2568		
- ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์	- NEF*	จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	●	ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ แสดงรายละเอียดดังข้อ 5.2.1		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
- ทัศนคติด้านระดับเสียง	- ทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	●	ดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านระดับเสียง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม		
2. ความสั่นสะเทือน	- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่*	จำนวน 1 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังข้อ 5.2.2) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26-28 มีนาคม พ.ศ. 2568 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม พ.ศ. 2568		
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity)** - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 1 สถานี ได้แก่ สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้วจำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังข้อ 5.2.3) - ครั้งที่ 1 วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 เป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง - ครั้งที่ 2 วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568 เป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
4. การจัดการน้ำใช้	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - เหล็ก (Iron)** - แมงกานีส (Manganese)** - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)* - อีโคไล (<i>E. coli</i>)* 	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำ 2) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังข้อ 5.2.4) - ครั้งที่ 1 วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
 ** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
5. การจัดการน้ำเสีย	- ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide)* - คลอไรด์ (Chloride)	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย 2) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย 3) บ่อพักน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ**	ปีละ 2 ครั้ง	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดข้อ 5.2.5) - ครั้งที่ 1 วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568		
6. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	- ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น และบริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	●	ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดข้อ 5.2.6) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 9-10 เมษายน พ.ศ. 2568 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-2 ตุลาคม พ.ศ. 2568		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกรับรู้ต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทิศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 	<p>กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานรวม 17 ชุมชน ได้แก่</p> <p><u>ตำบลบ้านเป็ด</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ชุมชนบ้านโคกพันโปง** 2) หมู่บ้านเบสท์โฮม** 3) หมู่บ้านเดชา 4) หมู่บ้านศิริกรเด็นท์2 5) หมู่บ้านไคคอน วิลล่า 10 6) หมู่บ้านอภิทวาร ขอนแก่น 7) หมู่บ้านสุภาลัย โมด้า แอร์พอร์ต 8) หมู่บ้านโนโว วิลล์ แอร์พอร์ต 9) The Clinton's Airport-Maliwan** 10) ชุมชนบ้านแก่นทอง 	ปีละ 1 ครั้ง	●	ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 (รายละเอียดข้อ 5.2.7)		

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตาราง 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน รวม 17 ชุมชน ได้แก่</p> <p><u>ตำบลแดงใหญ่</u></p> <p>11) หมู่บ้านเออเป็นนารา**</p> <p>12) หมู่บ้านเลอนิโอะ prime**</p> <p>13) หมู่บ้านวราลี**</p> <p>14) ชุมชนบ้านสีหราช**</p> <p>15) หมู่บ้านเป็นสุข สีหราช</p> <p><u>ตำบลศิลา</u></p> <p>16) หมู่ 3 บ้านโนนม่วง</p> <p>17) หมู่ 23 บ้านโนนม่วง</p> <p>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* :</p> <p>รวม 29 ราย ประกอบด้วย</p> <p>1) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 25 ราย</p> <p>2) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จำนวน 4 ราย</p> <p>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม*:</p> <p>รวม 3 แห่ง</p>					

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

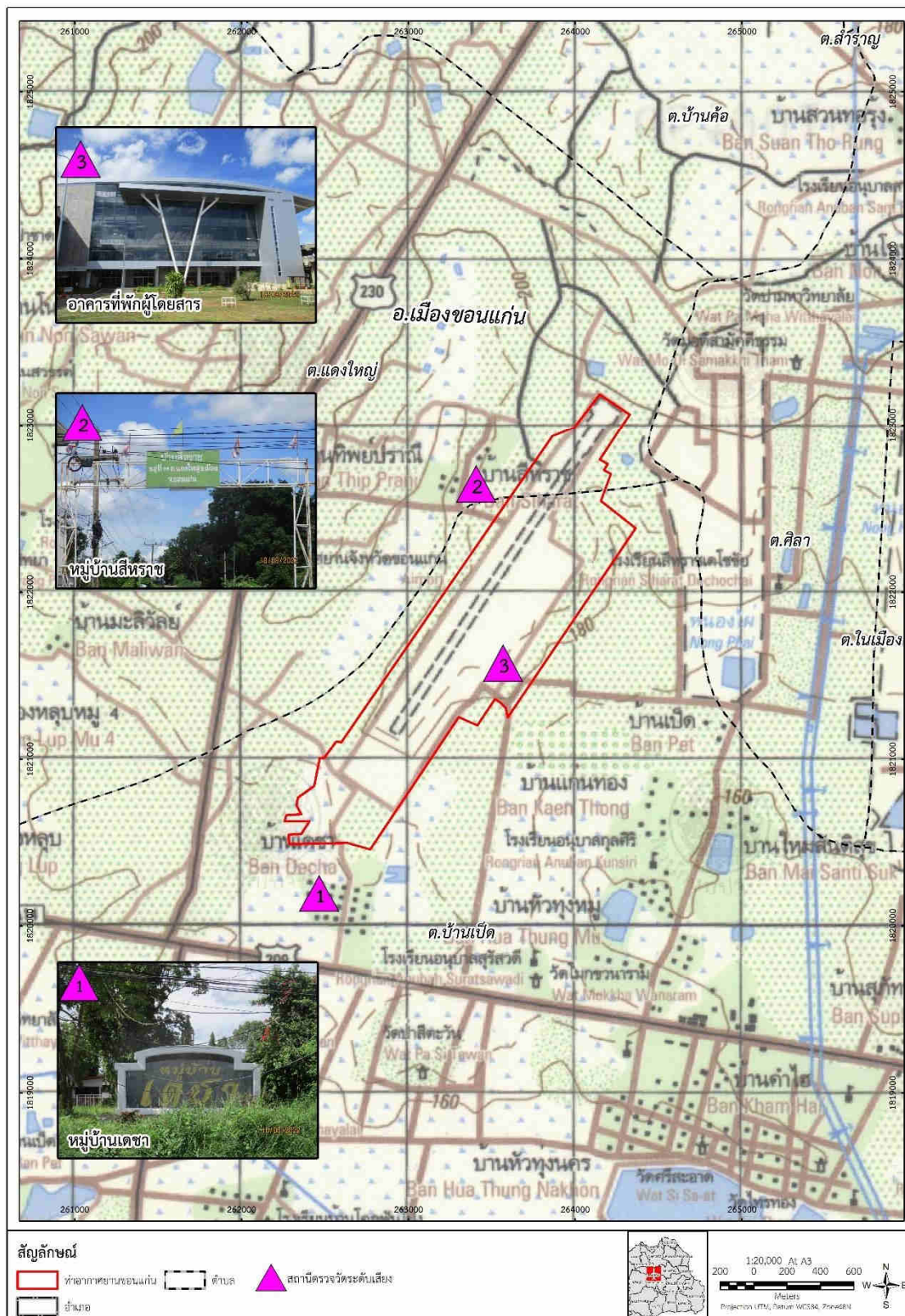
2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงดังนี้ (ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบแสดงดังรูปที่ 5.2.1-1)

2.1.1) ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา บ้านสิงห์ราช และอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr.) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียง SEL (Sound Exposure Level)

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

2.1.3) ทัศนคติด้านระดับเสียง : ทำการสอบถามทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน และทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม) โดยดำเนินการร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เป็นประจำปีละ 1 ครั้ง สำหรับการสอบถามทัศนคติและความคิดเห็นด้านเสียง จะแบ่งสเกลตามระดับความรู้สึกรบกวน เป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และไม่มีการรบกวน



รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

2.2) วิธีการตรวจวัด : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่าง ตามวิธีมาตรฐานของ ISO 1996-1 (International Standard for Organization 1996-1) ดังสรุปได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) 2. ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) 3. ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 4. ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) 5. ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) 6. ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) 7. ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90})	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัด ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.1-1)

ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 26 มีนาคม-1 เมษายน พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 19-25 สิงหาคม พ.ศ.2568



หมู่บ้านเดชา



บ้านสิงห์ราช



อาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26 มีนาคม - 1 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น



หมู่บ้านเดชา



บ้านสิงห์ราช



อาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19 - 25 สิงหาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (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 ต่างๆ ดังนี้

ค่า NEF	ผลกระทบ
≥ 40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
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 และขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 5 กิโลเมตร หรือ แปรผันตามขนาดของท่าอากาศยาน
- (2) กำหนดตำแหน่งหัวทางวิ่งหลังจากดำเนินการปรับปรุงขยายแล้วเสร็จ พร้อมกำหนด Track สำหรับ สำหรับทางวิ่งใหม่
- (3) ป้อนข้อมูลเข้าแบบจำลอง ประกอบด้วย ชนิดเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนการใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องแต่ละชนิด (Take off-Landing) กำหนดช่วงเวลาในการบิน ช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) และจัดชุดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีศึกษา หลังจากป้อนข้อมูล (Input data) ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงสั่งให้แบบจำลองทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- (4) สร้าง Contour เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและหลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) : โดยการศึกษากำหนดกรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

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

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (มกราคม พ.ศ.2553) พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หรืออยู่ในแนวขึ้น-ลง ของเครื่องบิน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา บ้านสิงห์ราช และอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ในช่วงปี พ.ศ. 2551, พ.ศ.2555, พ.ศ.2557, พ.ศ.2559, พ.ศ.2562 และ พ.ศ.2563 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

หมู่บ้านเดชา : พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) อยู่ในช่วง 54.3-65.5 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ค่าอยู่ในช่วง 56.7-73.3 dB(A) ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) ค่าอยู่ในช่วง 54.0-61.3 dB(A) ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) ค่าอยู่ในช่วง 46.8-56.2 dB(A) ค่าระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ค่าอยู่ในช่วง 43.2-54.0 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ค่าอยู่ในช่วง 68.2-104.2 dB(A)

บ้านสิงห์ราช : พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ค่าอยู่ในช่วง 52.6-56.6 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ค่าอยู่ในช่วง 58.0-63.7 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) ค่าอยู่ในช่วง 51.0-62.3 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) ค่าอยู่ในช่วง 47.6-54.2 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ค่าอยู่ในช่วง 42.5-50.2 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ค่าอยู่ในช่วง 67.0-87.9 dB(A)

อาคารที่พักผู้โดยสาร : พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) มีค่าอยู่ในช่วง 55.3-75.7 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าอยู่ในช่วง 59.0-79.8 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 59.4-71.1 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าอยู่ในช่วง 50.2-65.5 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าอยู่ในช่วง 44.3-59.5 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าอยู่ในช่วง 67.8-113.2 dB(A)

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ด้านระดับเสียง ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้คาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียง ภายหลังการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานขอนแก่นแล้ว ประเมินโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ INM Model Version 7.0 โดยทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยานที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 3 กรณี มีรายละเอียดผลการคาดการณ์ดังนี้

กรณีคาดการณ์	ผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA*		
	แนวเส้น NEF 30-35	แนวเส้น NEF 35-40	แนวเส้น NEF 40 ขึ้นไป
กรณีที่ 1 กรณีปี พ.ศ.2553 - เครื่องบิน B737-300 จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน - เครื่องบิน B737-400 จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน - เครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน - เครื่องบิน A319 จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน - เครื่องบิน CNA172 จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน - เครื่องบิน C130 จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน - เครื่องบิน G1B จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน	ครอบคลุมพื้นที่ 0.41 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.17 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.04 ตร.กม.
กรณีที่ 2 เพิ่มเครื่องบิน A300-600 จำนวน 5 เที่ยวบิน/วัน รวมกับเครื่องบินในกรณีที่ 1	ครอบคลุมพื้นที่ 0.73 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.32 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.11 ตร.กม.
กรณีที่ 3 เพิ่มเครื่องบิน A300-600 จำนวน 10 เที่ยวบิน/วัน รวมกับเครื่องบินในกรณีที่ 1	ครอบคลุมพื้นที่ 0.95 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.44 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.17 ตร.กม.

ที่มา : *รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (มกราคม พ.ศ.2553)

ผลการคาดการณ์กรณีเลวร้าย พบว่า แนวเส้น NEF 30 มีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง ยกเว้น ด้านทิศใต้ที่อยู่ในแนวพื้นที่ที่จัดซื้อเพิ่มเติมทางด้านทิศใต้ ส่วนทางด้านทิศเหนือจะมีขอบเขตออกนอกพื้นที่โครงการประมาณ 70 เมตร

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา บ้านสิงห์ราช และอาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา บ้านสิงห์ราช และอาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา บ้านสิงห์ราช และอาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนเมษายนและมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-1 และรูปที่ 5.2.1-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

ครั้งที่ 1 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ระหว่างวันที่ 26 มีนาคม – 1 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยมีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่บ้านเดชา : ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) มีค่าระหว่าง 34.6-68.5 dB(A) ระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 61.3-63.5 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 63.4-66.6 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 95.0-99.7 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าระหว่าง 56.4-62.7 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าระหว่าง 47.7-58.7 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 41.8-57.8 dB(A)

บ้านสิงห์ราช: ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) มีค่าระหว่าง 38.3-60.0 dB(A) ระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 52.1-53.4 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 56.0-59.3 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 80.6-85.4 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าระหว่าง 56.4-62.7 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าระหว่าง 47.7-58.7 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 41.8-57.8 dB(A)

อาคารที่พักผู้โดยสาร : ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) มีค่าระหว่าง 36.9-65.9 dB(A) ระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 58.0-58.7 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 60.7-62.0 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 80.0-87.8 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าระหว่าง 63.9-68.6 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าระหว่าง 60.7-64.3 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 58.1-62.4 dB(A)

ครั้งที่ 2 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมระหว่างวันที่ 19 – 26 สิงหาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

หมู่บ้านเดชา : ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) มีค่าระหว่าง 38.4-63.3 dB(A) ระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 54.4-56.8 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.2-61.2 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 88.8-95.6 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าระหว่าง 47.9-58.9 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าระหว่าง 43.3-51.6 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 42.3-50.8 dB(A)

บ้านสิงห์ราช : ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) มีค่าระหว่าง 37.6-61.7 dB(A) ระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 52.7-55.7 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.0-59.7 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 86.6-99.2 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าระหว่าง 58.2-61.3 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าระหว่าง 55.8-56.6 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 55.0-56.0 dB(A)

อาคารที่พักผู้โดยสาร : ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) มีค่าระหว่าง 39.6-67.2 dB(A) ระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าระหว่าง 57.7-60.5 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 59.4-64.7 dB(A) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 80.1-89.6 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) มีค่าระหว่าง 66.3-68.0 dB(A) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) มีค่าระหว่าง 60.3-65.4 dB(A) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) มีค่าระหว่าง 57.2-64.9 dB(A)

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น								
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))					
			L_{eq} 24 hr	L_{dn}	L_{max}	L_{10}	L_{50}	L_{90}
1. หมู่บ้านเดชา	ครั้งที่ 1	26-27 มี.ค.68	61.9	63.6	96.1	57.6	51.2	47.3
		27-28 มี.ค.68	61.3	65.4	99.7	62.7	57.5	55.5
		28-29 มี.ค.68	61.7	66.6	95.3	60.7	57.9	57.2
		29-30 มี.ค.68	61.6	63.4	95.0	59.9	58.7	57.8
		30-31 มี.ค.68	62.4	64.7	96.4	56.4	47.7	41.8
		31 มี.ค. – 1 เม.ย.68	63.1	64.8	96.1	58.3	53.0	52.2
		1-2 เม.ย.68	63.5	65.3	96.3	57.0	51.7	48.8
		ค่าสูงสุด/เฉลี่ย	63.5	66.6	99.7	62.7	58.7	57.8
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.68	56.6	58.8	92.5	58.9	46.3	43.8
		20-21 ส.ค.68	55.3	58.7	88.8	49.1	43.3	42.3
		21-22 ส.ค.68	56.0	58.9	90.3	55.6	50.6	49.8
		22-23 ส.ค.68	56.8	61.2	95.6	55.9	49.6	48.5
		23-24 ส.ค.68	54.4	57.2	89.0	52.3	51.6	50.8
		24-25 ส.ค.68	56.3	60.1	91.2	47.9	44.6	43.9
		25-26 ส.ค.68	56.2	58.2	89.8	55.8	51.3	50.5
		ค่าสูงสุด/เฉลี่ย	56.8	61.2	95.6	58.9	51.6	50.8

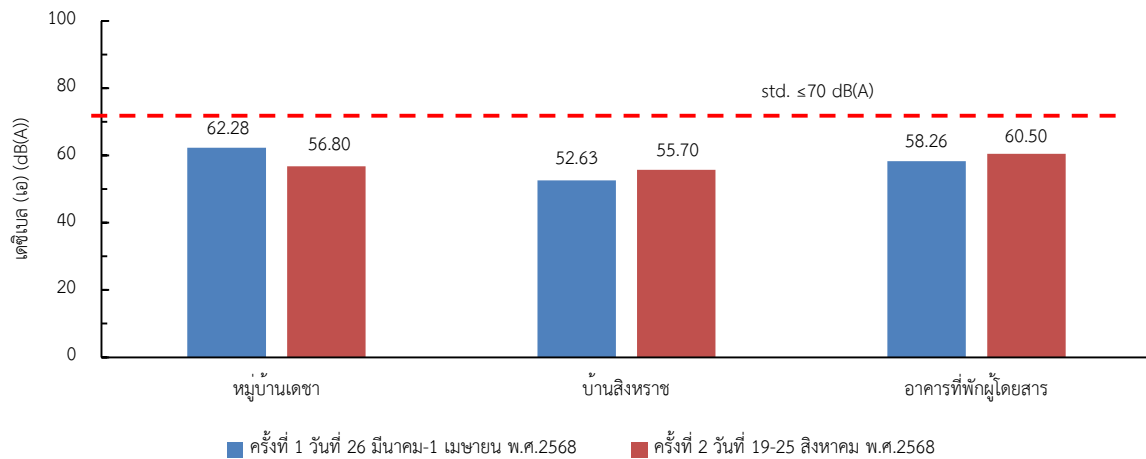
หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540
- ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

ตารางที่ 5.2.1-1								
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)								
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))					
			L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
2. บ้านสิงห์ราช	ครั้งที่ 1	26-27 มี.ค.68	52.7	57.3	85.4	57.4	53.7	51.7
		27-28 มี.ค.68	52.7	56.2	82.7	58.3	54.5	52.5
		28-29 มี.ค.68	52.7	57.2	82.0	59.8	54.9	52.5
		29-30 มี.ค.68	53.4	59.3	82.2	58.6	54.0	51.9
		30-31 มี.ค.68	52.1	56.0	80.6	56.7	54.0	51.0
		31 มี.ค. – 1 เม.ย.68	52.4	56.4	84.6	56.5	53.6	50.4
		1-2 เม.ย.68	52.3	57.2	85.3	55.7	50.5	49.7
		ค่าสูงสุด/เฉลี่ย	53.4	59.3	85.4	59.8	54.9	52.5
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.68	52.7	57.0	87.7	58.3	55.8	55.2
		20-21 ส.ค.68	54.7	57.8	94.9	60.1	56.3	55.6
		21-22 ส.ค.68	55.7	59.7	88.6	61.3	56.5	56.0
		22-23 ส.ค.68	53.8	59.1	86.6	58.2	56.2	55.3
		23-24 ส.ค.68	55.4	58.2	99.2	60.6	56.0	55.6
		24-25 ส.ค.68	53.2	58.1	86.6	58.4	55.9	55.0
		25-26 ส.ค.68	55.4	58.7	89.2	59.6	56.6	56.0
		ค่าสูงสุด/เฉลี่ย	55.7	59.7	99.2	61.3	56.6	56.0
3. อาคารที่พักผู้โดยสาร	ครั้งที่ 1	26-27 มี.ค.68	58.1	62.0	81.3	66.6	62.7	60.7
		27-28 มี.ค.68	58.0	61.4	82.3	63.9	63.5	61.7
		28-29 มี.ค.68	58.4	61.6	87.8	66.6	63.6	61.8
		29-30 มี.ค.68	58.1	61.7	80.0	66.2	63.2	61.1
		30-31 มี.ค.68	58.0	60.7	81.9	67.1	64.3	62.1
		31 มี.ค. – 1 เม.ย.68	58.5	61.4	81.6	68.6	64.2	62.4
		1-2 เม.ย. 68	58.7	61.6	82.4	66.7	60.7	58.1
		ค่าสูงสุด/เฉลี่ย	58.7	62.0	87.8	68.6	64.3	62.4
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.68	57.8	60.9	80.3	66.9	62.9	59.3
		20-21 ส.ค.68	58.0	61.9	80.1	66.4	62.0	58.6
		21-22 ส.ค.68	60.5	64.7	89.6	66.3	63.5	60.5
		22-23 ส.ค.68	58.8	62.3	84.9	66.5	64.0	61.5
		23-24 ส.ค.68	58.4	62.4	86.0	68.0	64.6	60.8
		24-25 ส.ค.68	59.4	60.3	80.6	67.6	65.4	64.9
		25-26 ส.ค.68	57.7	59.4	83.5	67.5	60.3	57.2
		ค่าสูงสุด/เฉลี่ย	60.5	64.7	89.6	68.0	65.4	64.9
ค่ามาตรฐาน ^{1/}			70	-	115	-	-	-

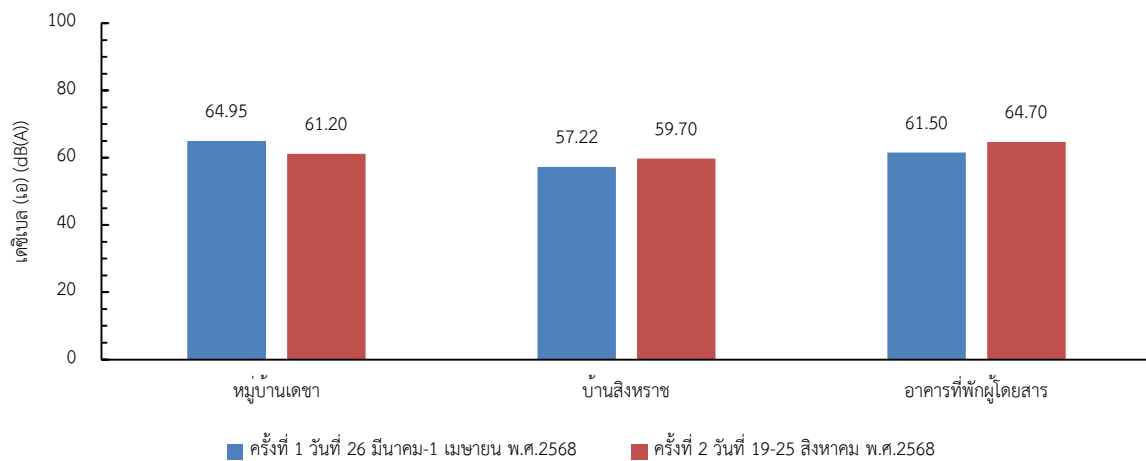
หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

- ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

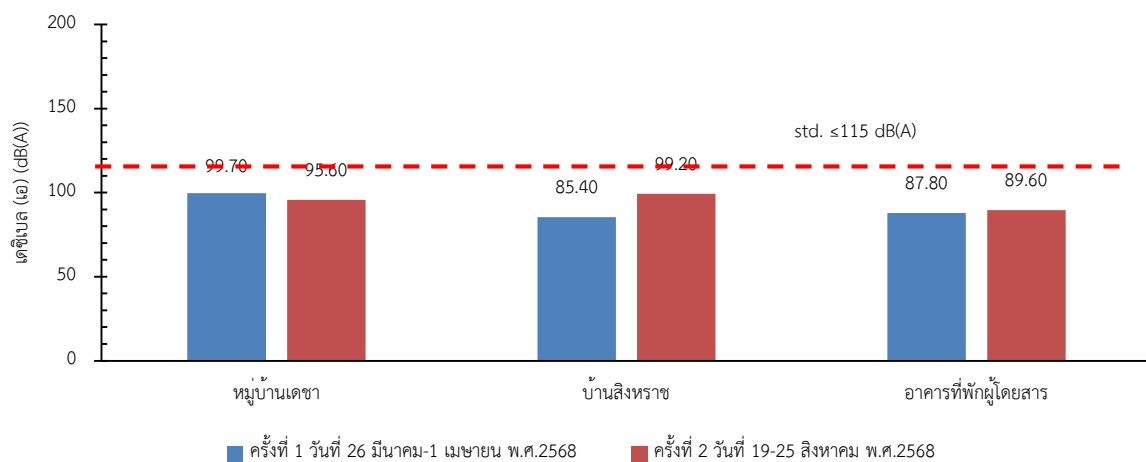
ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.)



ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (Ldn)



ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)



รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ครั้งที่ 1 การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2567 ถึง เดือน เมษายน พ.ศ. 2568 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.1-2

ตารางที่ 5.2.1-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)
Airbus 320-200	18	24
Airbus 321-200	6	2
Boeing 737-800	2	2
Cessna 150	2	-
Cessna 180	2	-
Cessna 182	2	-
DIAMOND DA42 Twin Star	2	-
SPORT CRUISER	2	-
รวม	36	28

หมายเหตุ ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2567

^{2/} ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

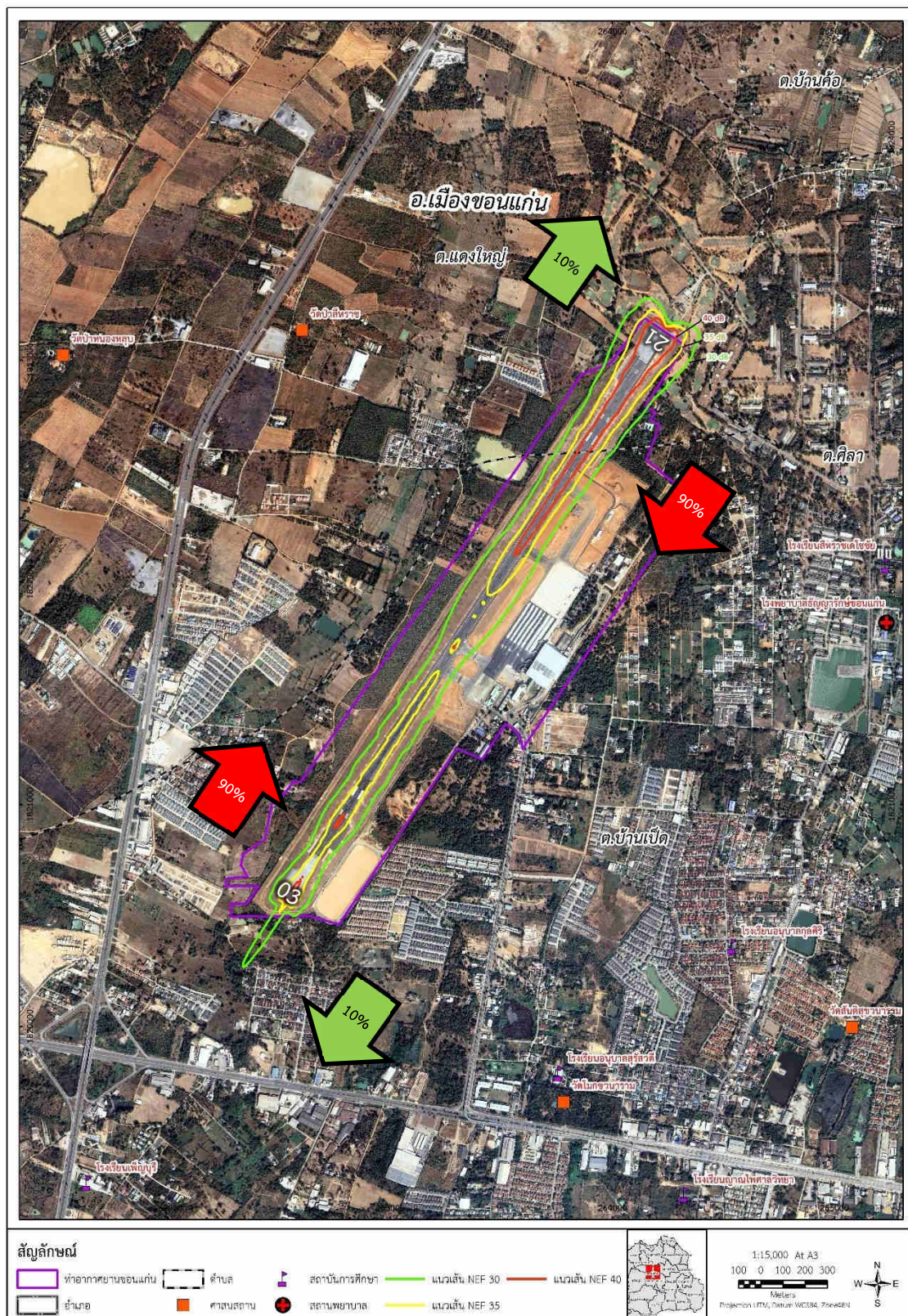
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน .พ.ศ.2568

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 03 ในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 10 และ ร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 90 และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 21 คิดเป็นร้อยละ ในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 90 และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 10 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 03	90	10
ทางวิ่งหมายเลข 21	10	90

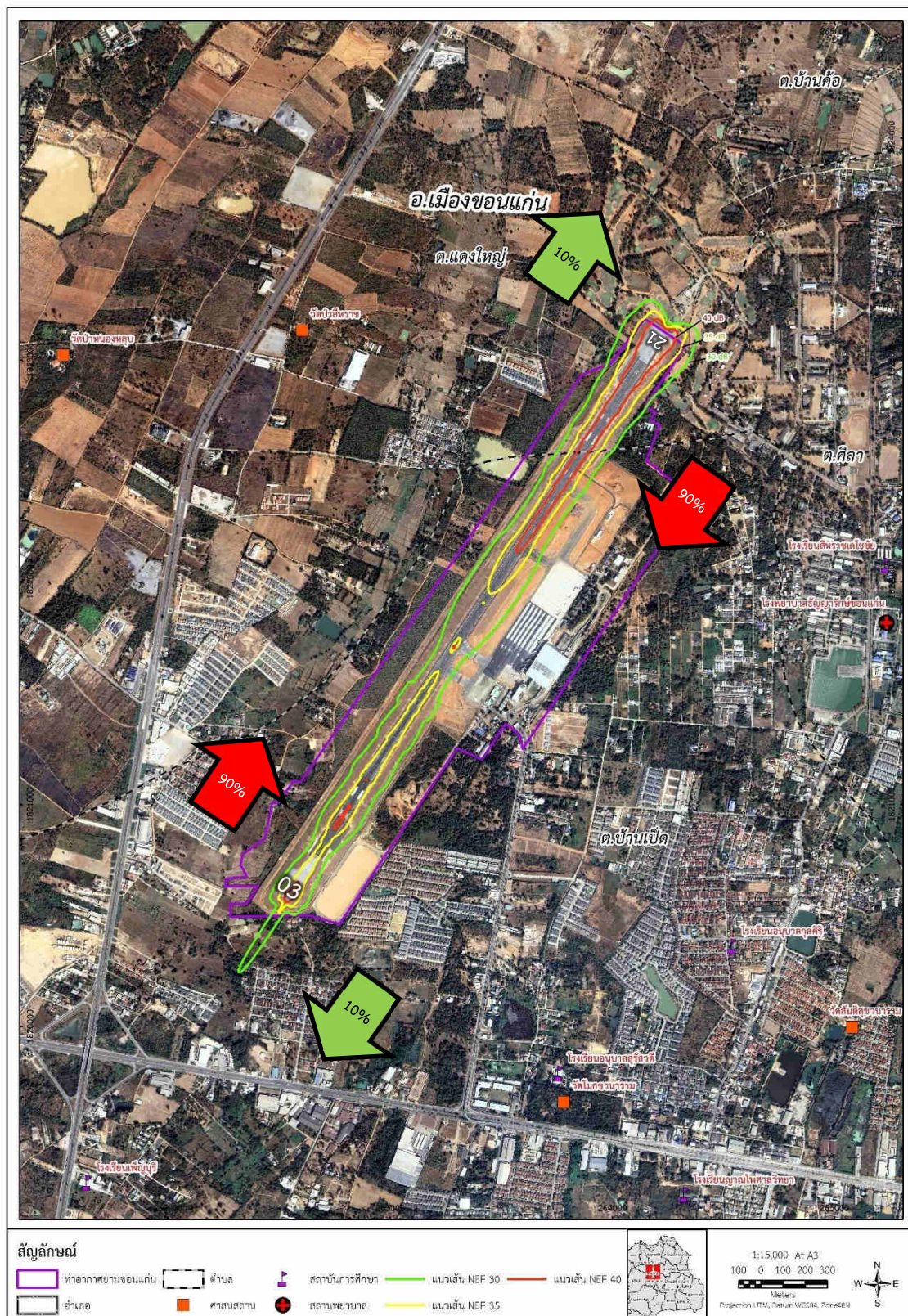
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน สัดส่วนทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ความยาวทางวิ่ง 3,050 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 36 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 28 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-3)



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2.1-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสี่ยง NEF ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.1-3 ผลการประเมินแนวโน้มเสี่ยง NEF ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 (ต่อ)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.622 ตารางกิโลเมตร โดยบางส่วนอยู่นอกเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.243 ตารางกิโลเมตร ไม่อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.078 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.622 ตารางกิโลเมตร โดยบางส่วนอยู่นอกเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.245 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.078 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง

ครั้งที่ 2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.1-3

ตารางที่ 5.2.1-3 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2568 ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)
Airbus 320-200	26	26
Airbus 321-200	2	2
Boeing 737-800	8	-
Boeing 737-900	-	2
รวม	36	30

หมายเหตุ ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 5 กันยายน พ.ศ.2567 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2568

^{2/} ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2568

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ. 2568 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 03 ในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 30 และ ร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 95 และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 21 คิดเป็นร้อยละ ในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 70 และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 5 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 03	95	30
ทางวิ่งหมายเลข 21	5	70

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2568

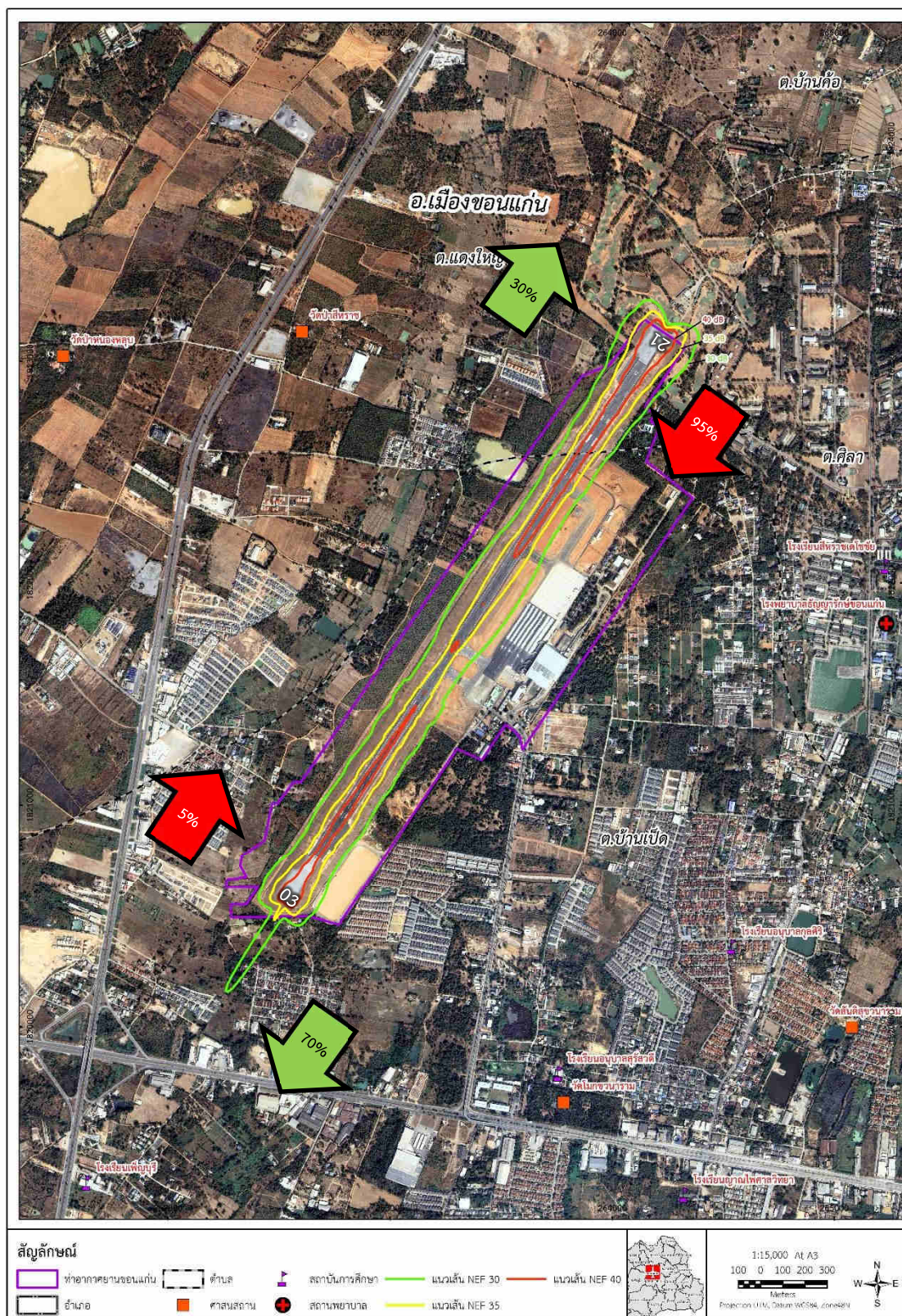
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน สัดส่วนทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ความยาวทางวิ่ง 3,050 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 36 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 28 เที่ยวบิน/วัน รายละเอียดผลการประเมินดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-4)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.759 ตารางกิโลเมตร โดยบางส่วนอยู่นอกเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.340 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.109 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง

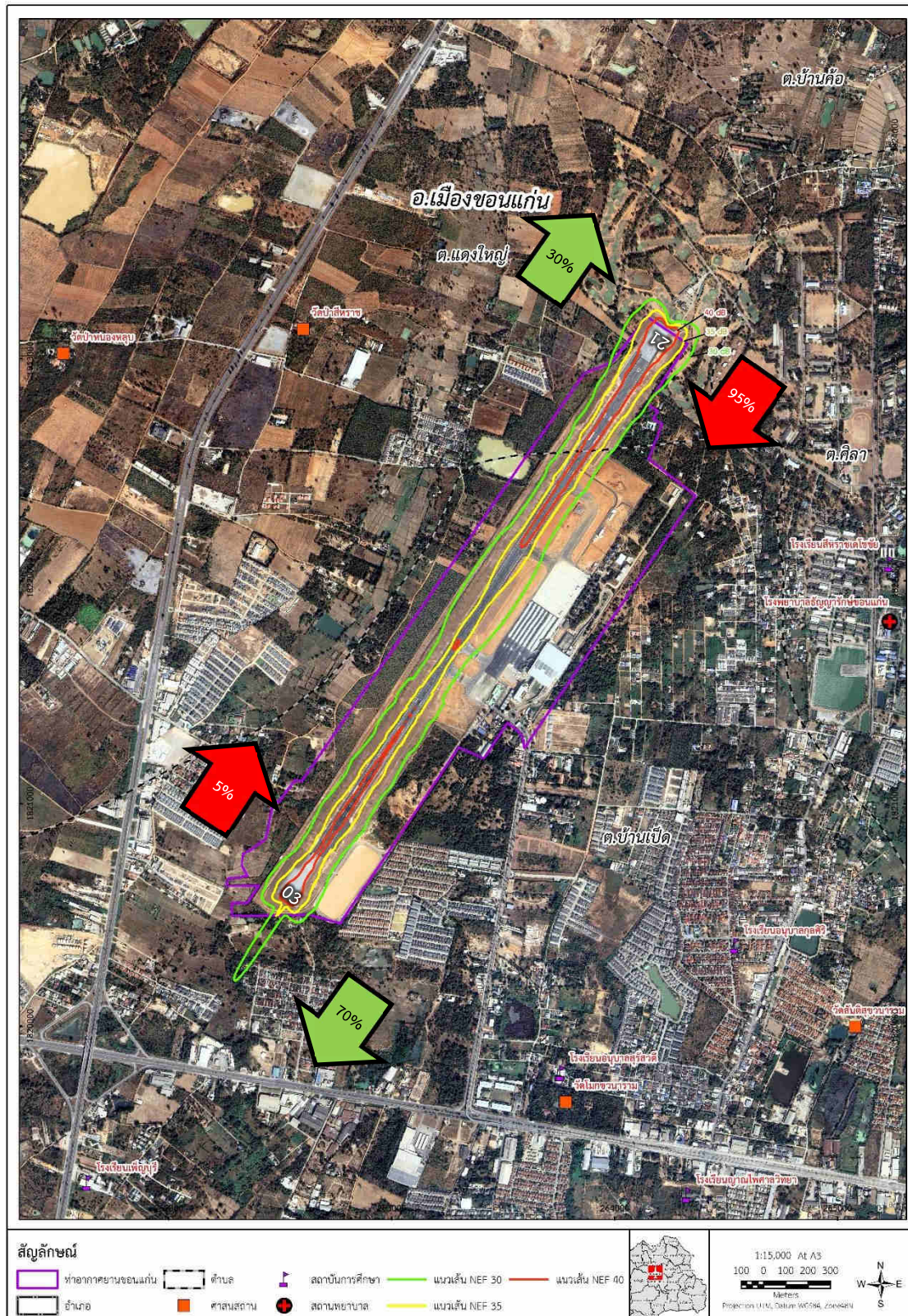
กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.692 ตารางกิโลเมตร โดยบางส่วนอยู่นอกเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.300 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.093 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2.1-4 ผลการประเมินแนวเส้นเสี่ยง NEF ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น
ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.1-4 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนปัจจุบัน (มีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568) กับ ผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม พ.ศ.2549, มกราคม พ.ศ.2551 และมิถุนายน พ.ศ.2551) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-4 และรูปที่ 5.2.1-5)

หมู่บ้านเดชา : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ใกล้เคียงกับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2551 และมิถุนายน พ.ศ.2551) และใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

บ้านสิงหราช : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

อาคารที่พักผู้โดยสาร : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม และสิงหาคม มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

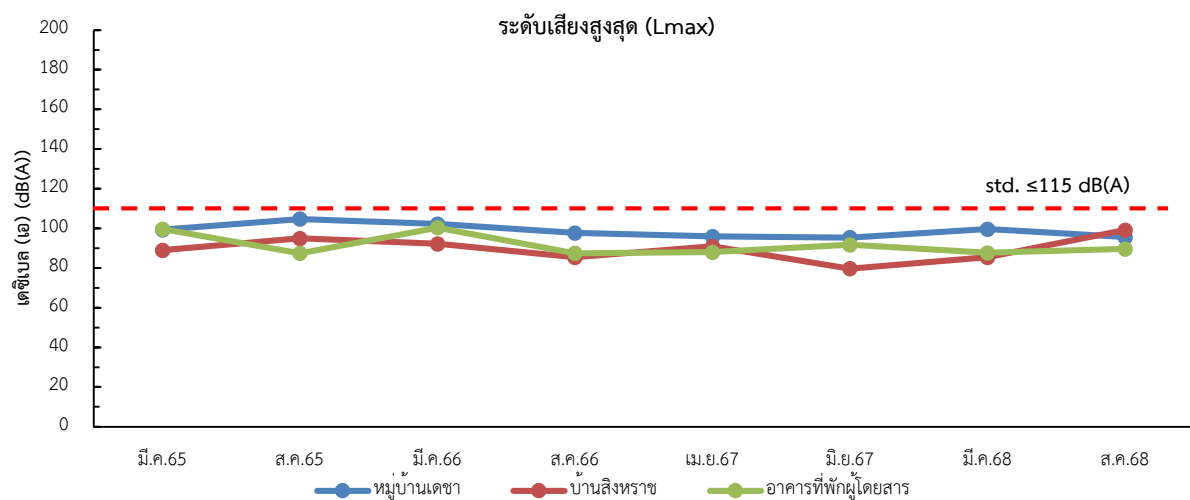
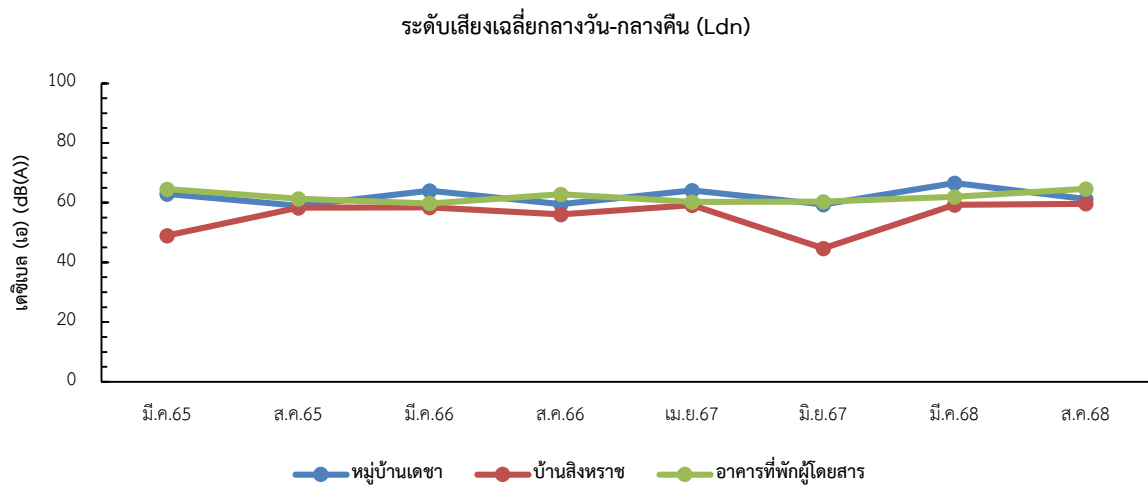
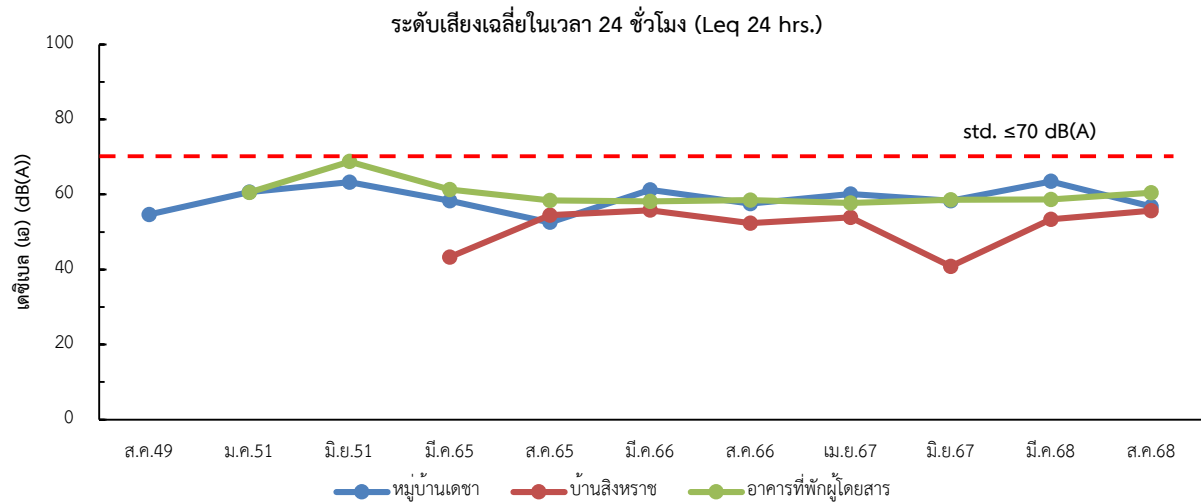
สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และมิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 5.2.1-4				
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น				
สถานีตรวจวัด	ช่วงที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max} *
1. หมู่บ้านเดชา	สิงหาคม พ.ศ.2549 ^{1/}	54.62	**	**
	มกราคม พ.ศ.2551 ^{1/}	60.67	**	**
	มิถุนายน พ.ศ.2551 ^{1/}	63.31	**	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	58.33	62.97	99.30
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	52.58	59.02	104.8
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	61.21	63.9	102.2
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	57.59	59.53	97.8
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	60.12	64.07	95.9
	มิถุนายน พ.ศ.2567 ^{2/}	58.33	59.38	95.4
	มีนาคม พ.ศ.2568	63.5	66.6	99.7
	สิงหาคม พ.ศ.2568	56.8	61.2	95.6
2. บ้านสิงห์ราช	สิงหาคม พ.ศ.2549 ^{1/}	**	**	**
	มกราคม พ.ศ.2551 ^{1/}	**	**	**
	มิถุนายน พ.ศ.2551 ^{1/}	**	**	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	43.29	48.99	89.0
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	54.47	58.35	95.0
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	55.83	58.40	92.3
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	52.38	56.11	85.4
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	53.9	59.15	90.9
	มิถุนายน พ.ศ.2567 ^{2/}	40.83	44.73	79.8
	มีนาคม พ.ศ.2568	53.4	59.3	85.4
	สิงหาคม พ.ศ.2568	55.7	59.7	99.2
3. อาคารที่พักผู้โดยสาร	สิงหาคม พ.ศ.2549 ^{1/}	**	**	**
	มกราคม พ.ศ.2551 ^{1/}	60.54	**	**
	มิถุนายน พ.ศ.2551 ^{1/}	68.82	**	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	61.34	64.52	99.7
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	58.38	61.35	87.5
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	58.16	59.79	100.4
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	58.52	62.83	87.5
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{2/}	57.77	60.29	88.0
	มิถุนายน พ.ศ.2567 ^{2/}	58.60	60.33	91.8
	มีนาคม พ.ศ.2568	58.7	62.0	87.8
	สิงหาคม พ.ศ.2568	60.5	64.7	89.6
มาตรฐาน ^A		70	-	115

ที่มา : ^{1/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ.2553)

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

หมายเหตุ : ^A มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540
- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.2.1-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในการศึกษาปัจจุบัน (เดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568) พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดกำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไว้ไม่เกิน 115 dB(A) รวมถึงยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เกือบเคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในปีพ.ศ.2565-2567 ที่ผ่านมา จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF-30 บางส่วนอยู่นอกเขตพื้นที่ท่าอากาศยานขอนแก่นตามแนวทางวิ่ง เมื่อพิจารณาจากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณหัวทางวิ่ง 21 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสนามกอล์ฟของศูนย์พัฒนากีฬาของกรมทหารราบที่ 8 ส่วนบริเวณหัวทางวิ่ง 03 พบว่าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และเป็นที่ตั้งของหมู่บ้านเดชา อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณหมู่บ้านเดชา พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

5.2.2 ความสั่นสะเทือน

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 1.2) เพื่อคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 1.3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 1.4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ หมู่บ้านเดชา โดยตรวจวัดค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity (PPV : มีหน่วยเป็น มม./วินาที)) รวมทั้งเพิ่มเติมการตรวจวัดค่าความถี่ (Frequency : มีหน่วยเป็น Hz) เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง (รูปที่ 5.2.2-1)

2.2) **วิธีการตรวจวัด :** ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่าง ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด และค่าความถี่ตามวิธีมาตรฐานของ ISO (International Standard for Organization) และจะใช้เครื่องวัดแรงสั่นสะเทือน Seismometer วิเคราะห์ด้วยวิธี Ground Vibration Recording ตามมาตรฐานของ ISO

2.3) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดดังนี้ (ภาพที่ 5.2.2-1)

ครั้งที่ 1 : ดำเนินการตรวจวัด ระหว่างวันที่ 26 -28 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 : ดำเนินการตรวจวัด ระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม พ.ศ.2568



รูปที่ 5.2.2-1 สถานีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น



ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26-28 มีนาคม พ.ศ.2568



ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

2.4) การประเมินผลการศึกษา

2.4.1) ในการประเมินผลระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้และอาจส่งผลกระทบต่อมนุษย์จะเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ระดับความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อระดับความสั่นสะเทือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

2.4.2) นำค่าระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ในพื้นที่โครงการมาเปรียบเทียบกับมาตรฐาน Reicher & Meister Scale (1931) และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553				
อาคาร ประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 2
1	1.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	20	-
		$10 < f \leq 50$	$0.5 f + 15$	
		$50 < f \leq 100$	$0.2 f + 30$	
		$f > 100$	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40*	10*
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
2	2.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	5	-
		$10 < f \leq 50$	$0.25 f + 2.5$	
		$50 < f \leq 100$	$0.1 f + 10$	
		$f > 100$	20	
	2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15*	5*
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
3	3.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	3	-
		$10 < f \leq 50$	$0.125 f + 1.75$	
		$50 < f \leq 100$	$0.04 f + 6$	
		$f > 100$	10	
	3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8*	2.5*
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนอน

** หมายถึงกำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึงโรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล และโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง		
ความเร็วอนุภาคสูงสุด	ผลกระทบต่อมนุษย์	ผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
0-0.15 มม./วินาที (0-0.006 นิ้ว/วินาที)	ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
0.15-0.30 มม./วินาที (0.006-0.012 นิ้ว/วินาที)	ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
2.0 มม./วินาที (0.079 นิ้ว/วินาที)	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลกระทบต่อการทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
2.5 มม./วินาที (0.098 นิ้ว/วินาที)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
5 มม./วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที)	ความสั่นสะเทือนรบกวนคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลานั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม บ้านเรือนทั่วไปที่มีผนัง และเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูน หิน น้ำ และ โยต่างๆ) ในกรณีที่เป็นผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยึดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

ที่มา : Whiffin, A.C., and Leonard, D.R., A Survey of Traffic Induced Vibration, Eng., 1971.

2.4.3) สรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และจัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสม หรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านเดชาในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านเดชาในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณหมู่บ้านเดชาในเดือน เมษายนและมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณหมู่บ้านเดชามีค่าความสั่นสะเทือนในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ อาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ รวมทั้งอยู่ในระดับยังไม่ส่งผลกระทบ หรือความเสียหายต่อโครงสร้างของอาคารทุกประเภท ตามเกณฑ์เสนอแนะ ของ Whiffin และ Leonard

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนบริเวณหมู่บ้านเดชา รายละเอียดแสดงดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ง)

ครั้งที่ 1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ระหว่างวันที่ 26-28 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีค่า ความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 เวลา 13.20 น. เท่ากับ 12.200 มม./วินาที และมีความถี่ สูงสุดน้อยกว่า 1 เฮิรต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ใน ระดับที่คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องและคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอรับได้ และระดับ ความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหาย ต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย รวมทั้งยังก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตาม ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกัน ผลกระทบต่ออาคาร ซึ่งในเวลาดังกล่าวได้เกิดเหตุแผ่นดินไหว มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่ประเทศพม่า ดังนั้นค่าความเร็วอนุภาค สูงสุดที่ตรวจวัดได้ดังกล่าว จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมของโครงการ

ส่วนผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในวันที่ไม่มีเหตุแผ่นดินไหว พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาค สูงสุดที่ตรวจวัดได้ในวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ.2568 เวลา 18.27 น. เท่ากับ 0.788 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดมากกว่า 100 เฮิรต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะ รับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตาม ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกัน ผลกระทบต่ออาคาร

ครั้งที่ 2 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณหมู่บ้านเดชา ระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม พ.ศ. 2568 พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.457 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดเท่ากับ 21.3 เฮิรต เมื่อเปรียบเทียบกับ เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผล กระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบ ต่ออาคาร

ตารางที่ 5.2.2-1					
ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ความเร็วอนุภาคสูงสุดที่แกนใดๆ (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่ (เฮิรต)	มาตรฐาน ^{1/} (มิลลิเมตร/วินาที)
หมู่บ้านเดชา	ครั้งที่ 1	26-27 มี.ค. 68	0.166 (Vert)	>100.0	20.0 ^{3/}
		27-28 มี.ค. 68	0.788 (Vert)	>100.0	20.0 ^{3/}
		28-29 มี.ค. 68	12.200 (Tran)*	<1.0	5.0 ^{2/}
	ค่าสูงสุด		12.200 (Tran)*	<1.0	5.0 ^{2/}
	ครั้งที่ 2	23-24 ส.ค. 68	0.142 (Vert)	>100.0	20.0 ^{3/}
		24-25 ส.ค. 68	0.276 (Vert)	15.5	6.4 ^{4/}
		25-26 ส.ค. 68	0.457 (Vert)	21.3	7.8 ^{5/}
	ค่าสูงสุด		0.457 (Vert)	21.3	7.8 ^{5/}

หมายเหตุ : Tran = แรงแส้สะเทือนในแนวขวาง (Transverse Geophone)

Vert = แรงแส้สะเทือนในแนวแกนนตั้ง (Vertical Geophone)

^{1/} = มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

^{2/} = ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน 5 มม./วินาที จากมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร สำหรับอาคารประเภทที่ 2 กรณีมีความถี่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 เฮิรต

^{3/} = ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน 20 มม./วินาที จากมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร สำหรับอาคารประเภทที่ 2 กรณีมีความถี่มากกว่า 100 เฮิรต

^{4/} = ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน 6.4 มม./วินาที จากมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร สำหรับอาคารประเภทที่ 2 กรณีมีความถี่เท่ากับ 15.5 เฮิรต (0.25f+2.5)

^{5/} = ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน 7.8 มม./วินาที จากมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร สำหรับอาคารประเภทที่ 2 กรณีมีความถี่เท่ากับ 21.3 เฮิรต (0.1f+10)

* วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 เวลา 13.25 น. เกิดเหตุแผ่นดินไหว มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่ประเทศพม่า

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในการศึกษาครั้งนี้ (เดือนมีนาคม และ สิงหาคม พ.ศ.2568) กับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2564) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนบริเวณหมู่บ้านเดชา ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องและคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้ และระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างข้างเล็กน้อย รวมทั้งยังก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ได้เกิดเหตุแผ่นดินไหว มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่ประเทศพม่า ในเวลาดังกล่าว ดังนั้นค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจวัดได้ดังกล่าว จึงไม่ได้เป็นผลมาจากกิจกรรมของโครงการ

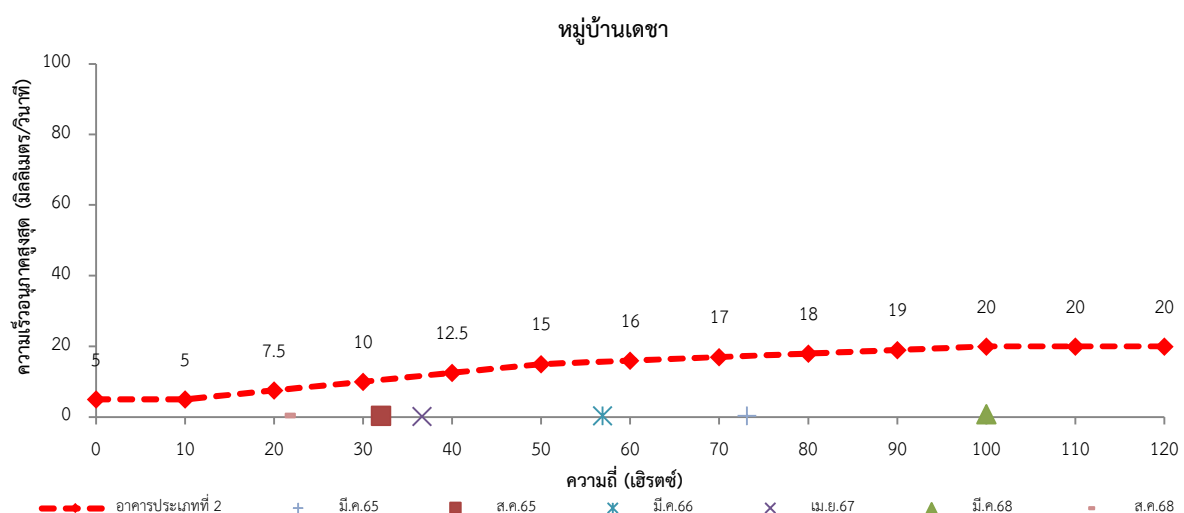
ส่วนผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนบริเวณหมู่บ้านเดชา ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มีผลใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ตารางที่ 5.2.2-2 และรูปที่ 5.2.2-2)

ตารางที่ 5.2.2-2					
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น					
สถานที่	ช่วงที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน			
		ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ สูงสุด (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน (มม./วินาที)	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับ ค่ามาตรฐาน
หมู่บ้านเดชา	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{1/}	0.339	73.1	17.3	อยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{1/}	0.339	32.0	10.5	
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{1/}	0.331	56.9	15.7	
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{1/}	0.441	>100	20.0	
	เมษายน พ.ศ.2567 ^{1/}	0.197	36.6	11.7	
	มิถุนายน พ.ศ.2567 ^{1/}	0.244	>100	20.0	อยู่ในระดับที่คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอรับได้ รวมทั้งระดับเสียงที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย
	มีนาคม พ.ศ.2568	12.200*	<1.0	5.0	
	สิงหาคม พ.ศ.2568	0.457	21.3	7.8	อยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ถึงความสั่นสะเทือน แต่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท

หมายเหตุ : มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล โรงเรียน และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

ที่มา : ^{1/}รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และ นครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

* วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 เวลา 13.25 น. เกิดเหตุแผ่นดินไหว มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่ประเทศพม่า



รูปที่ 5.2.2-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณหมู่บ้านเดชา มีค่าความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร อย่างไรก็ตาม ค่าความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ที่มีค่าสูงนั้น เป็นผลมาจากเกิดแผ่นดินไหว ซึ่งมีจุดศูนย์กลางอยู่ที่ประเทศพม่าส่งผลกระทบมายังประเทศไทย ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานต่างๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างบริเวณชุมชนหมู่บ้านเดชาแต่อย่างใด

5.2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเน้นแหล่งน้ำสำคัญตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ
- 1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 1 สถานี ได้แก่ สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 (รูปที่ 5.2.3-1)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด :** การเก็บตัวอย่างจะดำเนินการเก็บที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
3. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO)	วิเคราะห์ทันที	Membrane Electrode
4. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
5. แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

5.2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเน้นแหล่งน้ำสำคัญตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

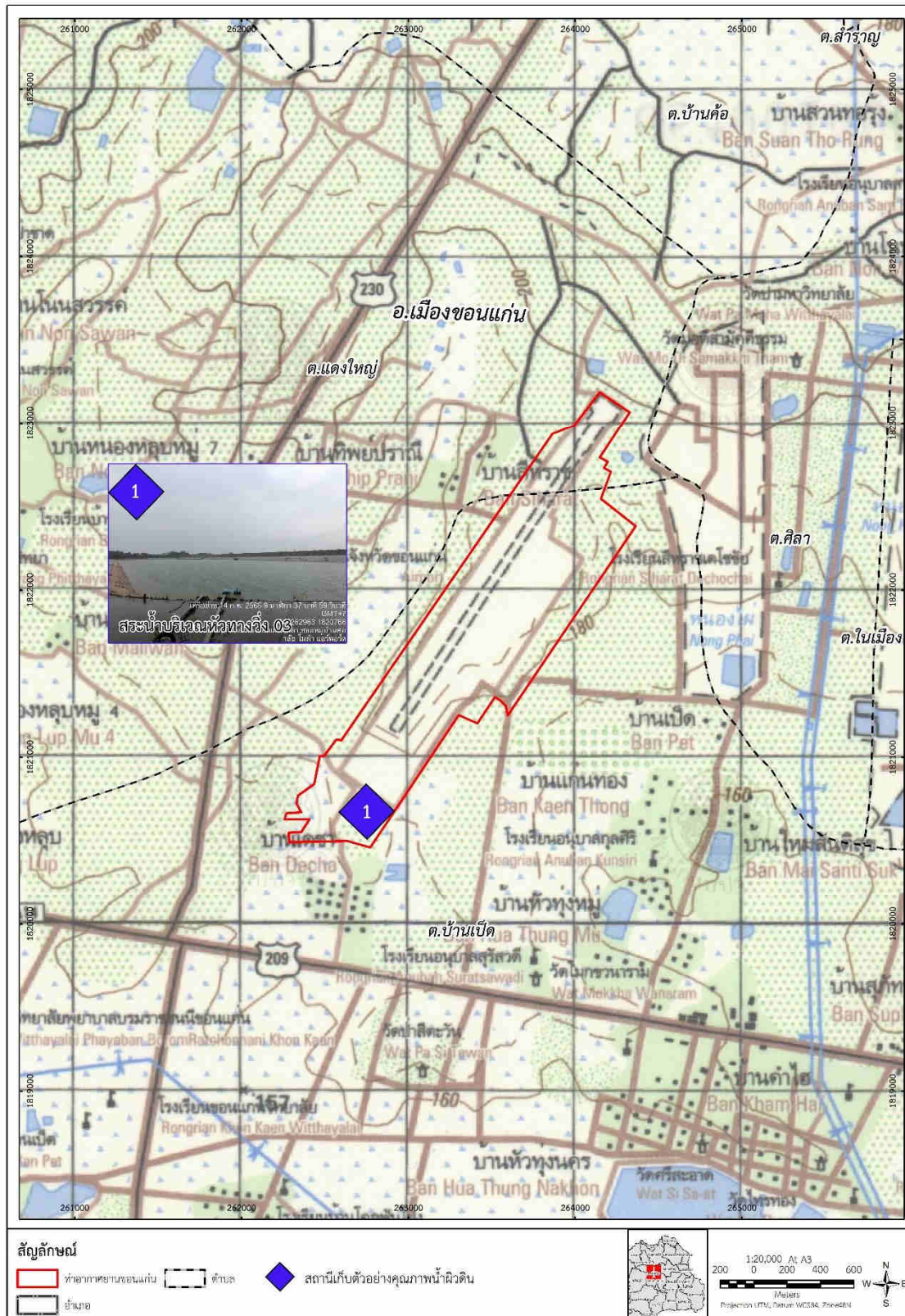
- 1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ
- 1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ** : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 1 สถานี ได้แก่ สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 (รูปที่ 5.2.3-1)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด** : การเก็บตัวอย่างจะดำเนินการเก็บที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
3. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO)	วิเคราะห์ทันที	Membrane Electrode
4. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
5. แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique



รูปที่ 5.2.3-1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.3-1)

ครั้งที่ 1 : เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง)

ครั้งที่ 2 : เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568 (ฤดูฝน)



ครั้งที่ 1 วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง)



ครั้งที่ 2 วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568 (ฤดูฝน)



ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณสระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการตรวจวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษา

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมิน ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษา หาก พบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพ ความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (มกราคม พ.ศ.2553) พบว่า มีการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในบ่อน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนมกราคมและมิถุนายน พ.ศ.2551 พบว่า คุณสมบัติทางกายภาพและเคมีอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำในบ่อน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง และการว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำในสระหัวทางวิ่ง 03 ภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนมีนาคมและเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง และการว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในเดือน เมษายนและมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และประเภทที่ 3 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของฤดูกาล รวมทั้งในปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นยังไม่มี การระบายน้ำออกสู่สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณสระน้ำห้วยทางวัง 03 มีรายละเอียดแสดงดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-1 และผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก จ)

ครั้งที่ 1 ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในสระน้ำห้วยทางวัง 03 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 34.7 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.51 ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเท่ากับ 5.4 มก./ล. ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 104 เอ็นทียู ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 0.89 มก./ล. และปริมาณฟีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) เท่ากับ 70 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป ก่อน และการเกษตร

ครั้งที่ 2 ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในสระน้ำห้วยทางวัง 03 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.4 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.49 ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเท่ากับ 6.3 มก./ล. ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 29.4 เอ็นทียู ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 0.88 มก./ล. และปริมาณฟีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) เท่ากับ 79 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป ก่อน และการอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง และ การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ตารางที่ 5.2.3-1							
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น							
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*				26 มี.ค.68	20 ส.ค.68
		1	2	3	4		
อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	๓'	๓'	๓'	34.7	29.4
ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	-	๓	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.51	7.49
ความขุ่น	NTU	๓	-	-	-	104	29.4
ออกซิเจนละลาย (DO)	มก./ล.	๓	≥6.0	≥4.0	≥2.0	5.4	6.3
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	-	≤1.5	≤2.0	≤4.0	0.89	0.88
ฟีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	≤1,000	≤4,000	-	70	79
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่						3	2

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณสระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 ในการศึกษาปัจจุบัน (เดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม และมิถุนายน พ.ศ.2551) และผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน, มิถุนายน พ.ศ.2567) สามารถอธิบายแยกในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-2 และรูปที่ 5.2.3-2)

ฤดูแล้ง : ผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2551) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม,พ.ศ.2565, มีนาคม, สิงหาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567) พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งมีคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม และมิถุนายน พ.ศ.2551) และมีคุณภาพน้ำลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 กับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มิถุนายน พ.ศ.2551) และผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566, มิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์ในสิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 แต่มีคุณภาพน้ำดีขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มิถุนายน พ.ศ.2551) และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในฤดูแล้ง (มีนาคม พ.ศ.2568) พบว่า สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งใกล้เคียงกับผลการศึกษาขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2551) แต่ดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายลดลง ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในฤดูฝน (สิงหาคม พ.ศ.2568) พบว่า สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งมีคุณภาพดีขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มิถุนายน พ.ศ.2551) เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายเพิ่มขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นการเปลี่ยนแปลงตามสภาพธรรมชาติ

รวมทั้งในปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นนำน้ำจากสระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03 กลับไปปรับปรุงคุณภาพน้ำเพื่อใช้ภายในท่าอากาศยาน เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในปัจจุบัน พบว่า สามารถนำมาผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ก่อนนำไปใช้ในบริเวณต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้

ตารางที่ 5.2.3-2																
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น																
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					สระน้ำหัวทางวิ่ง 03									
		1	2	3	4	5	ม.ค. 51 ^{1/}	มิ.ย. 51 ^{1/}	มี.ค. 65 ^{2/}	ส.ค. 65 ^{2/}	มี.ค. 66 ^{2/}	ส.ค. 66 ^{2/}	เม.ย. 67 ^{3/}	มิ.ย. 67 ^{3/}	มี.ค.68	ส.ค.68
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.1	8	8.03	6.6	7.68	6.37	7.1	7.58	7.51	7.49
ความขุ่น	NTU	ธ	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	**	104	29.4
ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	8	4.9	6.9	7.1	7.2	6.7	3.1	5.5	5.4	6.3
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	2	1	1.56	1.14	1.27	1.02	1.06	0.69	0.89	0.88
ฟีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤1,000	≤4,000	-	-	600	<2.2	1300	11	20	790	220	49	70	79
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่							3	3	2	2	2	4	3	3	3	2

ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น), มกราคม พ.ศ.2553
^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567
^{3/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน,

2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน,

2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

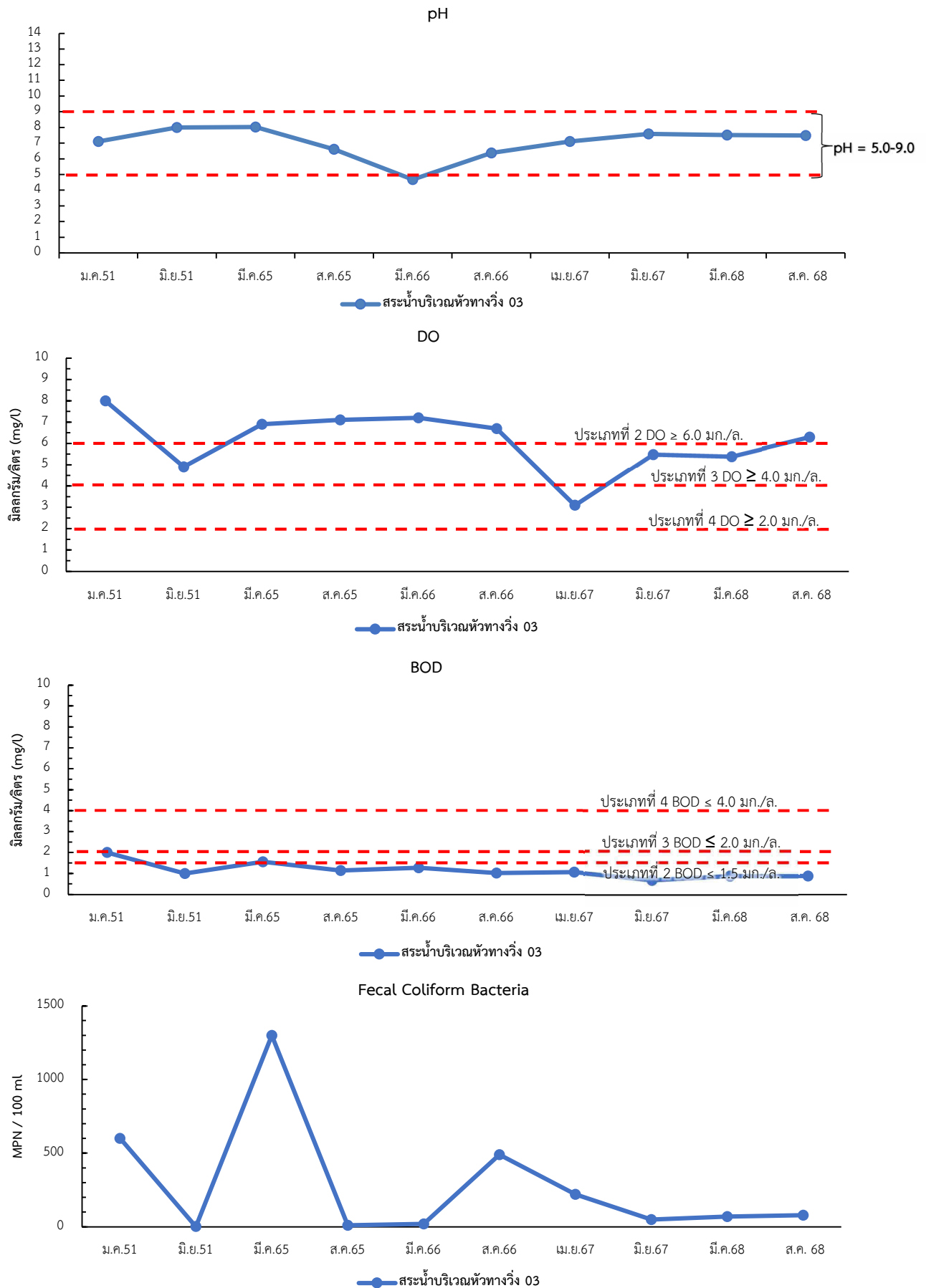
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลการกระทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า

** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)

5.2.4 การจัดการน้ำใช้

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

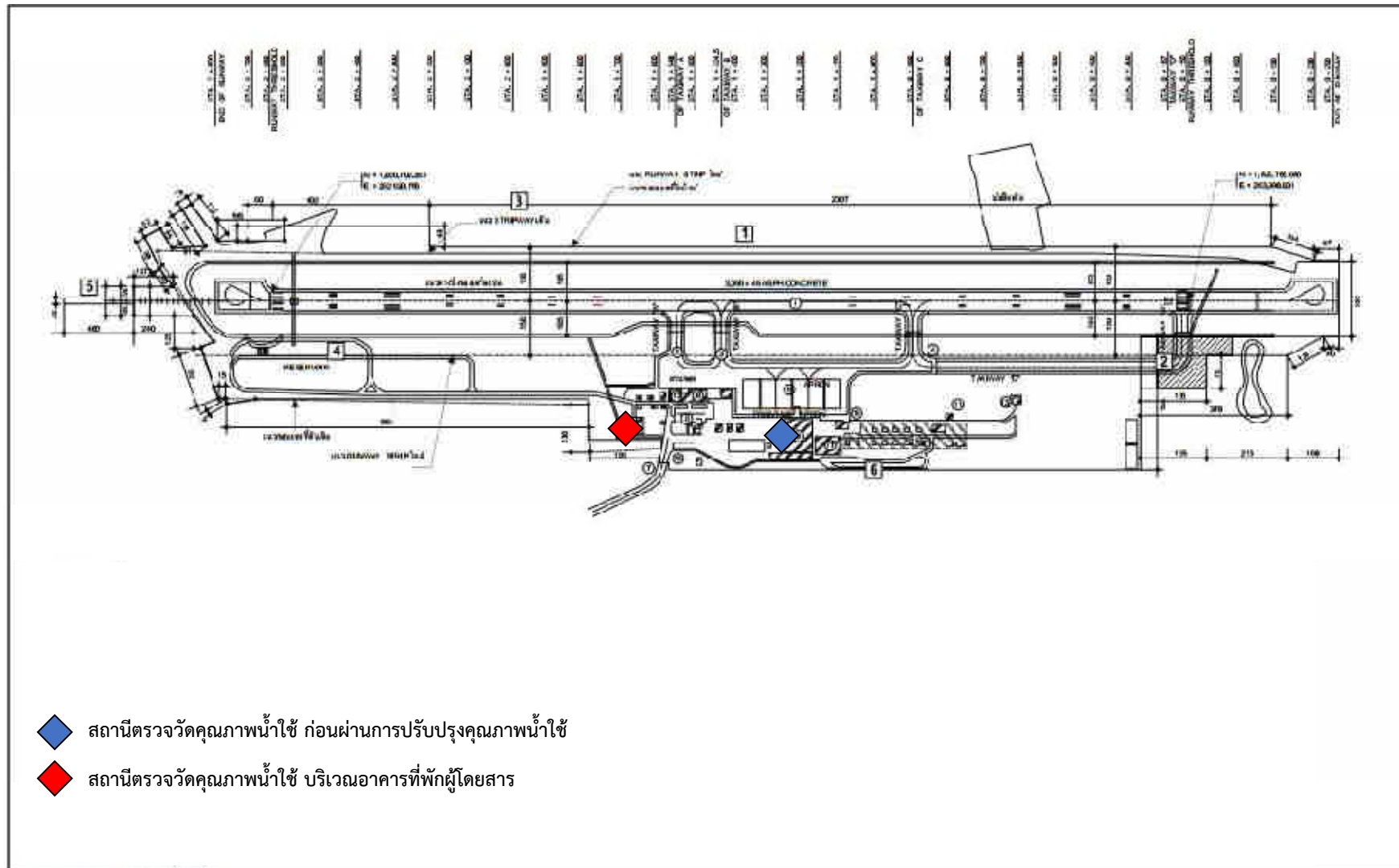
- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ :** เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร แต่จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ในช่วงที่ผ่านมา พบว่า คุณภาพน้ำใช้มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ดังนั้น บริษัทที่ปรึกษาจึงเสนอแนะให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ บริเวณก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ ทำให้มีสถานีติดตามตรวจสอบ รวมทั้งสิ้น 2 สถานี ได้แก่ บริเวณก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร (รูปที่ 5.2.4-1)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีวิเคราะห์ :** ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ โดยมีดัชนีติดตามตรวจสอบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดด้านจุลชีววิทยา ได้แก่ Total Coliform Bacteria และ *E.coli* ซึ่งจะดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาสภาพและวิเคราะห์ตัวอย่างตามมาตรฐานของ Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

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



รูปที่ 5.2.4-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.4-1)

ครั้งที่ 1 : เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 : เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568



ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 1 วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568



ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 2 วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

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

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้พบว่า คุณภาพน้ำ ใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าความเป็นกรด-ด่างไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (พ.ศ. 2550)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 มีค่า Turbidity ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะของ องค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสารในเดือนเมษายนและมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า มีค่า pH และ Turbidity ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพ น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

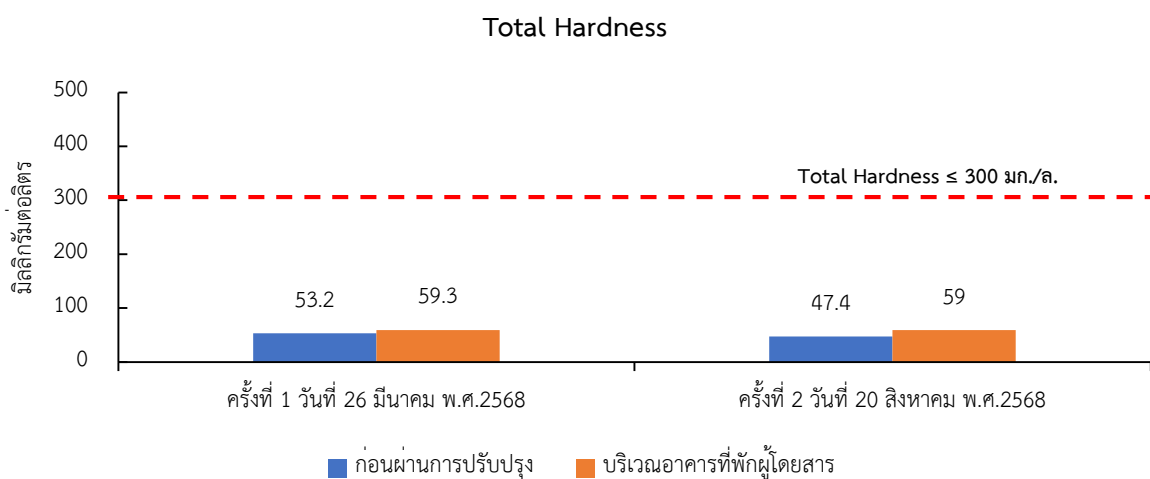
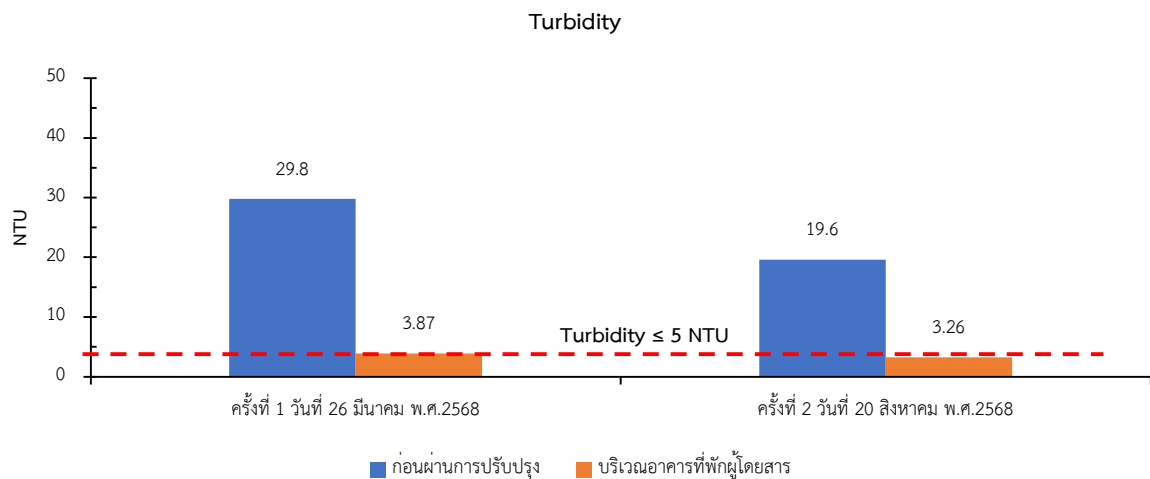
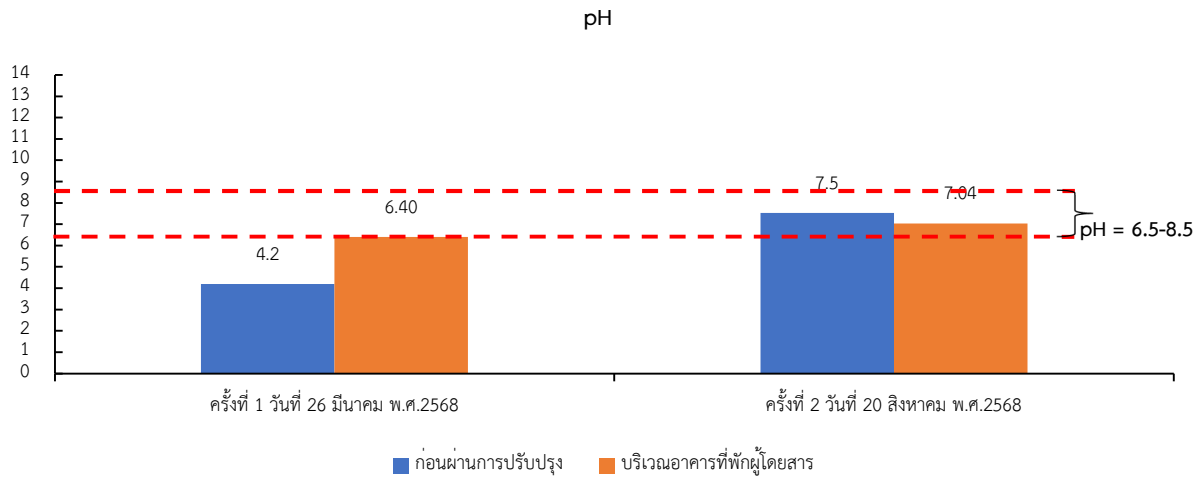
ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพ น้ำใช้ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-1 และรูปที่ 3.9.2.4-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ใน ภาคผนวก ฉ)

ครั้งที่ 1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำ ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.8 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 4.2 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 29.8 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 53.2 มก./ล. ปริมาณของแข็ง ละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 104 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 5.58 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 63.8 มก./ล. ไนเตรต (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 1.2 มก./ล. ค่าเหล็ก (Iron) มีค่าเท่ากับ 0.1586 มก./ล. แมงกานีส (Manganese) มีค่า เท่ากับ 0.0050 มก./ล. และตรวจพบปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และ E. Coli ส่วน คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.3 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 6.40 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 3.87 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 59.3 มก./ล. ปริมาณ ของแข็งละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 107 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 8.8 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 57.9 มก./ล. ไนเตรต (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 1.14 มก./ล. ค่าเหล็ก (Iron) มีค่าเท่ากับ 0.0168 มก./ล. แมงกานีส (Manganese) มีค่าเท่ากับ 0.0050 มก./ล. และตรวจไม่พบปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และ E. Coli ซึ่งมีค่า pH ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะของ องค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011

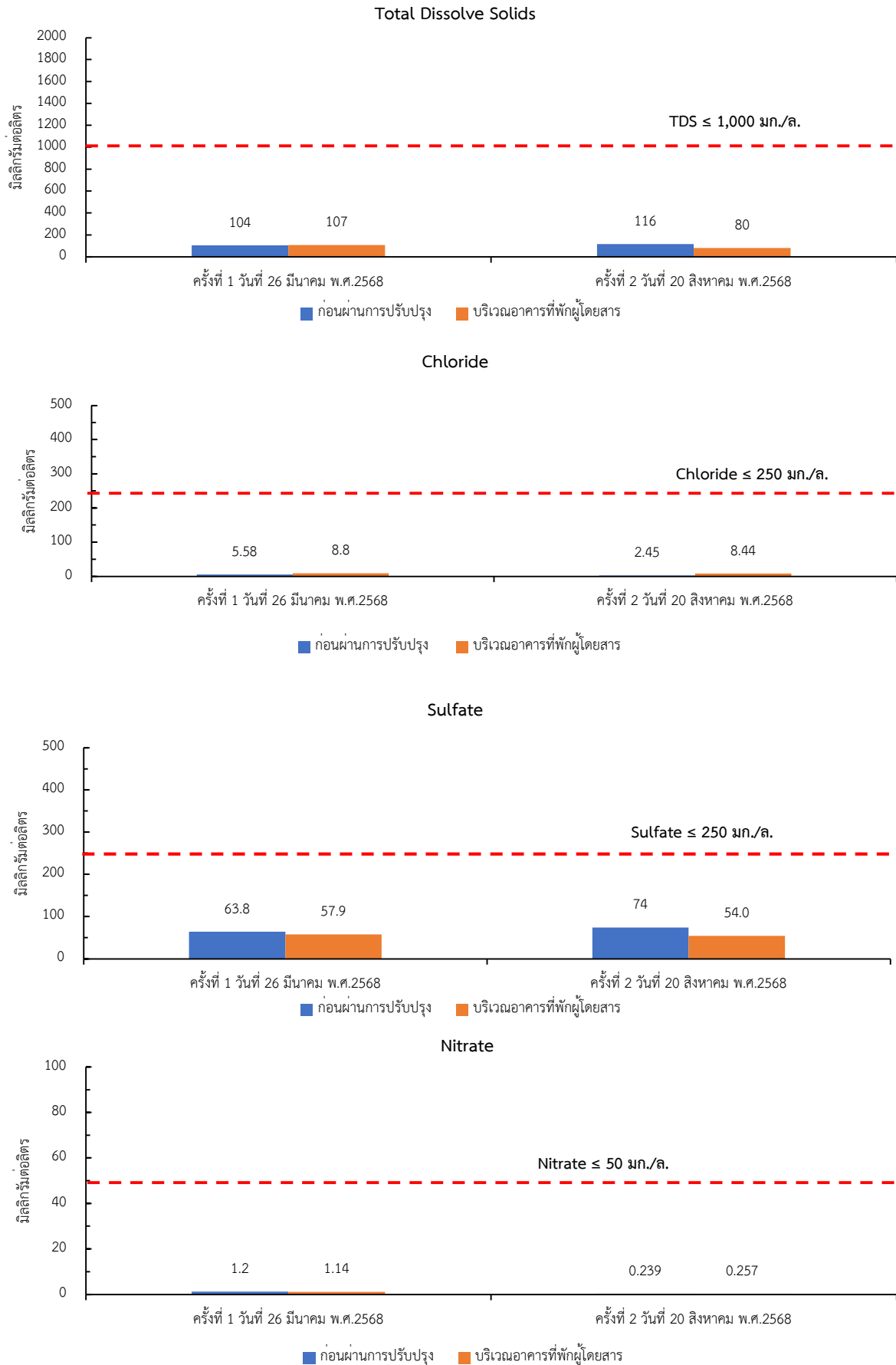
ครั้งที่ 2 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.4 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.53 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 19.6 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 47.4 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 116 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 2.45 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 74.0 มก./ล. ไนเตรต (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 0.239 มก./ล. ค่าเหล็ก (Iron) มีค่าเท่ากับ 0.0948 มก./ล. แมงกานีส (Manganese) มีค่าเท่ากับ 0.0146 มก./ล. โดยตรวจไม่พบปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และ *E. Coli* ส่วนคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.1 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.04 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 3.26 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 59.0 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 80 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 8.44 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 54.0 มก./ล. ไนเตรต (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 0.257 มก./ล. ค่าเหล็ก (Iron) มีค่าเท่ากับ 0.0102 มก./ล. แมงกานีส (Manganese) มีค่าเท่ากับ 0.0072 มก./ล. และตรวจไม่พบปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และ *E. Coli* ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011

ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	26 มี.ค.68		20 ส.ค.68	
			บริเวณก่อนผ่าน ระบบปรับปรุง คุณภาพ	บริเวณอาคารที่ พักผู้โดยสาร	บริเวณก่อนผ่าน ระบบปรับปรุง คุณภาพ	บริเวณอาคารที่ พักผู้โดยสาร
Temperature	องศาเซลเซียส	-	29.8	29.3	28.4	28.1
pH	-	6.5-8.5	4.20	6.40	7.53	7.04
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	29.8	3.87	19.6	3.26
Total Hardness	มก./ล.	≤300	53.2	59.3	47.4	59.0
Total Dissolved solids	มก./ล.	≤1,000	104	107	116	80
Chloride	มก./ล.	≤250	5.58	8.80	2.45	8.44
Sulfate	มก./ล.	≤250	63.8	57.9	74.0	54.0
Nitrate	มก./ล.	≤50	1.20	1.14	0.239	0.257
Iron	มก./ล.	≤0.3	0.1586	0.0168	0.0948	0.0102
Manganese	มก./ล.	≤0.1	0.0050	0.0050	0.0146	0.0072
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
<i>E. Coli</i>	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

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



รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น



รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารในการศึกษาปัจจุบัน (เดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ. 2567) พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในปัจจุบันมีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ. 2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) โดยผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่าเป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017) รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.4-2 และรูปที่ 5.2.4-3

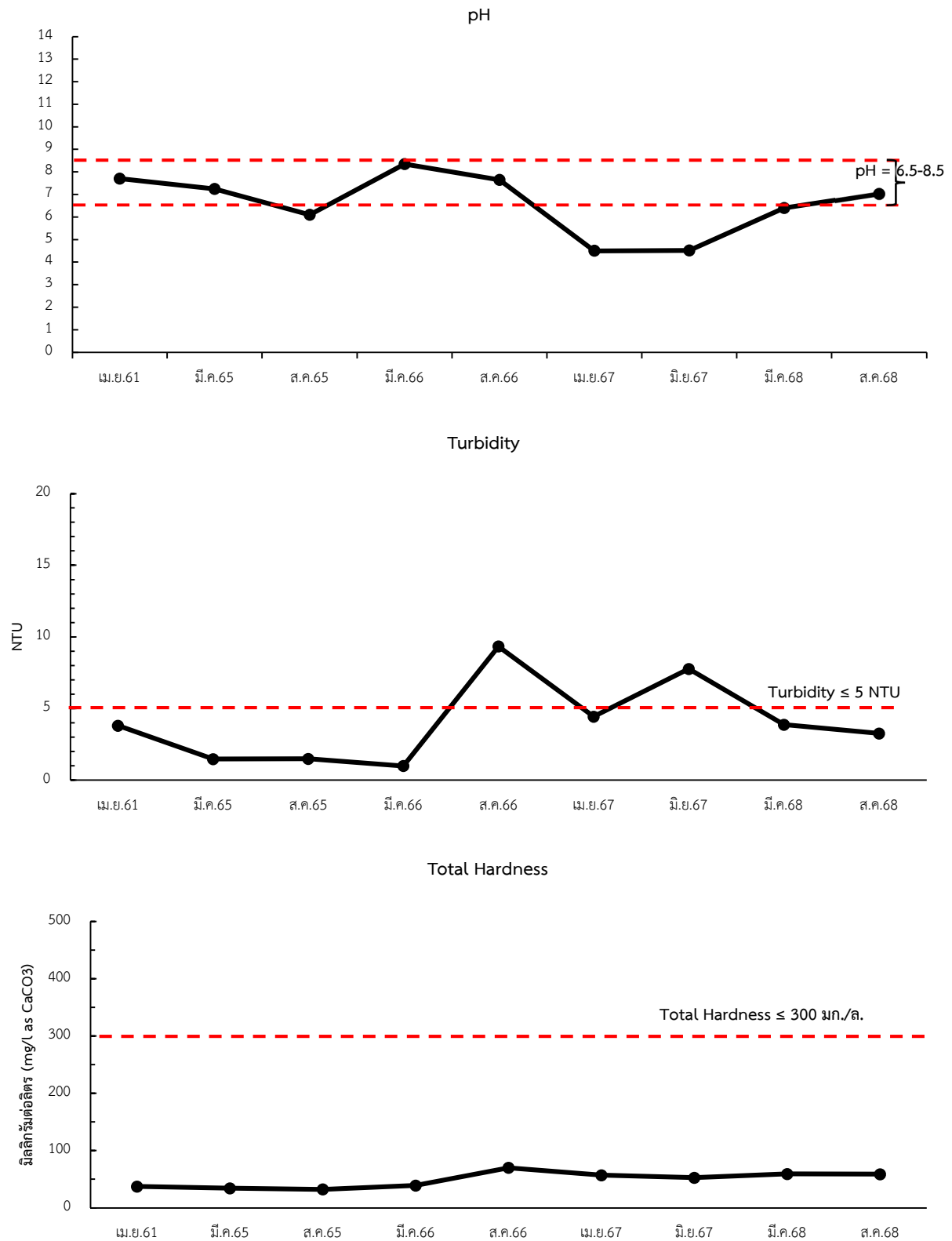
5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้หลังผ่านการปรับปรุงคุณภาพ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติ ขอนแก่น ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่า pH ไม่เป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งตรวจไม่พบเชื้อ Total Coliform Bacteria และเชื้อ *Escherichia coli* (*E. coli*) เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปา ส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017) พบว่า น้ำใช้ภายใน อาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อแนะนำของ องค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011

ตารางที่ 5.2.4-2 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น											
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	เม.ย.61 ^{1/}	มี.ค.65 ^{2/}	ส.ค.65 ^{2/}	มี.ค.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67 ^{3/}	มิ.ย.67 ^{3/}	มี.ค.68	ส.ค.68
pH	-	6.5-8.5	7.7	7.24	6.1	8.35	7.65	4.5	4.52	6.40	7.04
Turbidity	เอ็นทียู	≤5	3.8	1.47	1.48	0.99	9.34	4.44	7.77	3.87	3.26
Total Hardness	มก./ล.	≤300	37.2	34.2	32.5	38.9	70.1	57.1	52.6	59.3	59.0
Total Dissolved solids	มก./ล.	≤1,000	100	58.1	74.3	74	158	129	88.4	10.7	80
Chloride	มก./ล.	≤250	1.2	2.11	3.9.27	3.05	4.29	8.15	11.1	8.8	8.44
Sulfate	มก./ล.	≤250	15.3	27.2	28.5	26.0	83.0	68.7	54.8	57.9	54.0
Nitrate	มก./ล.	≤0.3	0.24	0.06	0.359	0.035	0.756	1.74	2.53	1.14	0.257
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	-	-	-	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
<i>E. Coli</i>	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	-	-	-	-	-	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

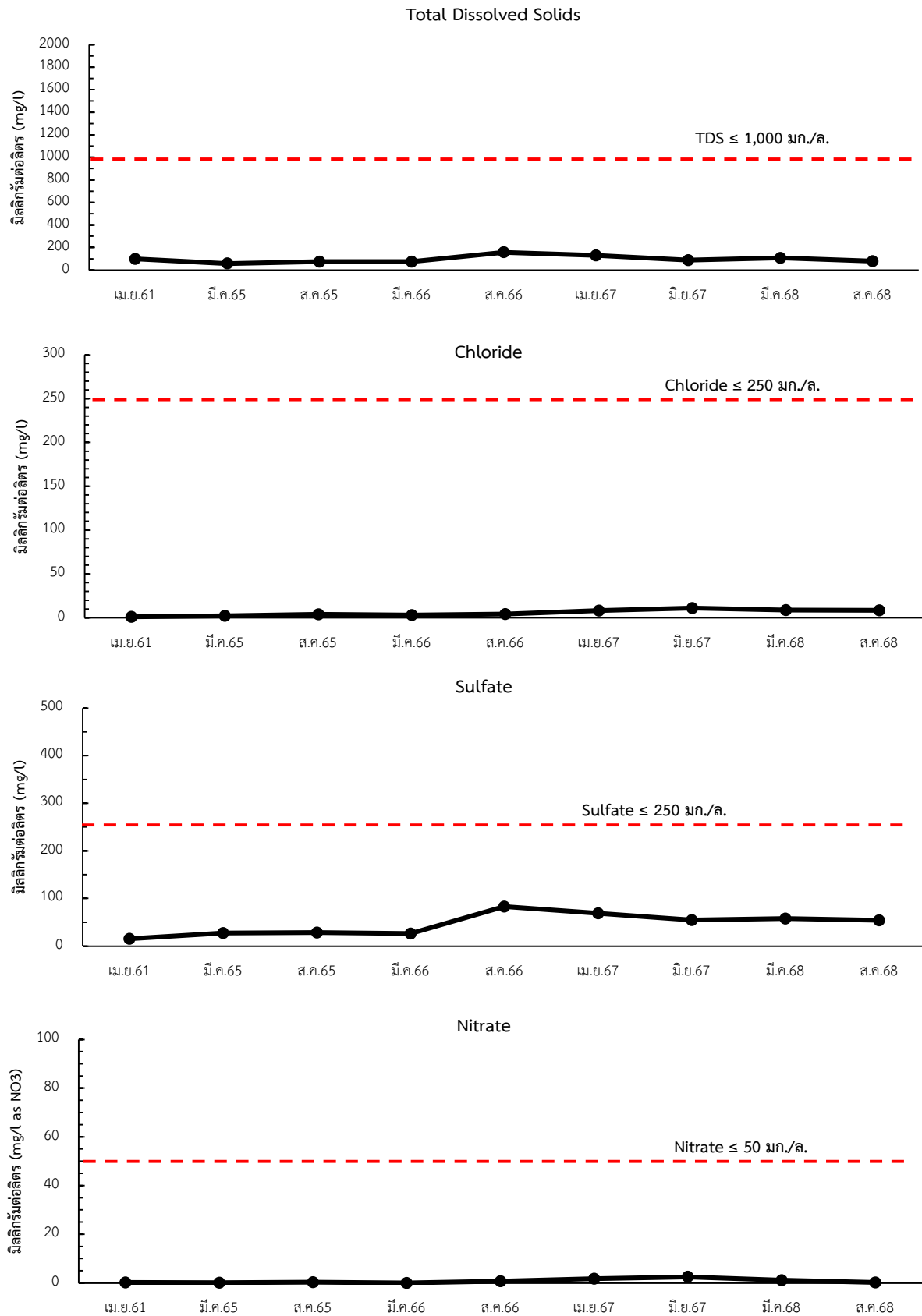
ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น), มกราคม พ.ศ.2553
^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567
^{3/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

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



รูปที่ 5.2.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร

ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น



รูปที่ 5.2.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร

ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)

5.2.5 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

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

จากท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

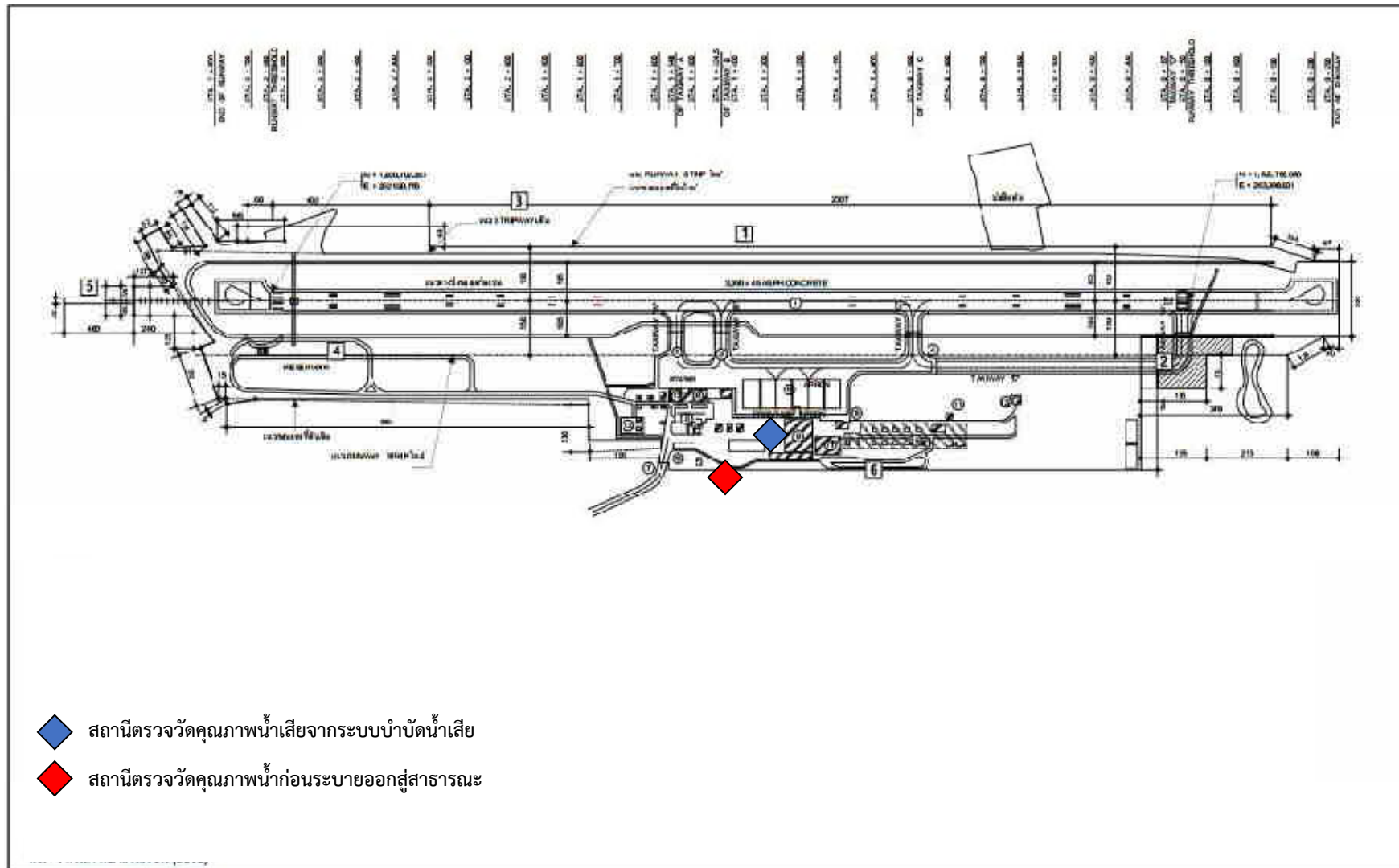
2.1) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง จำนวน 4 สถานี ได้แก่

- (1) บ่อพักน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย ด้านปีกซ้าย
- (2) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ด้านปีกซ้าย
- (3) บ่อพักน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย ด้านปีกขวา
- (4) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ด้านปีกขวา

แต่จากการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้มีการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียใหม่ โดยยกเลิกระบบบำบัดน้ำเสียเดิมของอาคาร และปรับปรุงเป็นระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำก่อนเข้า และหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับน้ำทิ้งหรือชุมชนข้างเคียง ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในครั้งนี้จึงทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย คุณภาพน้ำในบ่อพักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย และคุณภาพน้ำในบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ (รูปที่ 5.2.5-1)

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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
3. ของแข็งตะกอนแขวนลอย (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°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
9. คลอไรด์ (Chloride)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Argentometric

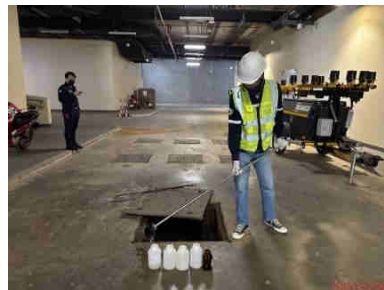


รูปที่ 5.2.5-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดย
ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.5-1)

ครั้งที่ 1 : เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 : เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568



บ่อบำบัดน้ำก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย



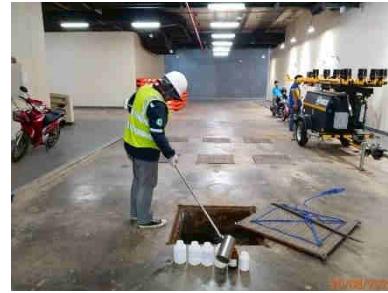
บ่อบำบัดน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย



บ่อบำบัดสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น



บ่อพักน้ำก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย



บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย



บ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)

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

เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น มีขนาดพื้นที่ ใช้สอยประมาณ 40,000 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพที่จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ได้มีการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร จึงได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ข ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่า pH, BOD, SS และ Settleable Solids ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 40 มก./ล. และผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 มีค่า SS ลดลงจนมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด แต่มีค่า pH ลดลง จนมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นยังไม่มีมีการระบายน้ำเสียออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน เนื่องจากน้ำซึมลงดินทั้งหมด

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร
รายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 และรูปที่ 5.2.5-2 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ข)

ครั้งที่ 1 ผลการติดตามตรวจสอบ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า **คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร** มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.92 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 91.4 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 21 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 242 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 16.9 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 57.3 มก./ล. ปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. และปริมาณคลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 53.7 มก./ล. ส่วน **คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร** มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.3 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 6.82 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 5 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 237 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 7.58 มก./ล. ปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. และปริมาณคลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 53.7 มก./ล. คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 93 ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข.

ครั้งที่ 2 ผลการติดตามตรวจสอบ เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า **คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร** มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.58 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 99.2 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 20 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 192 มก./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 14.9 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 63.2 มก./ล. ปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. และปริมาณคลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 13.4 มก./ล. ส่วน **คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร** มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.05 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 42.8 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 7 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 187 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 16.4 มก./ล. ทีเคเอ็น (TKN) มีค่าเท่ากับ 57.3 มก./ล. ปริมาณซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. และปริมาณคลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 8.20 มก./ล. คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 57 ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล. และ TKN ไม่เกิน 35 มก./ล.

ตารางที่ 5.2.5-1						
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	26 มี.ค.68		20 ส.ค.68	
			INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	6.92	6.3	7.58	7.05
BOD	มก./ล.	≤30	91.4	6.82	99.2	42.8
Suspended Solids (SS)	มก./ล.	≤40	21	5	20	7
Total Dissolved Solids (TDS)	มก./ล.	≤1,000	242	237	192	187
Settleable solids	มล./ล.	-	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	16.9	<1.00	14.9	16.4
TKN	มก./ล.	≤35	57.3	7.58	63.2	57.3
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
Chloride	มก./ล.	-	5.81	53.7	13.4	8.20
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			93%		57%	

หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐาน

ควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

INF = บ่อพักน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

EFF = บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

- ไม่ได้กำหนดค่า / ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

3.2.2) คุณภาพน้ำทิ้งในบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

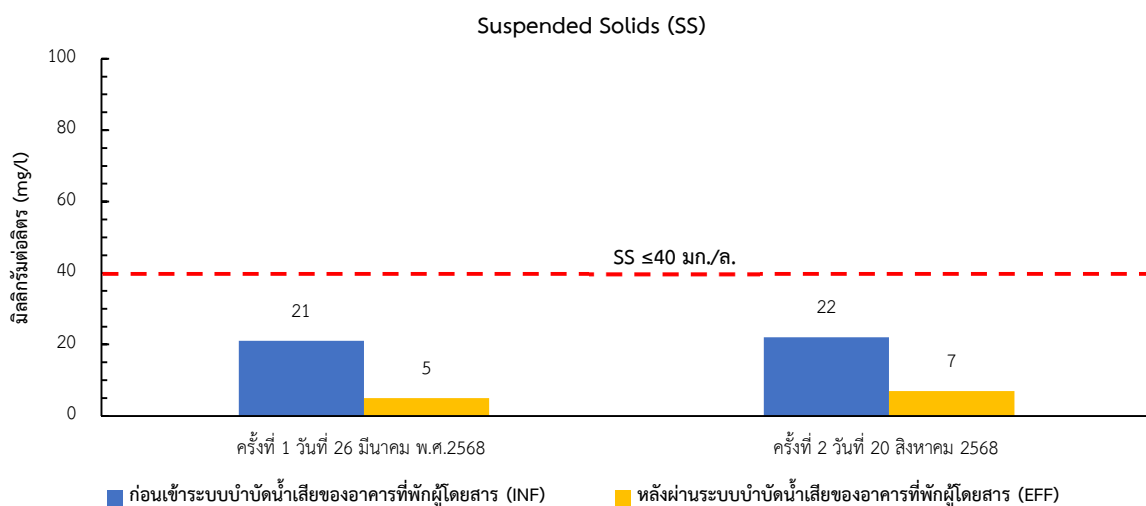
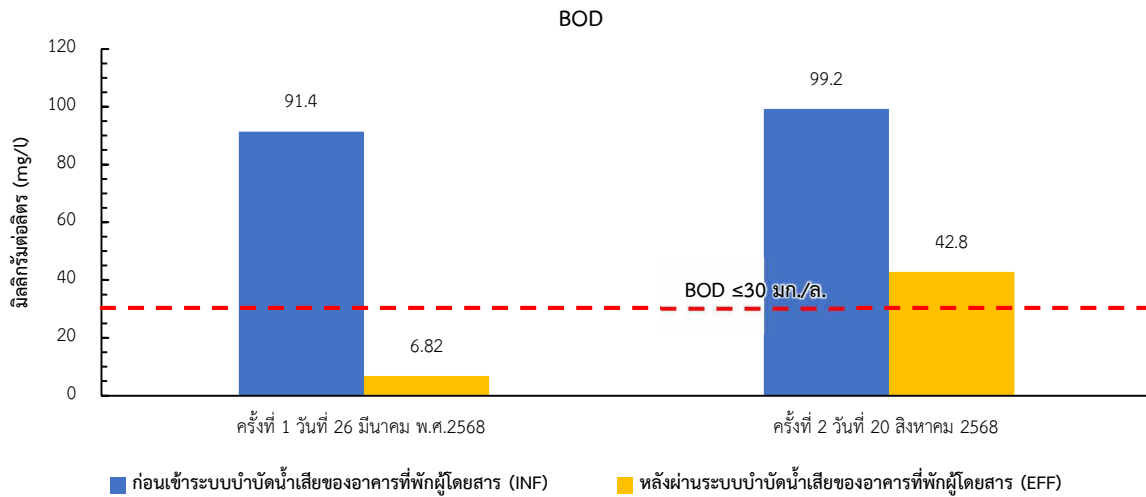
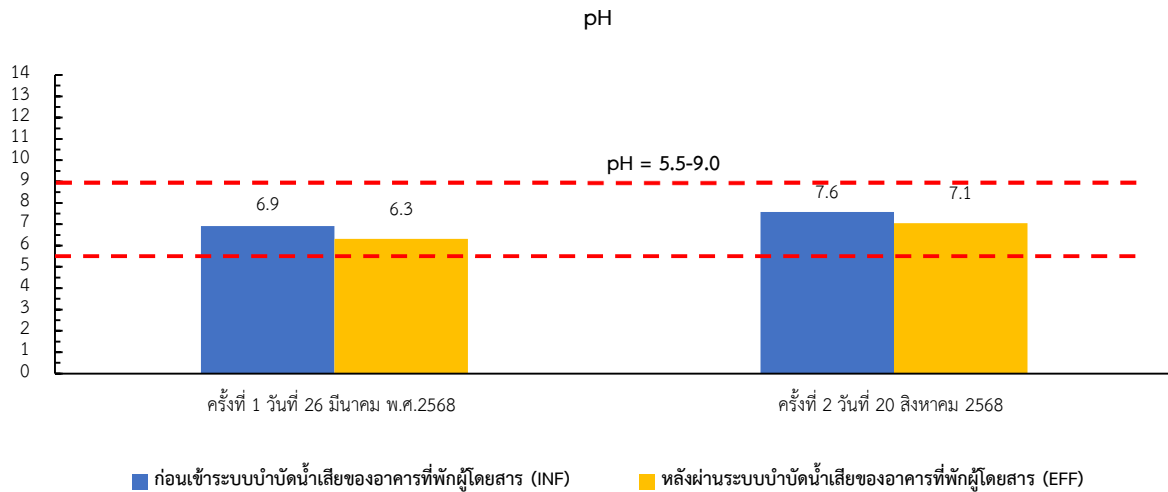
จากการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2568 และวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2568 พบว่า บริเวณบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีสภาพแห้ง และมีวัชพืชขึ้นปกคลุมจึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

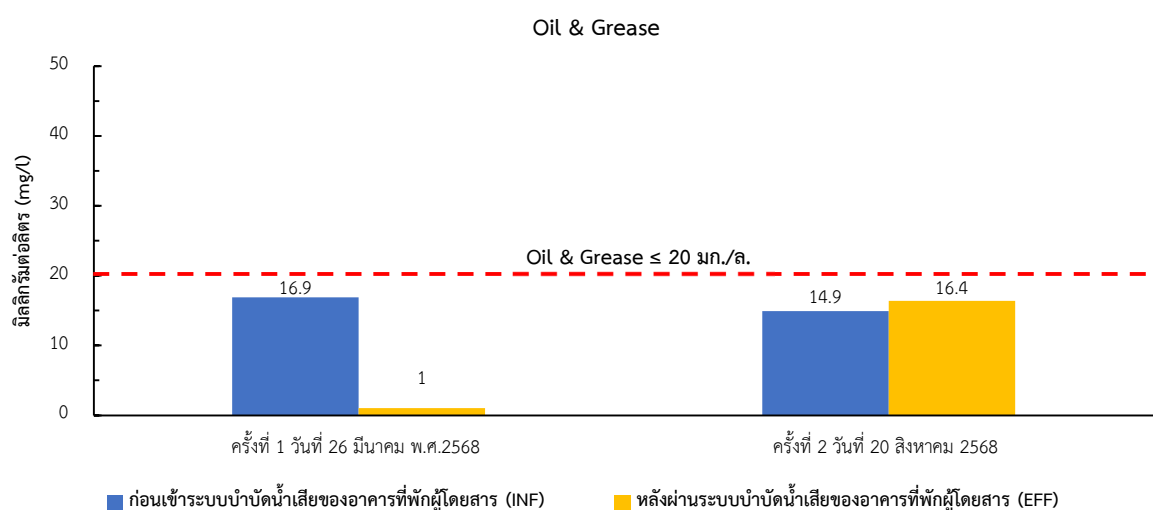
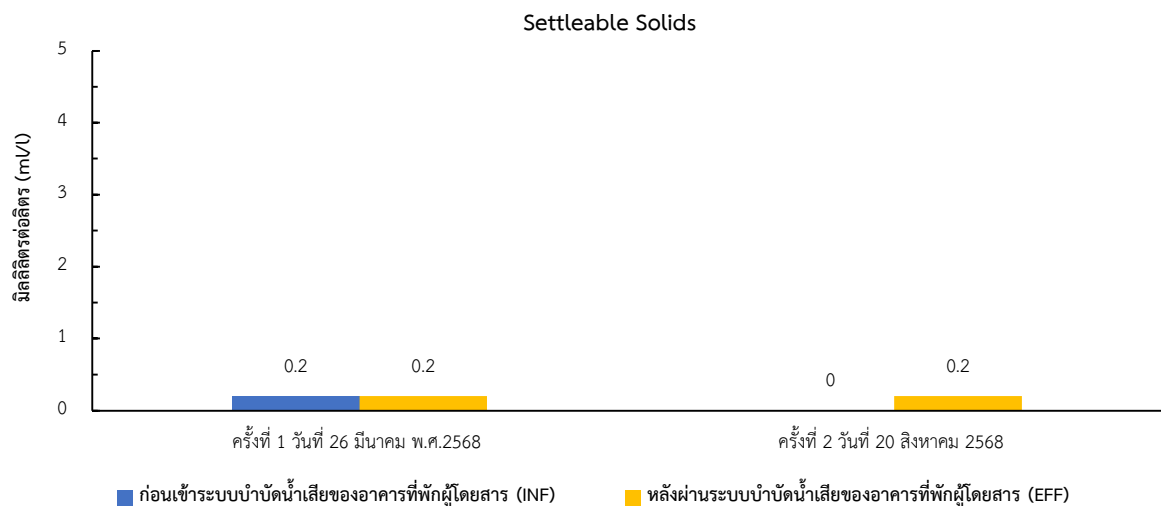
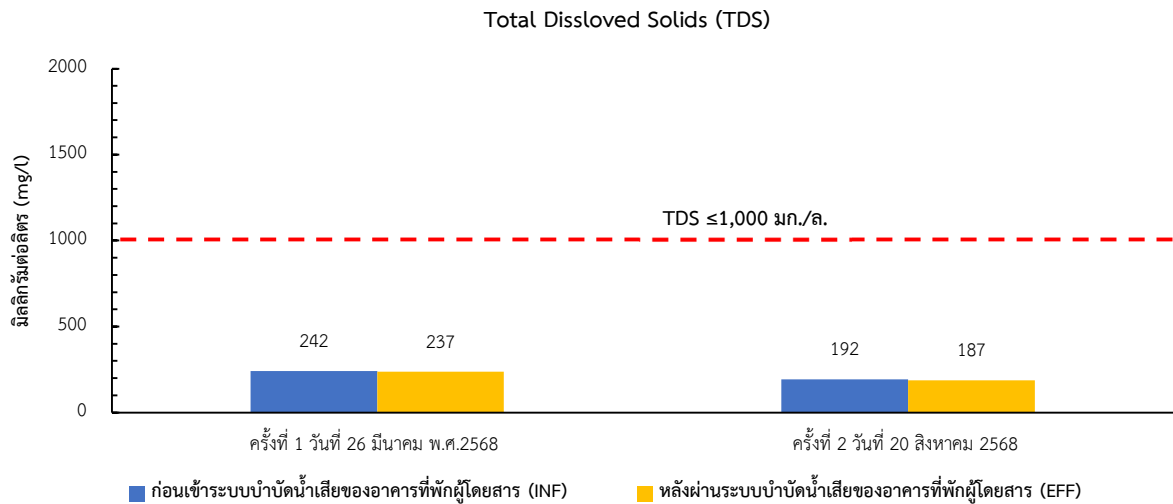
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566, สิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน พ.ศ.2567 และมิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าคุณภาพน้ำทิ้งใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข. รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.5-2 และรูปที่ 5.2.5-3

5) สรุปผลการศึกษา

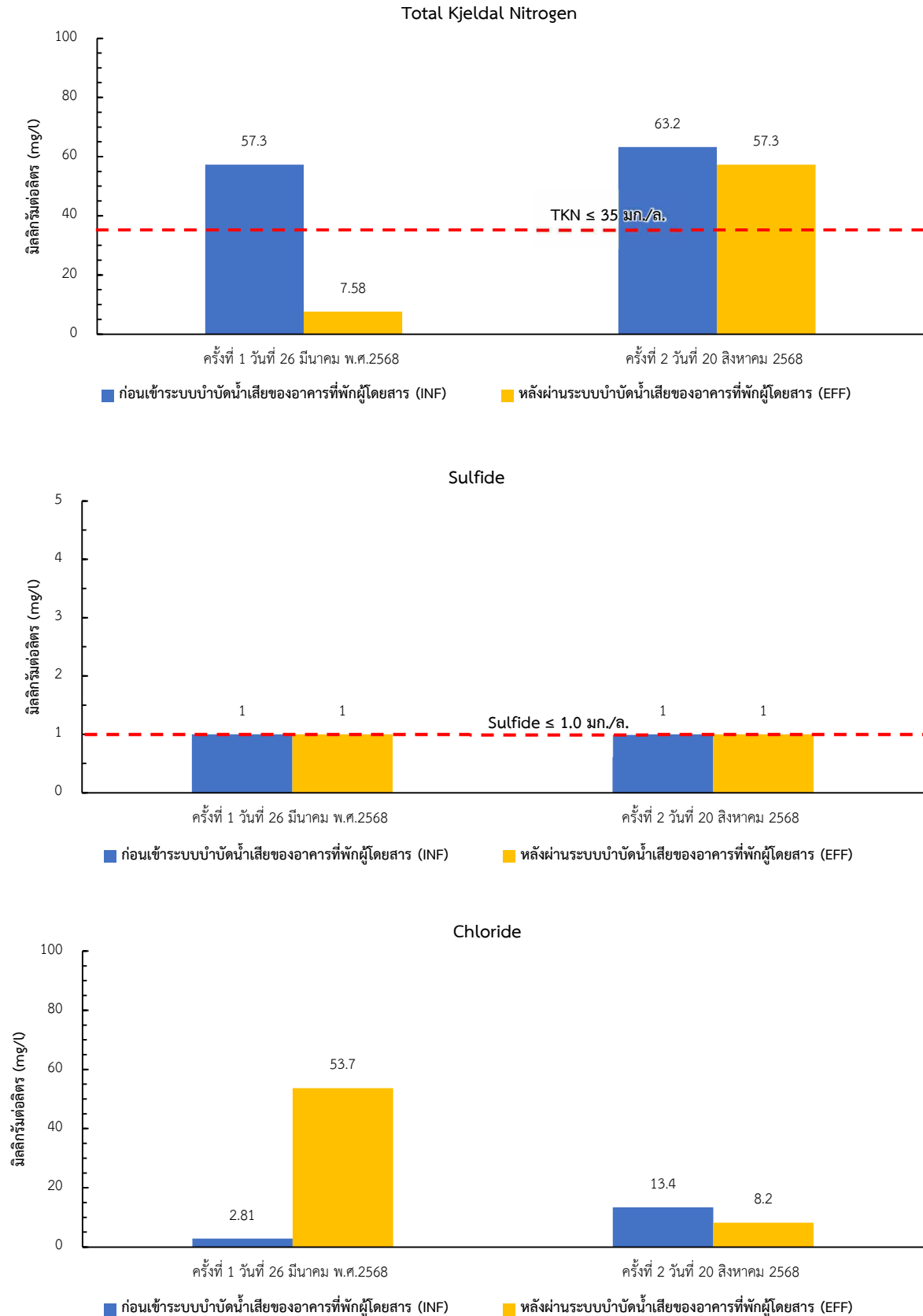
จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 ทุกดัชนีเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้นท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นต้องเปิดเดินระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำ หากพบว่ามีปริมาณตะกอนสูงมากกว่า 1 ใน 3 ของความสูงของถังตกตะกอน ต้องดำเนินการสูบน้ำออกจากกระบอกบำบัดน้ำเสียทันที เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียยังคงมีประสิทธิภาพในการบำบัดคุณภาพน้ำทิ้งให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากบริเวณดังกล่าว มีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ



รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น



รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)



รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)

ตารางที่ 5.2.5-2										
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	มี.ค.65 ^{1/}		ส.ค.65 ^{1/}		มี.ค.66 ^{1/}		ส.ค.66 ^{1/}	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	7.44	7.35	7.5	4.90	7.29	7.52	6.42	6.85
BOD	มก./ล.	≤30	138	7.08	143	78.9	435	4.18	108	2.40
Suspended Solids	มก./ล.	≤40	56	8	44	59	62	7	42	14
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	265	319	310	336	244	341	173	315
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.2	<0.2	0.3	0.3	<0.2	<0.2	1.1	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	9	3.2	10.2	2.45	14.6	3.61	15.4	1.63
TKN	มก./ล.	≤35	91	21.4	89.4	20.9	90.8	17.4	64	13.9.2
Sulfide	มก./ล.	≤1.0		-		-	2.54	<1.00	<1.00	<1.00
Chloride	มก./ล.	-	44.4	59.1	56.2	61.9	54.2	65.5	45.3	52.7
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			95%		45%		99%		98%	

ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

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

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

** เป็นค่าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ

- ไม่ได้กำหนดค่า/ไม่สามารถวิเคราะห์ได้

INF : ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

EFF : หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ 5.2.5-2										
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	เม.ย.67 ^{2/}		มิ.ย.67 ^{2/}		มิ.ค.68		ส.ค.68	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
pH	-	5.5-9.0	7.1	6.4	6.84	5.44	6.92	6.3	7.58	7.05
BOD	มก./ล.	≤30	188	6.96	110	2.72	91.4	6.82	99.2	42.8
Suspended Solids	มก./ล.	≤40	57	83	51	10	21	5	20	7
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤1,000	315	359	268	259	242	237	192	187
Settleable solids	มล./ล.	-	<0.20	3.50	<0.20	<0.20	-	<0.20	-	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	18.3	<1.00	9.5	<1.00	16.9	<1.00	14.9	16.4
TKN	มก./ล.	≤35	71.1	21.7	60.4	7.55	57.3	7.58	63.2	57.3
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
Chloride	มก./ล.	-	78.5	63.8	41.1	42.5	5.81	53.7	13.4	8.20
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			96%		98%		93%		57%	

ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี

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

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี

ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2568

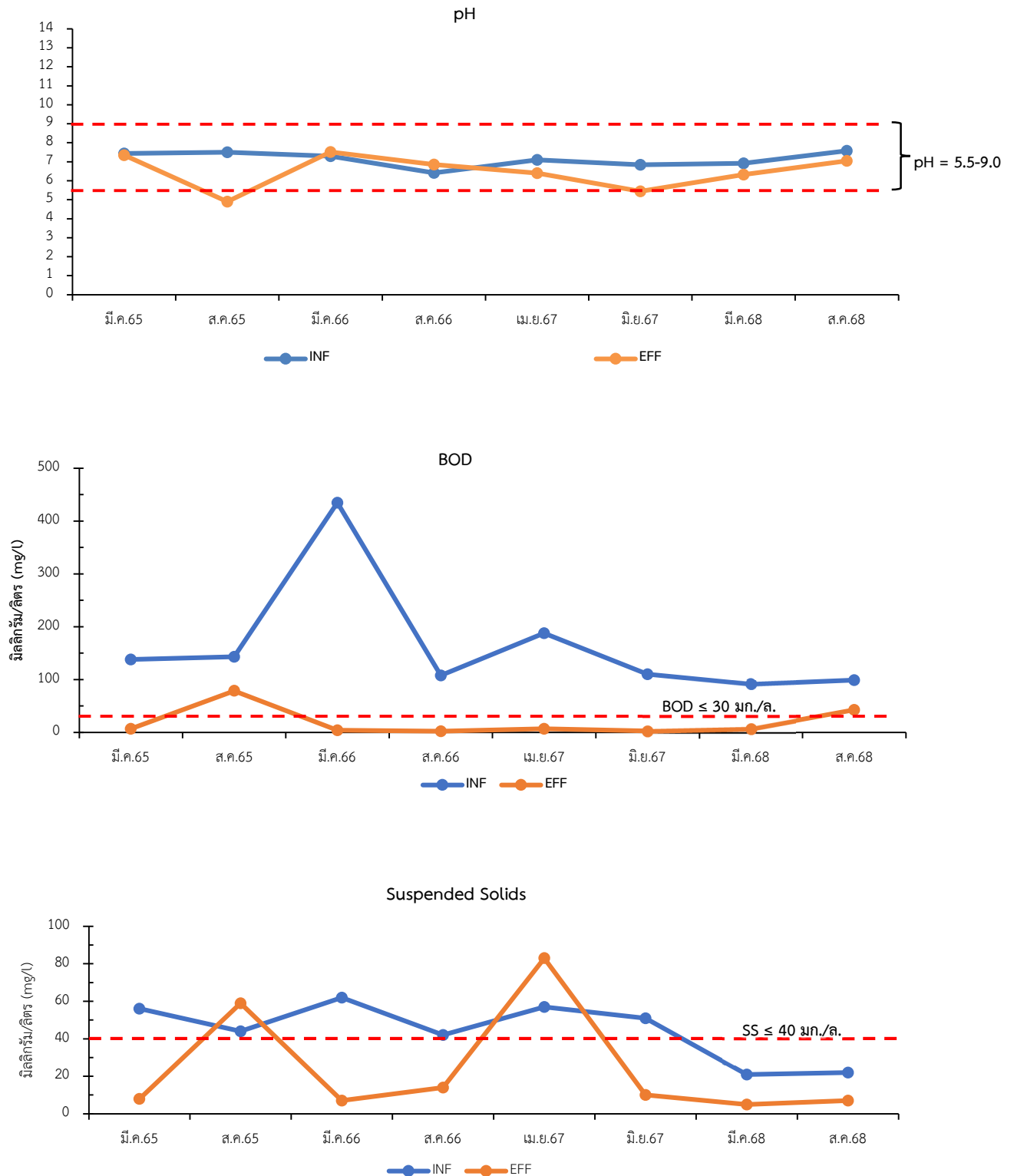
หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

** เป็นค่าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ

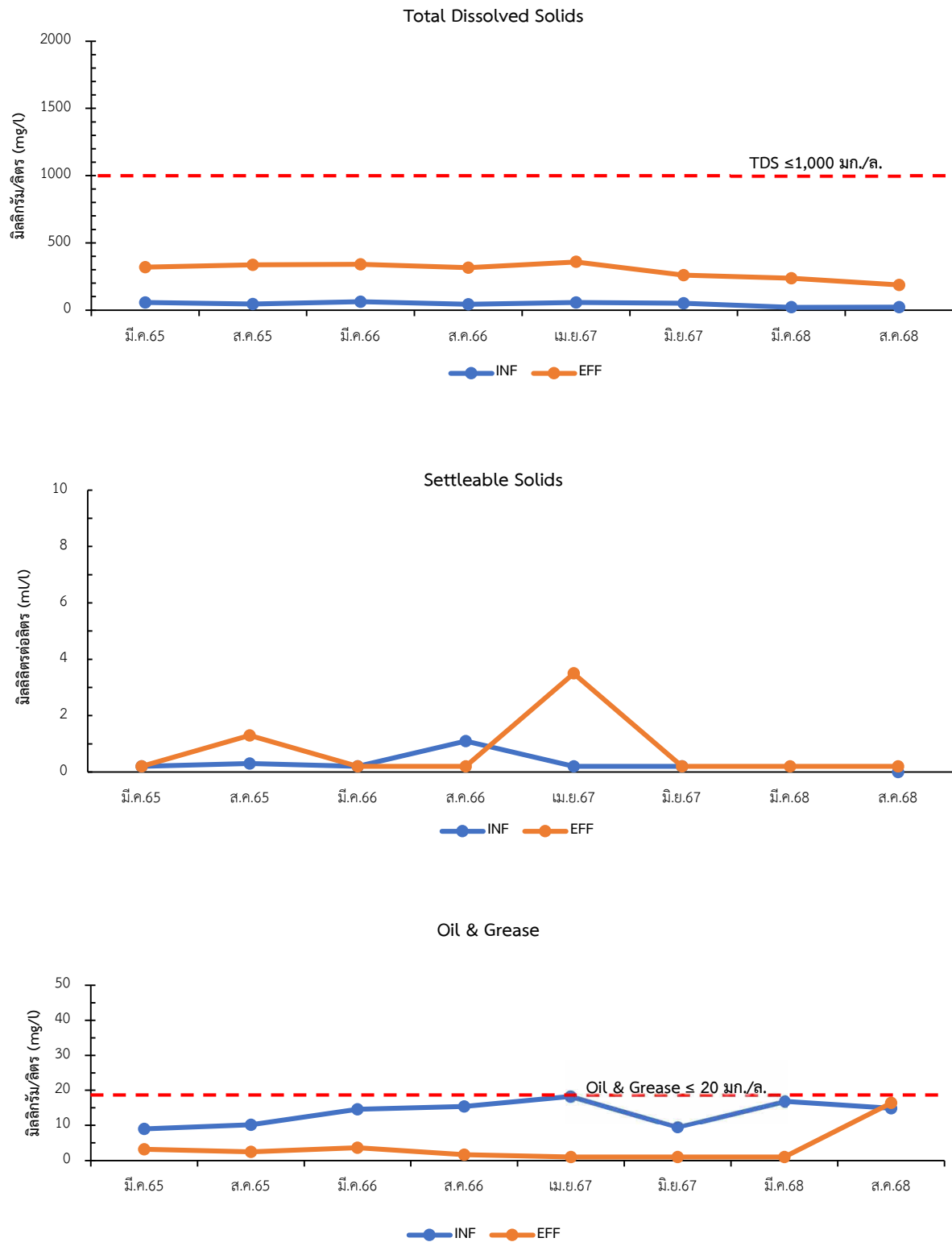
- ไม่ได้กำหนดค่า/ไม่สามารถวิเคราะห์ได้

INF : ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

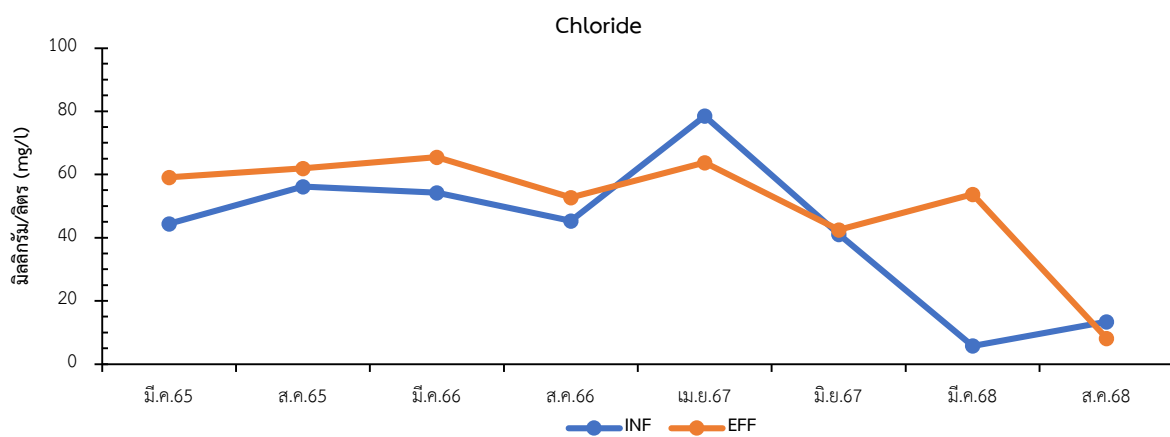
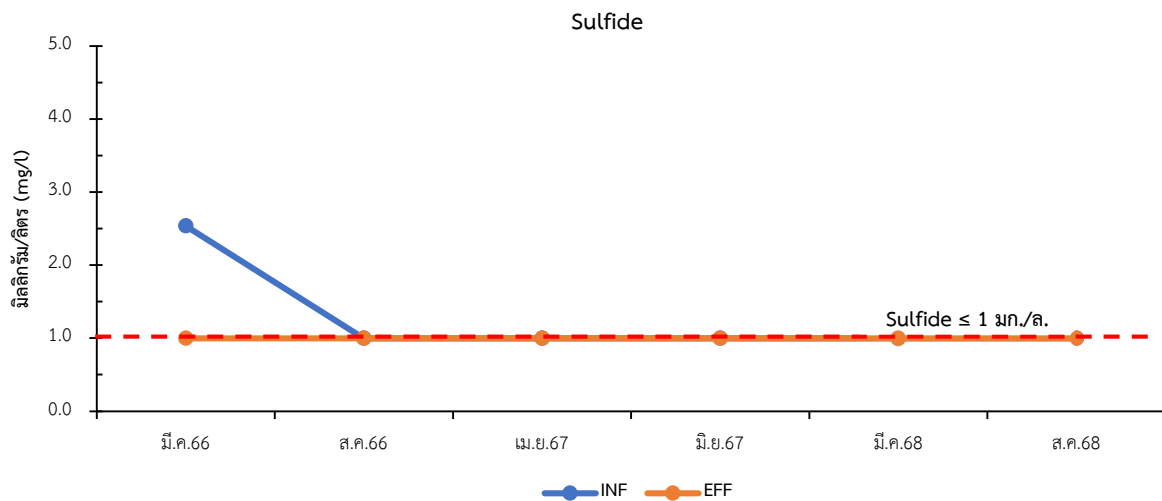
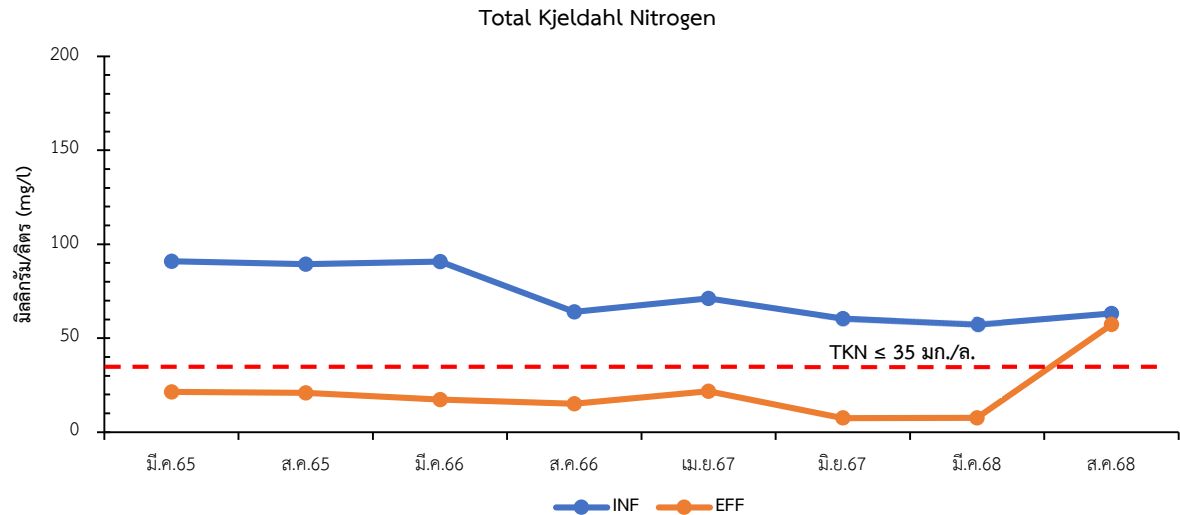
EFF : หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร



รูปที่ 5.2.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น



รูปที่ 5.2.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)



รูปที่ 5.2.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)

5.2.6 ทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากิน และการแพร่กระจายของสัตว์ป่า

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่อาศัยหรือเข้ามาใช้ประโยชน์บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ท่าอากาศยาน 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 เป็นการสำรวจภาคสนามด้วยการเดินสำรวจเวลากลางวันและเวลากลางคืน ให้ครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน เพื่อค้นหาตัวสัตว์ป่าหรือร่องรอยและหลักฐานที่ใช้ระบุชนิดสัตว์ป่าได้ เช่น รอยตีน กองมูล ซาก ขน คราบ รูและโพรง ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย เป็นต้น และจากการฟังเสียงร้อง โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการค้นหาใช้วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

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

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

2.3) สืบถามโดยอ้อม (indirect inquiry) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตรีป่าระหว่างการสำรวจภาคสนาม ด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตรีป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตรีป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตรีป่าบางชนิด ชุกชุมน้อย หรือชุกชอนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตรีป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตรีป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตรีป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตรีป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตรีและชนิดสัตรีป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตรีป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตรีป่า

2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตรีป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการฯ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตรีป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตรีป่าและลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตรีป่า โดยจำแนกสัตรีป่าเป็น

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่องรวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตรีป่าและแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตรีป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตรีป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตรีป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตรีป่าชนิดมีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตรีป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตรีป่าถูกคุกคาม

2.5) การจำแนกชนิดสัตรีป่า : จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตรีป่าแต่ละชนิด ตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน โดยใช้เอกสารจำแนกชนิดสัตรีป่าแต่ละชั้น ดังนี้

2.3.9) สัตรีสะเทินน้ำสะเทินบก : ใช้ ธัญญา (2546), วีรยุทธ์ (2552) และ Taylor (1962), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) และ Taylor (1962)

2.3.9.2) สัตรีเลื้อยคลาน : 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) สัตรีเลี้ยงลูกด้วยนม : ใช้ จอห์น (2546), Francis (2001, 2008), และ Lekagul and McNeely (1977)

2.6) ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตรีป่า : ที่สำรวจพบจัดทำเป็นบัญชีรายชื่อสัตรีป่าแต่ละกลุ่มเรียงลำดับตามหลักอนุกรมวิธาน คือ อันดับ (Order) วงศ์ (Family) และชนิด (Species) พร้อมข้อมูลการพบสัตรีป่าในพื้นที่โครงการฯ รวมทั้งข้อมูลระดับความชุกชุมสัมพันธ์และข้อมูลสถานภาพของสัตรีป่าแต่ละชนิด

2.7) ความชุกชุมสัมพันธ์ของสัตรีป่า : ระบุเป็น 3 ระดับ โดยเปรียบเทียบจากความถี่ของการพบสัตรีป่ากับจำนวนเส้นทาง/จำนวนครั้งใช้สำรวจสัตรีป่า และคำนวณเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพันธ์ตามแนวทางของ Pettingill (1970)

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมาก หรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้าง หรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมาก หรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้ง แต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดี หรือปรับตัวอาศัยในที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย หรือเป็นชนิดที่ไม่พบจากการสำรวจ แต่เป็นข้อมูลจากการสอบถาม และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 1-33

2.8) สถานภาพของสัตว์ป่า : แต่ละชนิดได้ตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ดังนี้

2.8.1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตรวจสอบจากพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดสัตว์ป่าของประเทศไทยให้เป็น

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

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

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (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 :** บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น และบริเวณใกล้เคียง

2.10) **ดัชนีติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการศึกษาชนิดและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจ ดังนี้

ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 9-10 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูฝน

2.12) **การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา :**

2.12.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบันและบริเวณใกล้เคียง ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง

2.12.2) ประเมินผลกระทบจากทรัพยากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ประเภทนกที่มีต่อกิจกรรมการบิน 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

ผลการสำรวจจำนวนชนิดของสัตว์ป่าในขณะศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น) อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (มกราคม พ.ศ. 2553) พบความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการ จำนวน 103 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 7 ชนิด นกจำนวน 69 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 19 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 8 ชนิด โดยพบว่า สัตว์กลุ่มที่มีความชุกชุมในระดับมากที่สุดถึง 48 ชนิด ชุกชุมในระดับปานกลาง 24 ชนิด และชุกชุมในระดับน้อย 22 ชนิด

ในด้านสถานภาพของสัตว์ป่า พบว่า มีสัตว์ป่าจำนวน 103 ชนิด ถูกกำหนดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง 69 ชนิด และสัตว์ป่าไม่ได้รับการคุ้มครอง 34 ชนิด โดยพบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนก ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 62 ชนิด เช่น นกแซงแซวหางปลา นกกระजิบหน้าสีเรียบ และนกบั้งรอกใหญ่ เป็นต้น

สำหรับสภาพนิเวศของพื้นที่ที่จะพัฒนาโครงการในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่เปิดโล่งของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ซึ่งเป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่ และพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวของห้วยมป่าที่หลงเหลืออยู่ จึงทำให้มีสัตว์ป่าที่พบเป็นชนิดที่หากินในพื้นที่เปิดโล่ง โดยส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าในกลุ่มนกและสัตว์ป่าที่อาศัย และหากินในพื้นที่เปิดโล่ง เคลื่อนย้ายไปมาระหว่างพื้นที่เปิดโล่ง และพื้นที่สีเขียวดังกล่าว การเคลื่อนย้ายของสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการไปยังพื้นที่ป่าดังกล่าวค่อนข้างยาก

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 76 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และเหยี่ยวนกเขาชिरา รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกฟิราบบ่า และผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 44 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูงและระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ อีกา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 65 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชिरา เหยี่ยวนกกระจอกเล็ก อีกา และนกยางเปียว สำหรับสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกฟิราบบ่า นกยางกรอกพันธุ์จีน และนกเขาไฟ สำหรับผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 61 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชिरา เป็ดแดง และนกยางเปียว สำหรับสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกฟิราบบ่า นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเขาใหญ่ และนกยางไฟ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2567 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 51 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง สำหรับสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกฟิราบบ่า นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นกินรัง สำหรับผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 47 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับปานกลาง สำหรับสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกฟิราบบ่า นกกระแตแต้แว๊ด และนกนางแอ่นบ้าน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ที่ได้ทำการสำรวจ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 9-10 เมษายน และกันยายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง และครั้งที่ 2 ซึ่งดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป : ภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น มีการพัฒนาเกือบเต็มพื้นที่

บริเวณเขตการบินสองข้างทางวิ่งมีการปลูกหญ้าและตัดแต่งสม่ำเสมอ มีแหล่งที่อยู่อาศัยของนกและสัตว์ต่างๆ อยู่บ้างตามพื้นที่ที่รกร้างทางทิศตะวันออกของทางวิ่ง ซึ่งอยู่ใกล้กับบ่อน้ำบริเวณปลายทางวิ่งทางทิศใต้ สำหรับบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ลานจอดรถ และที่พักพนักงาน มีต้นไม้ที่ขึ้นอยู่เดิมในพื้นที่ และต้นไม้ที่ทางท่าอากาศยานปลูกไว้ เพื่อความสวยงามและให้ร่มเงา สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น มีรายละเอียดดังนี้

ด้านทิศเหนือ พื้นที่ติดกับกองพันทหารราบที่ 3 กรมทหารราบที่ 8 ค่ายสิริราชเดชโซโซย และสนามกอล์ฟของทหาร ถัดออกไปส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เช่น ไร่อ้อย สวนยูคาลิปตัส เป็นต้น โดยมีชุมชนหนาแน่นน้อย

ด้านทิศใต้ เป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นปานกลาง ส่วนใหญ่เป็นหมู่บ้านจัดสรรที่ขยายตัวออกมาจากทางหลวงหมายเลข 12 และทางเลียบเมืองขอนแก่น มีพื้นที่รกร้าง/รอการพัฒนาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับพื้นที่เกษตรกรรม โดยเฉพาะนาข้าว ไร่อ้อย และไร่มันสำปะหลัง

ด้านทิศตะวันออก เป็นพื้นที่ของกองพันทหารราบที่ 3 กรมทหารราบที่ 8 ค่ายสิริราชเดชโซโซย และชุมชนหนาแน่นในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ห่างออกไปเป็นมหาวิทยาลัยขอนแก่น พื้นที่ชุมชนส่วนใหญ่เป็นหมู่บ้านจัดสรร มีพื้นที่รกร้าง/รอการพัฒนาอยู่บ้างระหว่างท่าอากาศยานกับพื้นที่ทหาร

ด้านทิศตะวันตก ติดกับสวนยูคาลิปตัส ห่างออกไปเป็นพื้นที่นาข้าว ไร่อ้อย และ ไร่มันสำปะหลัง โดยมีแหล่งชุมชนหนาแน่นน้อยกว่าทางทิศใต้ของท่าอากาศยาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหมู่บ้านจัดสรร ที่ขยายตัวออกมาจากทางเลียบเมืองขอนแก่น พบกลุ่มไม้บริเวณพื้นที่รกร้าง/รอการพัฒนา กระจายอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรม

3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน : บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นโดยส่วนใหญ่ ได้รับการพัฒนาจนเต็มพื้นที่ แต่ยังมีบางพื้นที่ถูกปล่อยให้เป็นที่รกร้าง ทำให้ไม้ยืนต้นไม่พุ่มอยู่

สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งเป็นพื้นที่ปลูกหญ้า และเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการเขตพื้นที่การบินและพื้นที่บริเวณรอบสนามบินรัศมี 5 กิโลเมตร พบพรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น สนประดิพัทธ์ ราชพฤกษ์ มะขาม นนทรี และหางนกยูงฝรั่ง เป็นต้น และพรรณไม้ที่พบโดยพื้นที่บริเวณรอบสนามบิน เช่น จามจุรี ประดู่ป่า พุทธรักษา ราชพฤกษ์ ยางกราด พะยอม และขี้เหล็ก เป็นต้น

3.3.3) ความหลากหลายของสัตว์

ผลการสำรวจในเดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน มีจำนวนทั้งสิ้น 51 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) จำนวน 8 ชนิด นก จำนวน 35 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) จำนวน 3 ชนิด ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน จำนวนรวมทั้งสิ้น 43 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 2 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด นก จำนวน 38 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด มีรายละเอียด แสดงดังตารางที่ 5.2.6-1 ถึง ตารางที่ 5.2.6-4 และภาพที่ 5.2.6-1

ตารางที่ 5.2.6-1								
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	9-10 เมษายน พ.ศ.2568				1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568			
	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Anura								
Family Bufonidae								
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
Family Dicroglossidae								
เขียดลิ้น (<i>Occidozyga sumatranus</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
รวม	0,0,0	0	0	0	0,0,2	0	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.6-2								
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	9-10 เมษายน พ.ศ.2568				1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Squamata								
Family Varanidae								
ตะกวดเบงกอล (<i>Varanus bengalensis</i>)	-	-	-	-	+	ค	NT	-
Family Pythonidae								
งูสิงบ้าน (<i>Ptyas korros</i>)	-	-	-	-	+	ค	NT	-
รวม	0,0,0	0	0	0	0,0,2	2	2	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.6-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	9-10 เมษายน พ.ศ.2568				1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568			
	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ			ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Pelecaniformes								
Family Ardeidae								
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	+	ค	-	-	++	ค	-	-
นกยางเป็ด (<i>Egretta garzetta</i>)					++	ค	-	-
Order Strigiformes								
Family Strigidae								
นกเค้าจูด (<i>Athene brama</i>)					+	ค	-	-
Order Accipitriformes								
Family Accipitridae								
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)					+	ค	-	-
Family Charadriidae								
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	+	ค	-	-	++	ค	-	-
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)					+	ค	-	-
Family Scolopacidae								
นกปากซ่อมหางเข็ม (<i>Gallinago stenura</i>)					+	ค	-	-
นกเต้าดิน (<i>Actitis hypoleucos</i>)								
Family Glareolidae								
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus affinis</i>)					+	ค	-	-
Order Columbiformes								
Family Columbidae								
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	+++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
Order Cuculiformes								
Family Cuculidae								
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	++	ค	-	-	++	ค	-	-
Order Caprimulgiformes								
Family Caprimulgidae								
นกแอ่นใหญ่หัวตาขาว (<i>Hirundapus giganteus</i>)								
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	+	ค	-	-				
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	+++	ค	-	-	++	ค	-	-
Order Falconiformes								
Family Falconidae								
เหยี่ยวkestrel (<i>Falco tinnunculus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Order Bucerotiformes								
Family Upupidae								
นกกระรางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Order Coraciiformes								
Family Coraciidae								
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	++	ค	-	-				
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	+	ค	-	-	++	ค	-	-
Family Alcedinidae								
นกกระเต็นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-

ตารางที่ 5.2.6-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	9-10 เมษายน พ.ศ.2568				1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568			
	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ			ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3				
Order Piciformes								
Family Megalaimidae								
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
Order Passeriformes								
Family Artamidae								
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Aegithinidae								
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	++	ค	-	-				
Family Laniidae								
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)					+	ค	-	-
Family Dicruridae								
นกแซงแซวหางนุ่น (<i>Dicrurus hottentottus</i>)					+	ค	-	-
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	+++	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Rhipiduridae								
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Corvidae								
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	+++	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Alaudidae								
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Pycnonotidae								
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	+	ค	-	-				
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Hirundinidae								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	++	ค	-	-				
Family Cisticolidae								
นกกระจุบหญ้าท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	+	ค	-	-				
นกกระจุบหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	++	ค	-	-				
Family Sturnidae								
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	+++	ค	-	-	++	ค	-	-
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	+++	ค	-	-	++	ค	-	-
Family Muscipidae								
นกกาเหมาบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	++	ค	-	-				
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)	+	ค	-	-				
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	+	ค	-	-				
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	++	ค	-	-				
นกกระเบือพง (<i>Monticola solitarius</i>)	+	ค	-	-				
Family Dicaeidae								
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	++	ค	-	-				
Family Nectariniidae								
นกกิ้งปัดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-

ตารางที่ 5.2.6-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	9-10 เมษายน พ.ศ.2568				1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568			
	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ			ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3				
Family Passeridae								
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกระจอกตาสี (<i>Passer flaveolus</i>)	+	ค	-	-				
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	+++	ค	-	-	++	ค	-	-
Family Ploceidae								
นกกระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>)								
Family Estrildidae								
นกกระดี่ตี๊ด (<i>Lonchura punctulata</i>)	++	ค	-	-	++	ค	-	-
นกกระดี่ตี๊ดเทา (<i>Lonchura striata</i>)								
Family Motacillidae								
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
รวม	7,22,14	40	0	0	0,13,25	34	0	0

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

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 5.2.6-4								
รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	9-10 เมษายน พ.ศ.2568				1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568			
	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ			ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Carnivora								
Family Herpestidae								
พังพอนธรรมดา (<i>Herpestes javanicus</i>)	+	ค	-	-				
Order Rodentia								
Family Sciuridae								
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>)	++	-	-	-	+	-	-	-
รวม	0,1,1	1	0	0	1	0	0	0

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

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

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



1. เหยี่ยวkestrel



2. นกพิราบป่า



3. นกกะเต็นอกขาว



4. นกเขาใหญ่



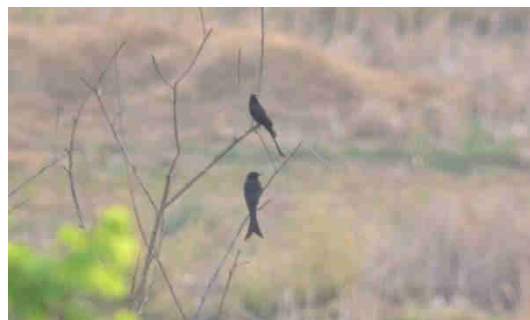
5. นกตะขาบทุ่ง



6. นกกระแตแต้แว้ด



7. นกกระจอกตาล



8. นกแซงแซวหางปลา

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 9-10 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ



1. เหยี่ยวkestrel



2. นกพิราบป่า



3. นกกระจ่างหัวขวาน



4. นกเขาใหญ่



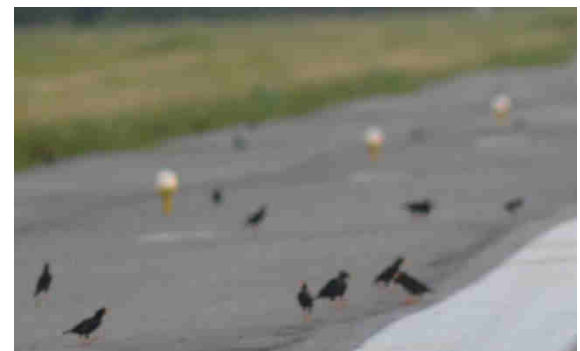
5. นกจาบคาเล็ก



6. นกหัวโตเล็กขาเหลือง



7. นกยางกรอกพันธุ์จีน



8. นกเอี้ยงหงอน

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1-2 ตุลาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

3.3.4) ความซุกซุมสัมพันธ์ของสัตว์ป่า

ครั้งที่ 1 : ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 มีจำนวน 45 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความซุกซุมสัมพันธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-5)

ระดับซุกซุมสัมพันธ์มาก : พบจำนวน 7 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกเขาไฟ นกแซงแซวหางปลา อีกา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา และนกกระจอกบ้าน

ระดับซุกซุมสัมพันธ์ปานกลาง : พบจำนวน 23 ชนิด ประกอบด้วย

นก จำนวน 22 ชนิด เช่น นกกะปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระแตแต้แวด นกกระแต้นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีแพรดแถบอกดำ นกจาบผ่นปีกแดง นกนางแอ่นบ้าน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกยางเขนบ้าน นกยอหญ้าหัวดำ นกสีชมพูสวน นกบินปลือกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระต๊อสีชมพู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระจอกหลากสี

ระดับซุกซุมสัมพันธ์น้อย : พบจำนวน 15 ชนิด ประกอบด้วย

นก จำนวน 14 ชนิด เช่น นกแอ่นตาล นกเขาขาว นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวเสลดรล นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกกระจับหญ้าท้องเหลือง นกกิ่งไคร้คอดำ นกจับแมลงคอแดง นกกระเบื้องผา นกกระจอกตาล และนกยอหญ้าสีดำ

สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ พังพอนธรรมดา

ครั้งที่ 2 : ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวน 38 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความซุกซุมสัมพันธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-5)

ระดับซุกซุมสัมพันธ์มาก : ไม่พบสัตว์ที่มีความซุกซุมมาก ในกลุ่มนี้

ระดับซุกซุมสัมพันธ์ปานกลาง : พบจำนวน 14 ชนิด ประกอบด้วย

นก จำนวน 13 ชนิด เช่น นกแอ่นกินรัง นกกาเหว่า นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระแตแต้แวด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางเปีย นกตะขาบทุ่ง นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระจอกบ้าน และ นกกระต๊อสีชมพู

สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระจอกหลากสี

ระดับซุกซุมสัมพันธ์น้อย : พบจำนวน 29 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 2 ชนิด เช่น คางคกบ้าน และเขียดลิ้น

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด เช่น ตะกวดเบงกอล และงูสิงธรรมดา

นก จำนวน 25 ชนิด เช่น นกแอ่นบ้าน นกกะปูดใหญ่ นกเขาไฟ นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกปากซ่อมหางเข็ม เหยี่ยวเสลดรล เหยี่ยวขาว นกเค้าจุด นกกระรางหัวขวาน นกกระแต้นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกแซงแซวหางปลา นกแซงแซวหงอนขน นกอีแพรดแถบอกดำ นกอีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกิ่งไคร้คอดำ นกบินปลือกเหลือง นกกระจอกใหญ่ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระจอกหลากสี

ตารางที่ 5.2.6-5 จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า								
ชนิดสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568				ตุลาคม พ.ศ.2568			
	ทั้งหมด	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย	ทั้งหมด	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	0	0	0	0	2	0	0	2
สัตว์เลื้อยคลาน	0	0	0	0	2	0	0	2
นก	43	7	22	14	38	0	13	25
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	2	0	1	1	1	0	0	1
รวม	45	7	23	15	43	0	13	30

3.3.5) สถานภาพสัตว์ป่า

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

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการสำรวจในเดือนเมษายน พบสัตว์ป่าจำนวน 43 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 แต่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 40 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มดังตารางที่ 5.2.6-6

นก จำนวน 39 ชนิด เช่น นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา แสงแสทางปลา นกอีแพรดแถบอกดำ อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดหัวเขม่า นกปรอดสวน นกนางแอ่นบ้าน นกกระเจี๊ยบใหญ่ท้องเหลือง นกกระเจี๊ยบใหญ่สีเรียบ นกกระเจี๊ยบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกางเขนบ้าน นกจับแมลงคอแดง นกกระเบื้องผา นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระต๊อสีชมพู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ พังพอนธรรมดา

สำหรับผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 43 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 36 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ตะกวดเบงกอล และงูสิงธรรมดา

นก จำนวน 34 ชนิด เช่น นกแอ่นกินรัง นกแอ่นบ้าน นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกปากซ่อมหางเข็ม นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางเปีย เหยี่ยวkestrel เหยี่ยวขาว นกเค้าจุด นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกกระต๊อขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกแสงแสทางปลา นกแสงแสหวงอนขน นกอีแพรดแถบอกดำ อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกกระเจี๊ยบใหญ่สีเรียบ นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระต๊อสีชมพู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ตารางที่ 5.2.6-6								
จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น								
จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562								
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568				ตุลาคม พ.ศ.2568			
	ทั้งหมด	สัตว์สงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง	ทั้งหมด	สัตว์สงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	0	0	0	0	2	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน	0	0	0	0	2	0	2	0
นก	43	0	39	0	38	0	34	0
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	2	0	1	0	1	0	0	0
รวม	45	0	40	0	43	0	36	0

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ IUCN (2024-2) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) และที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT)

สำหรับสัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 43 ชนิด ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) แต่พบสัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) จำนวน 2 ชนิด คือ คีบะดงกบ และงูสิงห์อมฤต ดังตารางที่ 5.2.6-7

ตารางที่ 5.2.6-7																		
จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์																		
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568									ตุลาคม พ.ศ.2568								
	จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. ¹				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ²				จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. ¹				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ²			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำ สะเทินบก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	
สัตว์เลื้อยคลาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	
นก	43	-	-	-	-	-	-	-	-	38	-	-	-	-	-	-	-	
สัตว์เลื้ ยงลูก ด้วยนม	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
รวม	45	-	-	-	-	-	-	-	-	43	-	-	-	2	-	-	-	

หมายเหตุ : ¹ = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

² = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท (ตารางที่ 5.2.6-8) ดังนี้

นกที่กินพืช นกประเภทนี้มีจำนวนน้อย เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 11 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาชวานกตีทอง นกสีชมพูสวน นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน นกกระจอกตาล นกกระดัดขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 9 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาชวา นกตีทอง นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน นกสีชมพูสวน และนกกระดัดขี้หมู

นกที่กินสัตว์ มีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำและอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืชที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 24 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวkestrel นกกระยางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกกะแต้นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกอีแพรด แถบอคำ นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกจาบฝนปีกแดง นกนางแอ่นบ้าน นกกระจับหญ้าท้องเหลือง นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกนางเขนบ้าน นกจับแมลงคอแดง นกกระเบื้องผา นกยอดหญ้าหัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 21 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกปากซ่อมหางเข็ม นกแอ่นกินรัง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางเปีย เหยี่ยวkestrel เหยี่ยวขาว นกเค้าจุด นกกระยางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกกะแต้นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกจาบฝนปีกแดง นกกระจับหญ้าสีเขียว และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

นกที่กินพืชและสัตว์ ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 8 ชนิด ได้แก่ นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า อีการ นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดสวน นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา และนกกิ้งก่องคอดำ ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 8 ชนิด ได้แก่ นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกแซงแซวหงอนขน อีการ นกปรอดสวน นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา และนกกิ้งก่องคอดำ

ตารางที่ 5.2.6-8			
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)		✓	
นกเค้าจุด (<i>Athene brama</i>)		✓	
นกเค้าแมว (<i>Glucidium cuculoides</i>)			
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกเขาชวา (<i>Geopelia striata</i>)	✓		
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)			✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)			✓
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)		✓	
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)		✓	
เหยี่ยวkestrel (<i>Falco tinnunculus</i>)		✓	
นกกระยางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)		✓	

ตารางที่ 5.2.6-8			
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกกระเต็นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)		✓	
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)			✓
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)		✓	
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	✓		
นกแซงแซวหางค้อน (<i>Dicrurus hottentottus</i>)			✓
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)		✓	
นกอีแรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)		✓	
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)			✓
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)		✓	
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)			✓
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)			✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)		✓	
นกกระจุบหญ้าท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)		✓	
นกกระจุบหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)		✓	
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	
นกกิ้งโครกคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)			✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกกาเหว่า (<i>Copsychus saularis</i>)		✓	
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)		✓	
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)		✓	
นกกระเบื้องผา (<i>Monticola solitarius</i>)		✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓		
นกกินปลือกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	nectar		
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓		
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	✓		
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓		
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓		
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	
รวม	9	22	6

nectar = นกที่กินน้ำหวานจากเกสรดอกไม้

3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 45 ชนิด จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน (ตารางที่ 5.2.6-9) ประกอบด้วย

นกประจำถิ่น เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 38 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกกระแตแต้แว๊ด นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกกระเต็นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกอีแรดแถบอกดำ นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกจาบผ่นปีกแดง นกกระจุบหญ้าท้องเหลือง นกกระจุบหญ้าสีเขียว นกกระจุบธรรมดา นกกาเหว่า นกนกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกจับแมลงคอแดง นกยอดหญ้าสีดำ นกเด้าดินทุ่งเล็ก นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกตีทอง นกสีชมพูสวน นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน นกกระจอกตาล นกกระดัดขี้หมู นกกระจอกใหญ่ นกกาเหว่า นกอีการ

นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดสวน นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสารีการ และนกกิ้งโครงคอดำ ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 35 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระแตแต้แว้ด นกปากซ่อมหางเข็ม นกยางเปีย เหยี่ยวขาว นกเค้าจุด นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกกระตั้นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกแซงแซวหงอนขน อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกกระจับ หนูสีเรียบ นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสารีการ นกกิ้งโครงคอดำ นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน นกกระตั้นขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

นกอพยพในช่วงฤดูหนาว เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 5 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวเคสเตรล นกนางแอ่นบ้าน นกจับแมลงคอแดง และนกยอดหญ้าหัวดำ ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 5 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวเคสเตรล นกนางแอ่นบ้าน นกจับแมลงคอแดง และนกยอดหญ้าหัวดำ

นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้ในการสำรวจทั้ง 2 ครั้ง

นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ในประเทศไทย บางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้ในการสำรวจทั้ง 2 ครั้ง

ตารางที่ 5.2.6-9 สถานภาพตามฤดูกาลของนก ที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ.2568
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	N
นกยางเปีย (<i>Egretta garzetta</i>)	R
นกเค้าจุด (<i>Athene brama</i>)	R
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	R
นกกระแตแต้แว้ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	R
นกปากซ่อมหางเข็ม (<i>Gallinago stenura</i>)	R
นกเค้าดิน (<i>Actitis hypoleucos</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	R
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	R
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	R
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasensis</i>)	R
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	R
เหยี่ยวเคสเตรล (<i>Falco tinnunculus</i>)	N
นกกระรางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	R
นกกระตั้นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	R

ตารางที่ 5.2.6-9	
สถานภาพตามฤดูกาลของนก ที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ.2568
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	R
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	R
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	R
นกกระเต็นน้อยธรรมดา (<i>Alcedo atthis</i>)	R
นกแซงแซวหางอนขน (<i>Dicrurus hottentottus</i>)	R
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	R
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	R
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	R
นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	R
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	R
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	R
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	N
นกกระเจี๊ยบฟ้าท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	R
นกกระเจี๊ยบฟ้าสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	R
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกกิ้งโครังคดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R
นกกาเหมา (<i>Copsychus saularis</i>)	R
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)	N
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	R
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	N
นกกระเบื้องผา (<i>Monticola solitarius</i>)	R
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	R
นกกิ้งปัดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	R
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	R
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	R
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	R
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	R
นกเค้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	R

R = นกประจำถิ่น

M = นกอพยพ

B = นกอพยพเข้ามาทำรังวางไข่

3.3.8) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความซุกซมของนก กรณีที่นกมีความซุกซมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความซุกซมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากินยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลดน้อยลงหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.2.6-10

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

ตารางที่ 5.2.6-10			
โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2568			
เหยี่ยวkestrel (Falco tinnunculus)			✓
นกพิราบป่า (Columba livia)	✓		
นกกระเต็นอกขาว (Halcyon smymensis)		✓	
นกเขาใหญ่ (Spilopelia chinensis)	✓		
นกตะขาบทุ่ง (Coracias benghalensis)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (Vanellus indicus)		✓	
นกกระจอกจอกตาล (Passer flaveolus)	✓		
นกแซงแซวหางปลา (Dicurus macrocercus)	✓		
8	4	3	1
ตุลาคม พ.ศ.2568			
เหยี่ยวkestrel (Falco tinnunculus)			✓
นกพิราบป่า (Columba livia)	✓		
นกกระรางหัวขวาน (Upupa epops)		✓	
นกเขาใหญ่ (Spilopelia chinensis)	✓		
นกจาบคาเล็ก (Merops orientalis)	✓		
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (Charadrius dubius)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (Ardeola bacchus)		✓	
นกเอี้ยงหงอน (Acridotheres grandis)		✓	
8	4	3	1

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนเมษายน และตุลาคม พ.ศ.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 5.2.6-11

ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับต่ำ จำนวน 4 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระจอกตาส และนกแซงแซวหางปลา นกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ นกกระเต็นอกขาว นกตะขาบทุ่ง นกกระแตแต้แว๊ด และนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 4 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกกระยางหัวขวาน นกเขาใหญ่ นกจาบคาเล็ก นกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ นกหัวโตนเล็กขาเหลือง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเอี้ยงหงอน และนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel

ตารางที่ 5.2.6-11			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชน		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2568			
เหยี่ยวkestrel (<i>Falco tinnunculus</i>)			✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกกระเต็นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)		✓	
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกกระจอกตาส (<i>Passer flaveolus</i>)	✓		
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicurus macrocercus</i>)	✓		
8	4	3	1
ตุลาคม พ.ศ.2568			
เหยี่ยวkestrel(<i>Falco tinnunculus</i>)	✓		✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกกระยางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	✓		
นกหัวโตนเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓		
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			
8	6	1	1

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนเมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกดังตารางที่ 5.2.6-10 และการประเมินโอกาสที่ให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก ดังตารางที่ 5.2.6-11 สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานขอนแก่น ดังตารางที่ 5.2.6-12 มีรายละเอียดดังนี้ (สำหรับตำแหน่งสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน แสดงดังรูปที่ 5.2.6-1)

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จากการประเมินในเดือนเมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel

เหยี่ยวkestrel เป็นนกที่หากินในเวลากลางวัน มักพบตามพื้นที่โล่ง เช่น ทุ่งหญ้า ป่าโปร่ง และพื้นที่เกษตรกรรม. ลักษณะนิสัยที่โดดเด่นคือการบินร่อนกลางอากาศเพื่อหาเหยื่อ โดยเฉพาะแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก. นอกจากนี้ ยังมีพฤติกรรมเกาะอยู่บนกิ่งไม้เพื่อรอจับเหยื่อ

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จากการประเมินในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 3 ชนิด คือ นกกระเต็นอกขาว นกตะขาบทุ่ง นกกระแตแต้แว๊ด ส่วนผลการประเมินในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 3 ชนิด คือ นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเอี้ยงหงอน

นกกระเต็นอกขาว ชอบอยู่โดดเดี่ยว มักพบเห็นได้ตามลำพังหรือเป็นคู่ พวกมันเป็นนักล่าที่ว่องไว มักจะเกาะนิ่งๆ รอจังหวะโฉบลงไปจับเหยื่อ เหยื่อของมันมีทั้งปลา แมลง กิ้งก่า และสัตว์เล็กๆ

นกกระแตแต้แว๊ด ชอบออกหากินกับนกน้ำชนิดอื่นเป็นฝูง ๆ วิ่งเก่งโดยเฉพาะในที่และและมีน้ำ บินได้สูงแต่ไม่ชอบบินไกล

นกตะขาบทุ่ง ชอบอยู่ตามลำพัง หาอาหารจำพวกแมลง หรือแม้กระทั่งสัตว์ตัวเล็กๆ อย่างเช่นตะขาบ กิ้งก่า หรือจิ้งเหลน หรือแม้กระทั่งสัตว์มีพิษอื่นๆ ก็อาจจะตกเป็นอาหารของมันก็ว่าได้เหมือนกัน เรามักจะเห็นนกตะขาบทุ่งพุ่งตัวลงไปหากินที่พื้นอยู่เป็นประจำ

นกยางกรอกพันธุ์จีน เป็นนกขนาดกลาง มักหากินโดดเดี่ยว โดยมีอาหารหลักเป็นแมลง และสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายตามแหล่งน้ำในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

นกเอี้ยงหงอน เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้ นกชนิดนี้หากินตามพื้นดิน โดยหากินทั้งตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง หรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นรวมกันเป็นกลุ่ม มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้น จึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

นกหัวโตเล็กขาเหลือง เป็นนกหัวโตขนาดเล็ก นกชนิดนี้หากินตามพื้นดินมักหากินตามลำพัง อาศัยอยู่ได้ในสภาพพื้นที่หลากหลาย ตั้งแต่ทุ่งนา ทุ่งหญ้าสั้น หาดทรายริมแม่น้ำขนาดใหญ่ นาเกลือ แหล่งน้ำต่าง ๆ มีสถานภาพเป็นนกประจำถิ่นและนกอพยพนอกฤดูผสมพันธุ์

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ : จากการประเมินในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 4 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระจอกตาล และนกแขวกหางปลา ส่วนผลการประเมินในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 4 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกกระจอกหัวขวาน นกเขาใหญ่ นกจาบคาเล็ก

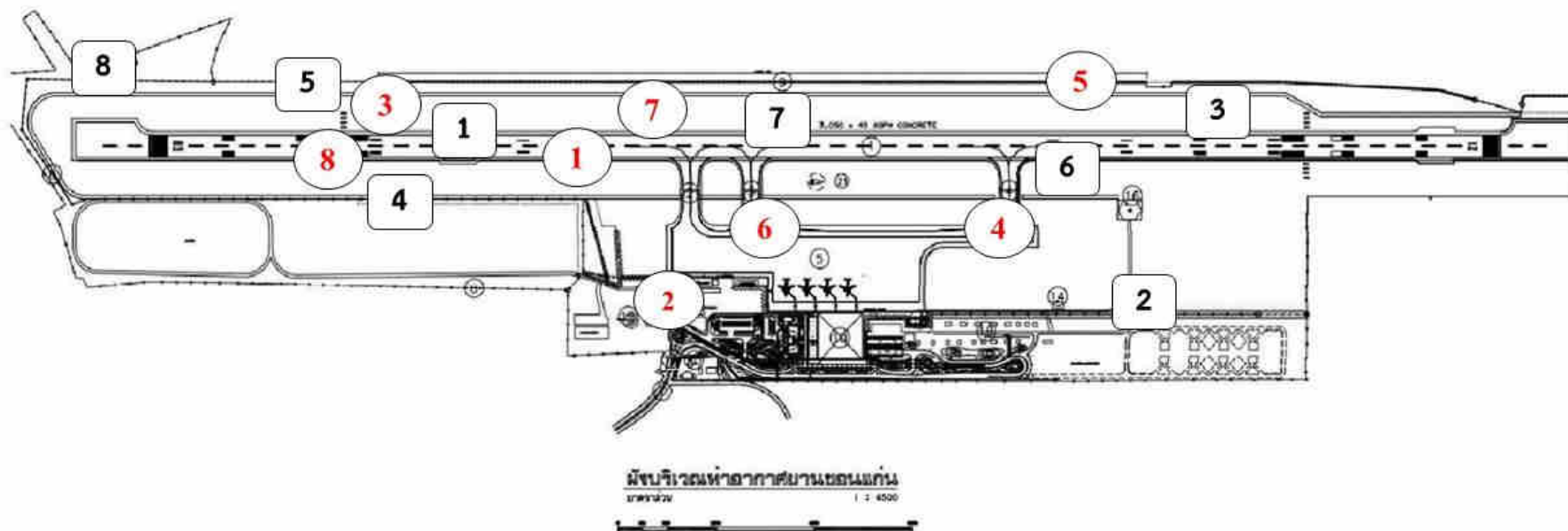
นกพิราบป่า เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตามอาคารสำนักงานต่าง ๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

นกเขาใหญ่ เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินเป็นคู่ หรือเป็นฝูง เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

นกจาบคาเล็ก : เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรัง นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ โดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นฝูง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

นกหัวโตเล็กขาเหลือง : เป็นนกที่มีขนาดเล็ก อาศัยอยู่ได้ในสภาพพื้นที่หลากหลาย ตั้งแต่ทุ่งนา ทุ่งหญ้าสั้น หาดทรายริมแม่น้ำขนาดใหญ่ นาเกลือ แหล่งน้ำต่าง ๆ มีสถานภาพเป็นนกประจำถิ่นและนกอพยพนอกฤดูผสมพันธุ์ที่พบบ่อย

นกกระจอกหัวขวาน : เป็นนกที่มีขนาดกลาง มักพบในพื้นที่ค่อนข้างเปิดโล่ง เช่น ทุ่งเลี้ยงสัตว์ สวนผลไม้ และสนามหญ้า เดินหาอาหารบนพื้นโดยใช้ปากจิกหาแมลงในดิน



ครั้งที่ 1

- 1 = เทียวยเคสเตรล
- 2 = นกพิราบป่า
- 3 = นกกระเด็นอกขาว
- 4 = นกเขาใหญ่
- 5 = นกตะขาบทุ่ง
- 6 = นกกระแตแต้แว๊ด
- 7 = นกกระจอกตาล
- 8 = นกแซงแซวหางปลา

ครั้งที่ 2

- 1 = เทียวยเคสเตรล
- 2 = นกพิราบป่า
- 3 = นกกระรางหัวขวาน
- 4 = นกเขาใหญ่
- 5 = นกจาบคาเล็ก
- 6 = นกหัวโตเล็กขาเหลือง
- 7 = นกยางกรอกพันธุ์จีน
- 8 = นกเอี้ยงหงอน



ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ครั้งที่ 1



ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ครั้งที่ 2

รูปที่ 5.2.6-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

ตารางที่ 5.2.6-12						
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น						
Potential of Strike Potential of Damage	เมษายน พ.ศ.2568			ตุลาคม พ.ศ.2568		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระจอกตาส นกแซงแซวหางปลา			นกพิราบป่า นกกระยางหัวขวาน นกเขาใหญ่ นกจาบคาเล็ก	นกเอี้ยงหงอน	
ปานกลาง		นกกระเต็นออกขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง			นกหัวโต เล็กเขาเหลือง นกยางกรอกพันธุ์ จีน	
สูง			เหยี่ยว kestrel			เหยี่ยว kestrel

3.3.9.2) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างเดือนมกราคม ถึง ธันวาคม พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานแพร่ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) พบว่า ไม่มีเหตุการณ์อากาศยานชนนก (Bird Strike) เกิดขึ้น

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายน และตุลาคม พ.ศ. 2568) กับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2553) และผลการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2566) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-13)

ตารางที่ 5.2.6-13									
เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น									
ประเภท	EIA	พ.ศ.65 ^{2/}	ส.ศ.65 ^{2/}	เม.ย.66 ^{2/}	ส.ศ.66 ^{2/}	เม.ย.67 ^{2/}	ส.ศ.67 ^{2/}	เม.ย.68	ต.ค.68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	7	10	7	6	8	5	5	0	2
สัตว์เลื้อยคลาน	12	15	10	7	10	8	8	0	2
นก	50	43	22	45	41	35	30	43	38
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	8	8	5	7	5	3	3	2	1
รวม	77	76	44	65	64	51	46	45	43

ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น), มกราคม พ.ศ.2553

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

4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : รายละเอียดการเปรียบเทียบ แสดงดังตารางที่ 5.2.6-14

4.1.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : มีจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน และเขียดลิ้น

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน : มีจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ อึ่งอ่างบ้าน กบหนอง กบนา เขียดจนา และปาดเหนือ

4.1.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และ สิงหาคม พ.ศ.2565 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ เขียดลิ้น

พบในรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 9 ชนิด ได้แก่ อึ่งอ่างบ้าน อึ่งลายแต้ม อึ่งน้ำเต้า อึ่งชาดำ อึ่งข้างดำ กบนา เขียดจนา เขียดหลังปุมที่ราบ และปาดบ้านหัวใหญ่

ตารางที่ 5.2.6-14									
เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น									
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	ต.ค.68
Order Anura									
Family Bufonidae									
คางคกบ้าน (Duttaphrynus melanostictus)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Microhylidae									
อึ่งอ่างบ้าน (Kaloula pulchra)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	×
อึ่งลายแต้ม (Microhyla butleri)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งน้ำเต้า (Microhyla mukhlesuri)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×
อึ่งชาดำ (Microhyla pulchra)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งข้างดำ (Microhyla heymonsi)	×	✓	✓	×	✓	×	×	×	×
Family Dicroglossidae									
กบหนอง (Fejervarya limnocharis)	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	×
กบนา (Hoplobatrachus rugulosus)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	×
เขียดจนา (Occidozyga lima)	✓	✓	×	×	✓	×	×	×	×
เขียดหลังปุมที่ราบ (Occidozyga martensii)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
เขียดลิ้น (Occidozyga laevis)	✓	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Rhacophoridae									
ปาดบ้านหัวใหญ่ (Polypedates megacephalus)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×
ปาดเหนือ (Polypedates megacephalus)	✓	×	×	×	×	✓	✓	×	×
รวม	7	10	7	6	8	5	5	0	2

4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : รายละเอียดการเปรียบเทียบ แสดงดังตารางที่ 5.2.6-15

4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเพิ่มในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : มีจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ ตะกวด
เบงกอล และงูสิงบ้าน

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน :
มีจำนวน 12 ชนิด ได้แก่ แย้อีสาน กิ้งก่าหัวสีฟ้า กิ้งก่าหัวแดง ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก จิ้งเหลนหลาก
ลาย จิ้งเหลนหางยาว งูเหลือม งูลายสอสนงู งูลายสาบคอดแดง และงูทางมะพร้าวลายขีด

4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และ สิงหาคม พ.ศ.2565 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีจำนวน 2 ชนิด ได้แก่
ตะกวดเบงกอล และงูสิงบ้าน

พบในรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน :
มีจำนวน 13 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัว กิ้งก่าหัวแดง จิ้งจกดินลายจุด ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก จิ้งจกหาง
แบนเล็ก จิ้งเหลนหลากลาย จิ้งเหลนบ้าน จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนเรียวท้องเหลือง งูเหลือม งูสิงหางลาย และงูสามย่าน
พระอินทร์

ตารางที่ 5.2.6-15									
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น									
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	ต.ค.68
Order Testudines									
Family Geoemydidae									
เต่านา (Malayemys macrocephala)	×	×	×	×	×	✓	✓	×	×
Order Squamata									
Family Agamidae									
แย้อีสาน (Leiolepis reevesi rubritaeniata)	✓	×	×	✓	✓	×	×	×	×
กิ้งก่าหัว (Calotes versicolor)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (Calotes mystaceus)	✓	×	×	×	×	✓	✓	×	×
Family Gekkonidae									
กิ้งก่าหัวแดง (Calotes versicolor)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	×
จิ้งจกดินลายจุด (Dixonius siamensis)	×	✓	×	×	✓	×	×	×	×
ตุ๊กแกบ้าน (Gekko gecko)	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	×	×
จิ้งจกหางหนาม (Hemidactylus frenatus)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	×
จิ้งจกหางแบนเล็ก (Hemidactylus platyurus)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	×
Family Scincidae									
จิ้งเหลนหลากลาย (Eutropis macularia)	✓	✓	✓	×	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนบ้าน (Eutropis multifasciata)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	×
จิ้งเหลนหางยาว (Mabuya longicollis)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนเรียวท้องเหลือง (Lygosoma bowringii)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
จิ้งจกหางเรียบ (Hemidactylus garnotii)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Varanidae									
ตะกวดเบงกอล (Varanus bengalensis)	×	×	×	✓	✓	×	×	×	✓

ตารางที่ 5.2.6-15									
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (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	ต.ค.68
Family Pythonidae									
งูเหลือม (Python reticulatus)	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×
งูสิงบ้าน (Ptyas korros)	×	✓	×	×	✓	×	×	×	✓
งูสิงหางลาย (Ptyas mucosa)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
งูลายสอสวน (Xenochrophis flavipunctatus)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูลายสาบคอดแดง (Rhabdophis subminiatus)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูสาม่านพระอินทร์ (Dendrelaphis pictus)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
งูทางมะพร้าวลายขีด (Coelognathus radiatus)	✓	×	×	×	✓	×	×	×	×
รวม	12	15	10	7	10	8	8	0	2

4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดัง ตารางที่ 5.2.6-16

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 28 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางเปีย นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกแอ่นตาล นกกระรางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกตีทอง นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกจาบผ่นปีกแดง นกอีเสือสีน้ำตาล นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดสวน นกนางแอ่นบ้าน นกกระजิบหญ้าท้องเหลือง นกหัวโตนเล็กขาเหลือง นกกระจิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกกิ่งไคร้คอดำ นกเอี้ยงสาธิต นกจับแมลงคอดแดง นกยอหญ้าหัวดำ นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกบ้าน และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 21 ชนิด ได้แก่ นกเขาขาว นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกเค้าจุด นกปากซ่อมหางเข้ม นกแอ่นกินรัง เหยี่ยวkestrel นกจาบคาเล็ก นกกระต่ายนอกขาว นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกอีแพรดแถบออกดำ อีกา นกแซงแซวหางนสน นกเอี้ยงหงอน นกกางเขนบ้าน นกยอหญ้าสีดำนกกระเบื้องผา นกสีชมพูสวน นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล และนกกะตีดัดขี้หมู

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 27 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกปากห่าง นกกระสาแดง นกยางควาย เหยี่ยวขาว นกคุ่มอกลาย นกตีนเทียน นกบั้งรอกใหญ่ ไก่ป่า นกจาบคาหัวสีส้ม นกจาบผ่นเสียงใส นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหัวดำ นกเค้าดิน นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกจาบคาหัวเขียว นกกระต่ายน้อยธรรมดา นกปรอดหัวโขน นกพวงคิ้วดำ นกจับแมลงคอดแดง นกยอหญ้าหัวดำ นกกระจิบหญ้าท้องเหลือง นกกระจิบหญ้าสีข้างแดง นกกระจิบคอดำ นกปลีกล้วยเล็ก และนกกะตีดัดขี้หมู

4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และ สิงหาคม พ.ศ.2565 เมษายน และ สิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และ สิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีจำนวน 33 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกจาบคาเล็ก นกกระต่ายนอกขาว นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดสวน นกนางแอ่นบ้าน นกกระจิบหญ้าท้องเหลือง นกกระจิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาธิต นกกางเขนบ้าน นกยอหญ้าสีดำนกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระตีดัดขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีจำนวน 9 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกแอ่นกินรัง เหยี่ยวkestrel นกกระยางหัวขวาน นกตะขาบทุ่ง นกกิ่งไคร้คอดำ นกยางเปีย เหยี่ยวนกเขาชิตรา เหยี่ยวนกกระจอกเล็ก นกอีวาบตักแตน นกกระจับคอดำ นกจับแมลงคอแดง นกยอหดงูหัวดำ และนกกระเบื้องผา

พบในรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 10 ชนิด ได้แก่ นกยางเขียว นกยางเปีย เหยี่ยวนกเขาชิตรา นกกวัก นกบั้งรอกใหญ่ นกอีวาบตักแตน นกแอ่นตาล นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกกระจับคอดำ นกกระจับหญ้าสีข้างแดง นกกิ่งไคร้คอดำ นกกระจาบทอง และนกกินปลีดำม่วง

ตารางที่ 5.2.6-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น									
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	ต.ค.68
Order Anseriformes									
Family Anatidae									
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓	×	×	×	✓	×	×	×	×
Order Ciconiiformes									
Family Ciconiidae									
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	✓	×	×	✓	×	×	×	×	×
Order Pelecaniformes									
Family Ardeidae									
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓	×	×	✓	✓	✓	×	✓	✓
นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกยางเขียว (<i>Butorides striata</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกยางเปีย (<i>Egretta garzetta</i>)	✓	✓	×	✓	✓	×	×	×	✓
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Order Strigiformes									
Family Strigidae									
นกเค้าจูด (<i>Athene brama</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Tytoninae									
นกเค้าแมว (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	×	×	×	×	✓	×	✓	×	×
Order Accipitriformes									
Family Accipitridae									
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	✓	×	×	✓	✓	✓	×	×	×
เหยี่ยวนกเขาชิตรา (<i>Accipiter badius</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×
เหยี่ยวนกกระจอกเล็ก (<i>Accipiter virgatus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×	×
Order Gruiformes									
Family Rallidae									
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Order Charadriiformes									
Family Turnicidae									
นกคุ่มอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	✓	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Recurvirostridae									
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	✓	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Charadriidae									
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Scolopacidae									
นกปากซ่อมหางเข็ม (<i>Gallinago stenura</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
นกเต้าดิน (<i>Actitis hypoleucos</i>)	✓	×	✓	✓	×	×	×	×	×

ตารางที่ 5.2.6-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (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	ต.ค.68
Family Glareolidae									
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus affinis</i>)	×	×	×	×	✓	×	✓	×	✓
Order Columbiformes									
Family Columbidae									
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Cuculiformes									
Family Cuculidae									
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกอีวาบตักแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	×	✓	×	✓	×	×	×	×	×
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
Order Galliformes									
Family Phasianidae									
ไก่ป่า (<i>Gallus gallus</i>)	✓	×	×	✓	×	×	×	×	×
Order Caprimulgiformes									
Family Caprimulgidae									
นกแอ่นใหญ่หัวตาขาว (<i>Hirundapus giganteus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×	×
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasensis</i>)	✓	✓	×	✓	✓	×	×	✓	×
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	×	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
Order Falconiformes									
Family Falconidae									
เหยี่ยวkestrel (<i>Falco tinnunculus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	✓
Order Bucerotiformes									
Family Upupidae									
นกกระรางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	✓	×	×	×	✓	✓	×	✓	✓
Order Coraciiformes									
Family Coraciidae									
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกจาบคาหัวสีส้ม (<i>Merops leschenaulti</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกจาบผ่นเสียใจ (<i>Mirafra javanica</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	✓	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกจาบคาหัวเขียว (<i>Merops philippinus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Alcedinidae									
นกกระตั้นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
Order Piciformes									
Family Megalaimidae									
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Passeriformes									
Family Artamidae									
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Aegithinidae									
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	×	✓	×	✓	×	×	×	✓	×

ตารางที่ 5.2.6-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (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	ต.ค.68
Family Laniidae									
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	✓	×	×	✓	×	✓	×	×	✓
นกอีเสือหัวดำ (<i>Lanius schach</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกกระเต็นน้อยธรรมดา (<i>Alcedo atthis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Dicruridae									
นกแซงแซวหางนุ่น (<i>Dicrurus hottentottus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	✓	✓	×	✓	×	✓	×	✓	✓
นกแซงแซวหางบัวใหญ่ (<i>Dicrurus paradiseus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Rhipiduridae									
นกอีแรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	✓	✓	✓
Family Corvidae									
อีเกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	×	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
Family Alaudidae									
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Pycnonotidae									
นกปรอดหัวสีเข้ม (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	
Family Hirundinidae									
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	✓	×
Family Acrocephalidae									
นกพงคิ้วดำ (<i>Acrocephalus bistrigiceps</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Cisticolidae									
นกกระจับหญ้าท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	✓	×
นกกระจับหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจับธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	×
นกกระจับหญ้าสีข้างแดง (<i>Prinia rufescens</i>)	✓	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Cisticolidae									
นกกระจับคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	✓	✓	×	✓	×	×	×	×	×
นกกระจับหญ้าอกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	×	×	✓	×	✓	×	×	×	×
Family Sturnidae									
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓	×	×	×	✓	✓	×	✓	✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Muscipidae									
นกนางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	×
นกจับแมลงคอแดง (<i>Ficedula albicilla</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	✓	×
นกยอดหญ้าสีดำน (<i>Saxicola caprata</i>)	×	✓	✓	✓	×	×	×	✓	×
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	✓	×	×	✓	×	✓	×	✓	×
นกกระเบื้องผา (<i>Monticola solitarius</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	×
นกปลีกกล้วยเล็ก (<i>Arachnothera longirostra</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Dicaeidae									
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	✓	✓	×
Family Nectariniidae									
นกกิ้งปัดม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกกิ้งปัดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5.2.6-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (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	ต.ค.68
Family Passeridae									
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจอกตาสี (<i>Passer flaveolus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	✓	
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Ploceidae									
นกกระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Estrildidae									
นกกระดี่ขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระดี่ดัดตะโพกขาว (<i>Lonchura striata</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Motacillidae									
นกเค้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
รวม	50	43	22	45	41	35	30	43	38

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดัง ตารางที่

5.2.6-17

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : มีจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : มีจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ พังพอนธรรมดา

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ หนูพุกใหญ่ หนูหริ่งนาหางสั้น หนูท้องขาว และพังพอนเล็ก

4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และ สิงหาคม พ.ศ.2565 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี และพังพอนธรรมดา

พบในรายงานติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 7 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ หนูพุกใหญ่ หนูท้องขาว หนูท่อ กระรอกทองแดง กระจ่อน และพังพอนเล็ก

ตารางที่ 5.2.6-17 เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น									
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	ต.ค.68
Order Scandentia									
Family Tupaiidae									
กระแตเหิน (Tupaia belangeri)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	×
Order Rodentia									
Family Muridae									
หนูพุกใหญ่ (Bandicota indica)	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
หนูหริ่งนาหางสั้น (Mus cervicolor)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูหริ่งนาหางยาว (Mus caroli)									
หนูท้องขาว (Rattus tanezumii)	✓	✓	✓	×	✓	×	×	×	×
หนูท่อ (Rattus norvegicus)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Sciuridae									
กระรอกหลากสี (Callosciurus finlaysonii)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กระรอกท้องแดง (Callosciurus erythraeus)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
กระจ๊ว (Menetes berdmorei)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
Order Carnivora									
Family Herpestidae									
พังพอนธรรมดา (Herpestes javanicus)	×	×	×	✓	×	✓	✓	✓	×
หมาจิ้งจอก (Canis aureus)	×	×	×	✓	×	×	×	×	×
พังพอนเล็ก (Herpestes javanicus)	✓	✓	✓	×	×	×	×	×	×
Family Felidae									
แมวขาว (Prionailurus bengalensis)	×	×	×	✓	✓	×	×	×	×
Order Chiroptera									
Family Hipposideridae									
ค้างคาวสามศร (Aselliscus stoliczkanus)	×	×	×	✓	×	×	×	×	×
Family Vespertilionidae									
ค้างคาวเพดานใหญ่ (Scotophilus heathii)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
รวม	8	8	5	7	5	3	3	2	1

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีจำนวนชนิดใกล้เคียงผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกเงือกขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกฟิราป่า นกเขาใหญ่ นกกระจอกตาล นกแซงแซวหางปลา ส่วนผลการศึกษาในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกเอี้ยงทอง นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกยางกรอกพันธุ์จีน และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังพบจำนวน 4 ชนิด คือ นกฟิราป่า นกเขาใหญ่ นกกระรางหัวขวาน นกจาบคาเล็ก แสดงดังตารางที่ 5.2.6-18)

ตารางที่ 5.2.6-18 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น									
ระดับความเป็น อันตรายต่อการบิน	ม.ค.53 ^{1/}	พ.ค.65 ^{2/}	ส.ค.65 ^{2/}	เม.ย.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67 ^{2/}	ส.ค.67 ^{2/}	เม.ย.68	ต.ค.68
ระดับต่ำ	-	นกพิราบป่า	-	นกพิราบป่า นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเขาไฟ	นกพิราบป่า นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเขาใหญ่ นกยางไฟ	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นกินรัง	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกนางแอ่นบ้าน	นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระจอกตาล นกแซงแซวหางปลา	นกพิราบป่า นกกระจ่างหัวขวาน นกเขาใหญ่ นกจาบคาเล็ก
ระดับปานกลาง	-	เป็ดแดง เหยี่ยวนกเขาชิดรา	อีกา	เหยี่ยวนกเขาชิดรา อีกา เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชิดรา นกยางกระจอกเล็ก นกยางเปี่ย	เป็ดแดง เหยี่ยวขาว เหยี่ยวนกเขาชิดรา นกยางเปี่ย	-	-	นกกระแต้นอกขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง	นกเอี้ยงหงอน นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกยางกรอกพันธุ์จีน
ระดับสูง	-	-	-	นกปากห่าง	-	-	-	เหยี่ยวkestrel	เหยี่ยวkestrel
รวม	-	3	1	9	8	4	3	8	8

ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น), มกราคม พ.ศ.2553

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

5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 45 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์นก จำนวน 43 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมจำนวน 2 ชนิด และผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกกระเต็นอกขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกฟิราบบ่า นกเขาใหญ่ นกกระจอกตาล นกแซงแซวหางปลา

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 43 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 2 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด นก จำนวน 38 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด และผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกเอี้ยงหงอน นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกยางกรอกพันธุ์จีน และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังพบจำนวน 4 ชนิด คือ นกฟิราบบ่า นกเขาใหญ่ นกกระยางหัวขวาน นกจาบคาเล็ก

ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นต้องดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยาน เพื่อควบคุมสภาพนิเวศซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียงสามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ ดังนี้

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

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

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

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

5.4) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง 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 หรืออาจเลือกใช้เหยื่อไล่เป็นครั้งคราวและสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยื่อบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

5.2.7 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข เพื่อลด

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของราษฎรท้องถิ่นที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สํารวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในภาคสนาม โดยใช้แบบสอบถาม พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูล ซึ่งการจัดแบ่งคำถามสำหรับการศึกษารังนี้ได้แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 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

5.2.7 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข เพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของราษฎรท้องถิ่นที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในภาคสนาม** โดยใช้แบบสอบถาม พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูล 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 และความเพียงพอของสถานพยาบาล ทั้งจำนวนสถานพยาบาลและจำนวนบุคลากรทาง
การแพทย์

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

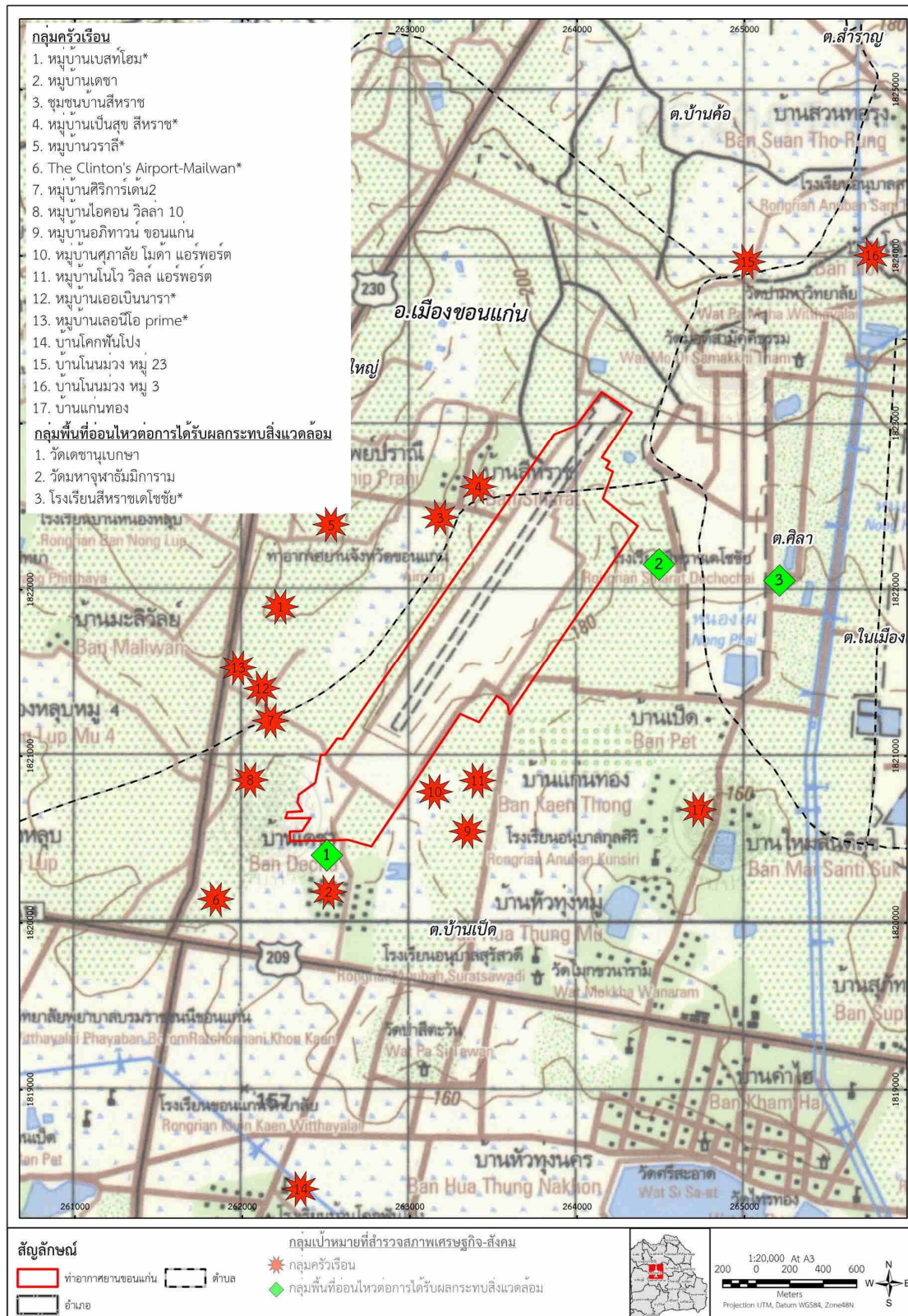
2.2) การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ : กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

2.2.1) กลุ่มครัวเรือน เน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
รวม 11 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่อำเภอเมืองขอนแก่น รวม 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลบ้านเป็ด ตำบลแดงใหญ่ และตำบลศิลา
รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-1 และรูปที่ 5.2.7-1

ตารางที่ 5.2.7-1 กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น				
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ชุมชน
ขอนแก่น	เมืองขอนแก่น	บ้านเป็ด	หมู่ 4 บ้านโคกพันโง	ชุมชนบ้านโคกพันโง
			หมู่ 16 หมู่บ้านเบสท์โฮม	หมู่บ้านเบสท์โฮม
			หมู่ 17 บ้านเดชา	หมู่บ้านเดชา
				หมู่บ้านศิริการ์เด็นท์2
				หมู่บ้านไอคอน วิลล่า 10
				หมู่บ้านอภิทาน์ ขอนแก่น
				หมู่บ้านศุภาลัย โมต้า แอร์พอร์ต
				หมู่บ้านโนโว วิลล์ แอร์พอร์ต
				The Clinton's Airport-Maliwan
		แดงใหญ่	หมู่ 22 บ้านแก่งทอง	ชุมชนบ้านแก่งทอง
			หมู่ 7 บ้านหนองหลุม	หมู่บ้านเอเป็นนารา
				หมู่บ้านเลอนีโอ prime
				หมู่บ้านวรลือ
		ศิลา	หมู่ 11 บ้านหนองหลุม	ชุมชนบ้านสีหราช
			หมู่ 3 บ้านโนนม่วง	หมู่บ้านเป็นสุข สีหราช
				ชุมชนบ้านโนนม่วง
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	8 หมู่บ้าน	17 ชุมชน

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

สำหรับการดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จะครอบคลุมประชาชนที่มีบ้านเรือนพักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานขอนแก่นในระยะ 1.0 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 8 หมู่บ้าน 17 ชุมชนดังที่ระบุข้างต้น โดยจะเน้นเฉพาะกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ ทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก โดยใช้แบบสอบถามแบบครัวเรือน



รูปที่ 5.2.7-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น
ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

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

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 13 ราย ดังนี้

ตำบลบ้านเป็ด

- (1.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลบ้านเป็ด
- (1.2) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านโคกหินโปง
- (1.3) ผู้แทนนิติบุคคลหมู่บ้านเบสท์โฮม
- (1.4) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 17 บ้านเดชา
- (1.5) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 22 บ้านแก่นทอง
- (1.6) กำนันตำบลบ้านเป็ด

ตำบลแดงใหญ่

- (1.7) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแดงใหญ่
- (1.8) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านหนองหลุบ
- (1.9) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 11 บ้านหนองหลุบ
- (1.10) กำนันตำบลแดงใหญ่

ตำบลศิลา

- (1.11) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลศิลา
- (1.12) ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 23 บ้านโนนม่วง
- (1.13) กำนันตำบลศิลา

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

- (2.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสำราญ
- (2.2) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลในเมือง
- (2.3) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลบ้านค้อ
- (2.4) นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองบ้านหมื่น

2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวม 3 แห่ง แบ่งเป็น

- (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนสิริราชเดชโชชัย
- (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดมหาจุฬารามิการาม และวัด

เดชานุเบกษา

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

2.3.1) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จากการรวบรวมจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อถือได้ของการเลือกตัวอย่างเท่ากับ ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของทาโร่ ยามานะ ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่าง (Taro Yamane. Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ ใญวรรณ์) ดังสมการที่ (1) ได้ดังนี้

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

- เมื่อ n = จำนวนตัวอย่าง หรือ ขนาดตัวอย่าง
 N = ขนาดของประชากร ในที่มีหน่วยเป็น ครั้วเรือน
 E = ค่าความคลาดเคลื่อนหรือความผิดพลาดที่ยอมรับให้เกิดได้ เท่ากับ 0.05
เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไป ยอมรับผลการวิจัยที่มี
ค่าความคลาดเคลื่อนได้ ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

2.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ รวม 18 ราย ดังตารางที่ 5.2.7-2 โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ในพื้นที่รวม 3 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นหัวหน้าโดยตำแหน่งของสถานที่นั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาลนสนาเน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส) โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการในเดือนกันยายน พ.ศ.2568

2.5) การประเมินผลการศึกษา : มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.5.1) ประเมินผลการศึกษาติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (รายงานฉบับสมบูรณ์ : พฤษภาคม พ.ศ.2544) ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่นในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2551 ในรัศมี 5 กิโลเมตร รอบพื้นที่โครงการ จำนวน 14 หมู่บ้าน พบว่าทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการปรับปรุงกายภาพท่าอากาศยานขอนแก่น พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 64.8 เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากทำให้เศรษฐกิจของชุมชนและจังหวัดขอนแก่นดีขึ้น และเพิ่มศักยภาพของการเป็นเมืองศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวของภาคอีสาน เป็นต้น เมื่อจำแนกตามแหล่งกำเนิดของเสียงที่เกิดขึ้นพบว่า เสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ส่วนใหญ่รบกวนขณะบินขึ้นในระดับเล็กน้อย ร้อยละ 24.6 รบกวนขณะบินผ่านในระดับเล็กน้อย ร้อยละ 25.9 และรบกวนขณะบินลงในระดับเล็กน้อย ร้อยละ 25.4

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 จำนวน 380 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยร้อยละ 15.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ และความดังของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นรบกวนการใช้ชีวิต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าเป็นการรบกวนขณะบินขึ้น ในระดับปานกลาง ส่วนความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 21.1 ไม่พึงพอใจ โดยเกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าได้รับเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 90.0) และร้อยละ 10.0 ให้ความเห็นว่า เมื่อฝนตกมีน้ำไหลจากท่าอากาศยานมาท่วมพื้นที่ (หมู่บ้านเดชา)

ผลการทบทวนผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 จำนวน 381 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 97.1 ให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 97.9 ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 53.1 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ให้ความเห็นว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 24.9) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 18.9) ตามลำดับ แต่ในขณะบินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 58.0 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ให้ความเห็นว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 24.9) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 15.0) ตามลำดับ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เพียงร้อยละ 3.9.2 ระบุว่ามีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ได้ทำการตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคมในระหว่างเดือนตุลาคม- ธันวาคม พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่มหลัก ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ สรุปผลการสำรวจแยกตามกลุ่มเป้าหมายได้ดังนี้

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ทำการสำรวจ รวม 385 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.9) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ไม่เปลี่ยนแปลง และร้อยละ 12.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ส่วนที่เหลือระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อยถึงปานกลาง ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.5) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ส่วนที่เหลือระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย

(2) กลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจรวม 6 ราย ผลการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 6 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง อยู่ในระดับไม่รบกวนการใช้ชีวิตถึงระดับปานกลาง

(3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจ จำนวน 2 ราย ผลการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์อยู่ในระดับไม่รบกวนการใช้ชีวิตจนถึงน้อย และเสียงจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง อยู่ในระดับไม่รบกวนการใช้ชีวิตจนถึงปานกลาง

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) กลุ่มครัวเรือน

ผลการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของ กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น รวมทั้งสิ้น 385 ตัวอย่าง (ภาคผนวก ข) ได้ดำเนินการในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 โดยมีรายละเอียดของผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.7.-1)



ภาพที่ 5.2.7-1 การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

(1) ข้อมูลทั่วไป

ผลการสำรวจข้อมูลทั่วไปของกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-2)

เพศ อายุ และการนับถือศาสนา : ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศหญิง ร้อยละ 54.3 และเป็นเพศชายใกล้เคียง ร้อยละ 45.7 ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 35.8 มีอายุระหว่าง 30-39 ปี รองลงมา มีอายุ 40-49 ปี ขึ้นไป (ร้อยละ 35.1) มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 25.1) และมีอายุต่ำกว่า 30 ปี (ร้อยละ 3.9) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) นับถือศาสนาพุทธ

ระดับการศึกษา : ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 35.8 สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี รองลงมา สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ร้อยละ 28.8) ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรืออนุปริญญา (ร้อยละ 15.3) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 10.4) และไม่ได้เรียนหนังสือ (ร้อยละ 1.3) ตามลำดับ

อาชีพหลัก : ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 31.4 เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมา ประกอบพนักงานหรือลูกจ้างบริษัทเอกชน (ร้อยละ 28.3) ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ร้อยละ 23.9) และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 15.6) ตามลำดับ

ภูมิลำเนาเดิม : ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่ (ร้อยละ 21.6) โดยผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่น คิดเป็นร้อยละ 78.4 มีระยะเวลาที่ย้ายมาเฉลี่ย 3 ปี

สาเหตุของการย้ายที่อยู่ : ในกลุ่มผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 66.2 ย้ายตามครอบครัว รองลงมา ย้ายมาเพื่อแต่งงาน (ร้อยละ 13.6) ย้ายตามพ่อ-แม่/ผู้ปกครอง (ร้อยละ 17.4) ย้ายมาหางานทำ (ร้อยละ 7.3) และย้ายญาติ (ร้อยละ 1.7) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2.7-2		
ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
1.1 เพศ		
1. ชาย	176	45.7
2. หญิง	209	54.3
1.2 อายุ		
1. ต่ำกว่า 30 ปี	-	-
2. 30 -39 ปี	15	3.9
3. 40- 49 ปี	138	35.8
4. 50 -59 ปี	135	35.1
5. 60 ปีขึ้นไป	97	25.2
1.3 การนับถือศาสนา		
1. พุทธ	385	100.0
2. อิสลาม	0	0.0
3. คริสต์	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-2		
ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด		
1. ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	5	1.3
2. ประถมศึกษา	32	8.3
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	40	10.4
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	111	28.8
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	59	15.3
6. ปริญญาตรี	138	35.8
7. สูงกว่าปริญญาตรี		
1.5 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	121	31.4
2. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	92	23.9
3. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	109	28.3
4. รับจ้างทั่วไป	3	0.8
5. ข้าราชการเกษียณ/ข้าราชการบำนาญ	60	15.6
1.6 ภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. อยู่มาตั้งแต่เกิด	83	21.6
2. ย้ายมาจากที่อื่น	302	78.4
จำนวนปีที่ย้ายมาเฉลี่ย (ปี)	3	
1.6.1 สาเหตุของการย้ายที่อยู่ (n=69)		
1. ย้ายมาหางานทำ	22	7.3
2. ย้ายตามคู่สมรส	41	13.6
3. ย้ายตามพ่อ-แม่/ผู้ปกครอง	34	11.3
4. ย้ายตามครอบครัว	200	66.2
5. ย้ายตามญาติ	5	1.7

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

(2) ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน (ตารางที่ 5.2.7-3)

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน : มีจำนวนสมาชิกเฉลี่ย 4.3 คนต่อครัวเรือน

อาชีพหลักและอาชีพเสริมของครัวเรือน : ครัวเรือนร้อยละ 35.1 ประกอบอาชีพรับราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมาประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน (ร้อยละ 28.6) อาชีพพาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย (ร้อยละ 22.9) และอาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 0.8) ตามลำดับ โดยครัวเรือนเกือบทั้งหมดไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม (ร้อยละ 96.4)

รายได้รวมต่อเดือนของครัวเรือน : ครัวเรือนร้อยละ 49.9 มีรายได้รวมระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายได้รวมระหว่าง 40,001-50,000 (ร้อยละ 29.1) มีรายได้รวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 12.7) มีรายได้รวมระหว่าง 50,001-100,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 5.5) และมีรายได้รวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 2.9) ตามลำดับ

รายจ่ายรวมต่อเดือนของครัวเรือน : ครัวเรือนร้อยละ 72.7 มีรายจ่ายรวมระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายจ่ายรวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 16.4) มีรายจ่ายรวมระหว่าง 40,001-50,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 8.3) มีรายจ่ายรวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 2.3) และมีรายจ่ายรวมมากกว่า 100,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 0.3) ตามลำดับ

ลักษณะรายได้ของครัวเรือน พบว่า ครัวเรือนมากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 70.9) ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่แน่นอน ในขณะที่อีกร้อยละ 29.1 ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 5.2 ให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนไม่เพียงพอแก่การครองชีพ

ตารางที่ 5.2.7-3 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
2.1 ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย (คน)	4	
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือน		
1. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	135	35.1
2. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	88	22.9
3. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	110	28.6
4. รับจ้างทั่วไป	3	0.8
5. ไม่ได้ประกอบอาชีพ/เกษียณ	49	12.7
2.3 อาชีพเสริมของครัวเรือน		
1. ไม่มีอาชีพเสริม	371	96.4
2. มีอาชีพเสริม	14	3.6
2.3.1 อาชีพเสริมของครัวเรือน (n=14)		
1. ค้าขาย	11	2.9
2. รับจ้าง	3	0.8
2.4 รายได้รวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	0	0.0
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	11	2.9
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	49	12.7
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	192	49.9
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	112	29.1
6. มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	21	5.5
2.5 รายจ่ายรวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	0	0.0
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	9	2.3
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	63	16.4
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	280	72.7
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	32	8.3
6. มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	0	0.0
2.6 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน		
1. เป็นรายได้ที่แน่นอน	273	70.9
2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	112	29.1
2.7 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อการครองชีพหรือไม่		
1. เพียงพอ	161	41.8
2. ไม่เพียงพอ	224	58.2

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

(3) ด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณสุขโรค

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.7) ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนไม่เคยมีการเจ็บป่วย ในขณะที่อีกร้อยละ 14.3 ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนเคยมีการเจ็บป่วย โดยผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมดเป็นโรคเกี่ยวกับหัวใจและหลอดเลือด ส่วนการรักษายาบาลเมื่อได้รับการเจ็บป่วย พบว่า ผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ ซึ่งร้อยละ 82.1 ของผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยให้ความเห็นว่าจำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุขหรือสถานพยาบาลในปัจจุบันมีความเพียงพอ และผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าจำนวนของบุคลากรทางการแพทย์ในสถานบริการด้านสาธารณสุขหรือสถานพยาบาลมีความเพียงพอ (ตารางที่ 5.2.7-4)

ตารางที่ 5.2.7-4		
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณสุขโรคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
3.1 ในรอบปีที่ผ่านมา สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยหรือไม่		
1. ไม่เจ็บป่วย	330	85.7
2. เจ็บป่วย	55	14.3
3.1.1 กรณีที่เจ็บป่วย สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยเป็นโรคใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=55)		
1. ภูมิแพ้ทางเดินหายใจ อาการจาม น้ำมูกไหล จามติดๆ กัน คัดจมูก แน่นจมูก	5	9.1
2. ภูมิแพ้ทางผิวหนัง อาการผื่นคัน ลมพิษ ผื่นพื่นอักเสบเป็นตุ่มคัน เป็นรอยผื่นหนังอักเสบที่ไม่รู้สาเหตุ	0	0.0
3. โรคผิวหนัง เชื้อรา กลากเกลื้อน	1	1.8
4. โรคทางเดินหายใจ เจ็บคอ ทอนซิลอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ ภูมิต้านทานต่ำ ปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค	0	0.0
5. ตา หู เยื่อตาขาวอักเสบ คันระคายเคืองตา ตาสู้แสงสว่างไม่ได้ (อาการแพ้ระคายเคือง) การได้ยิน เสียงลดลง มีเสียงดังในหู	0	0.0
6. ทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ (คลื่นไส้ อาเจียน ปวดท้องบิด ถ่ายเป็นน้ำ) ท้องเสีย (ถ่ายเป็นน้ำ เป็นมูก เป็นเลือด ปวดท้องคลื่นไส้ อาเจียน) ติ่งเนื้อจากเชื้อไวรัสเอช จากยาจากสารเคมี	0	0.0
7. หัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	44	80.0
8. ระบบสืบพันธุ์ คลอดก่อนกำหนด แท้งที่ไม่ได้เกิดจากการทำแท้ง	0	0.0
9. ทางเดินปัสสาวะ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ ไตอักเสบ นิ่วทางเดินปัสสาวะ	0	0.0
10. กล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อที่ไม่ทราบสาเหตุ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เกาต์ รูมาตอยด์)	0	0.0
11. สมองและระบบประสาท ปวดหัว เครียด ปวดไมเกรน นอนไม่หลับ ซึมเศร้า	0	0.0
3.2 เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย จะไปรักษาพยาบาลที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. โรงพยาบาลของรัฐ	12	21.8
2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.)	14	25.5
3. คลินิก / โรงพยาบาลเอกชน	32	58.2
4. ไปซื้อยาให้หายเอง	291	529.1
5. ซื้อยากินเอง	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-4 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
3.3 จำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่		
1. เพียงพอ	385	100
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0
3.4 สถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบัน มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์เพียงพอหรือไม่		
1. เพียงพอ	380	98.7
2. ไม่เพียงพอ	5	1.3

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

(4) ด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

ผลการสอบถามความคิดเห็นข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-5)

แหล่งน้ำอุปโภค : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 97.9) ใช้น้ำประปาในการอุปโภคภายในครัวเรือน รองลงมาร้อยละ 2.1 ระบุว่าไม่เคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค

แหล่งน้ำบริโภค : ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ชื่อน้ำจากตู้น้ำดื่มหรือชื่อน้ำบรรจุขวดหรือถังเพื่อการบริโภคในครัวเรือน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค

การประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน : ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน

การจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำเสียในครัวเรือน : ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ใช้วิธีการจัดการและระบายน้ำเสียด้วยวิธีปล่อยลงท่อระบายน้ำโดยตรง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำในครัวเรือน

การจัดการขยะ : ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ใช้บริการเก็บขนขยะมูลฝอยของหน่วยงานส่วนท้องถิ่น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการขยะในครัวเรือน

ตารางที่ 5.2.7-5 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
4.1 แหล่งน้ำอุปโภคของครัวเรือน (น้ำใช้)		
1. น้ำประปา	377	97.9
2. น้ำบาดาล	8	2.1
3. น้ำฝน	0	0.0
4.2 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	385	100.0
2. เคย	0	0.0
4.3 แหล่งน้ำบริโภคของครัวเรือน (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)		
1. น้ำประปาผ่านการต้ม	0	0.0
2. น้ำประปาจากเครื่องกรอง	0	0.0
3. ชื้อน้ำจากตู้น้ำ/บรรจุขวด/ถัง	385	100.0
4. น้ำฝน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
4.4 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	385	100.0
2. เคย	0	0.0
4.5 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่		
1. ไม่เคย	385	100.0
2. เคย	0	0.0
4.6 ครัวเรือนของท่าน มีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสีย		
1. ปล่องลงท่อระบายน้ำโดยตรง	385	100.0
2. ปล่องลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	0	0.0
3. ปล่องลงแม่น้ำ / คลอง / หนองน้ำโดยตรง	0	0.0
4. ปล่องลงบ่อกักน้ำที่ทำขึ้นเอง	0	0.0
5. ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
6. ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
7. อื่นๆ	0	0.0
4.7 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสียหรือไม่		
1. ไม่เคย	385	100.0
2. เคย	0	0.0
4.8 ครัวเรือนของท่านมีวิธีการกำจัดขยะ		
1. เผา	0	0.0
2. ขุดหลุมฝัง	0	0.0
3. นำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง	0	0.0
4. มีรถขยะของ อบต./เทศบาลมาเก็บ	385	100.0
5. อื่นๆ	0	0.0
4.9 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการกำจัดขยะหรือไม่		
1. ไม่เคย	385	100.0
2. เคย	0	0.0

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

(5) ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน (ตารางที่ 5.2.7-6)

ผลการสอบถามความคิดเห็นข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน ชุมชนของผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และไม่ประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม โดยไม่ประสบปัญหาด้านกลิ่น ปัญหาเขม่าควัน ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร แต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2.7-6 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
5.1 ปัจจุบันชุมชนของท่านได้รับผลกระทบจากปัญหาล้างแฉะหรือไม่		
1. ไม่ได้รับผลกระทบ	385	100.0
2. ได้รับผลกระทบ	-	-
5.1.1 ปัญหาล้างแฉะ		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	385	100.0
ประเภทของกลิ่น		
1. กลิ่นแก๊ส	0	0.0
2. กลิ่นสารเคมี	0	0.0
3. กลิ่นเหม็นไหม้	0	0.0
4. กลิ่นน้ำมันจากเครื่องบิน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
5.1.2 ปัญหาเขม่าควัน		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	385	100.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-6		
ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
5.1.3 ปัญหาฝุ่นละออง		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	385	100.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.4 ปัญหาด้านเสียงรบกวน		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	385	100.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
กลางวัน		
1. บางเวลา	0	0.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0
กลางคืน		
1. บางเวลา	0	0.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.5 ปัญหาน้ำเสีย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	385	100.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-6		
ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.6 ปัญหาขยะมูลฝอย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	385	100.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ	0	
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.7 ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร (n=138)		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	385	100.0

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

(6) ผลกระทบปัญหาด้านสังคม

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนไม่เคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม (ตารางที่ 5.2.7-7)

ตารางที่ 5.2.7-7 ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
6.1 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคมหรือไม่		
1. ไม่เคย	385	100.0
2. เคย	0	0.0
6.1.1 ปัญหาด้านสังคมที่พบ มีสาเหตุมาจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ปัญหาเสพติด	0	0.0
2. ปัญหาอาชญากรรม	0	0.0
3. ปัญหาการลักขโมย	0	0.0
4. ปัญหาการพนัน	0	0.0
5. ปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น	0	0.0
6. ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น	0	0.0
7. ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0.0
8. ปัญหาชุมชนแออัด	0	0.0
9. ปัญหาการขัดแย้งในชุมชน	0	0.0

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

(7) ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน (ตารางที่ 5.2.7-8)

ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบัน : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 93.0) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น และทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น

ผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ : ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.9) ให้ความเห็นว่าการดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ไม่เปลี่ยนแปลง ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าการดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง ร้อยละ 12.0 และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ให้ความเห็นว่าการดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์มากขึ้น ร้อยละ 2.1

ในด้านการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.4) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ร้อยละ 16.7 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย และอีกร้อยละ 83.3 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ในขณะที่บินผ่าน และในขณะที่บินลง ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน พบว่า ในขณะที่บินขึ้น ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 97.9) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ร้อยละ 2.1 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย สำหรับในขณะที่บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.7) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ร้อยละ 1.3 ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง และจากการสอบถาม พบว่า : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 93.8) ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ในขณะที่อีกร้อยละ 6.2 ระบุว่ามีความวิตกกังวลเนื่องจากอุบัติเหตุจากเครื่องบินตก

ในด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 98.7 ให้ความเห็นว่าทำให้การคมนาคมสะดวก และทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 96.6) และร้อยละ 83.9 ให้ความเห็นว่าทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น แต่มีผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 22.1 ระบุได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน โดยพบเฉพาะปัญหาการจราจร

ตารางที่ 5.2.7-8 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
7.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน		
1. ไม่มีผล	0	0.0
2. มีผล	385	100.0
7.1.1 กรณี “มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน” มีผลอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. มีรายได้มากขึ้น	0	0.0
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	385	100.0
3. มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	0	0.0
4. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	385	100.0
5. อื่นๆ	0	0.0
7.2 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน		
1. เสียงดังมากขึ้น	34	8.8
2. เสียงดังน้อยลง	12	3.1
3. ไม่เปลี่ยนแปลง	339	88.1
4. อื่นๆ	0	0.0
7.3 ท่านคิดว่าเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านหรือไม่		
7.3.1 เครื่องบินพาณิชย์		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	379	98.4
2. น้อย	1	16.7
3. ปานกลาง	5	83.3
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	379	98.4
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	5	83.3
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	379	98.4
2. น้อย	1	16.7
3. ปานกลาง	5	83.3
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
7.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	380	98.7
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	5	100.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	380	98.7
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	5	100.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	380	98.7
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	5	100.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกหงุดหงิดหรืออึดอัดเนื่องจากเครื่องบินหรือไม่		
1. ไม่วิตกกังวล	361	93.8
2. มีความวิตกกังวล	24	6.2
7.5 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่		
7.5.1 พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	5	1.3
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	323	83.9
3. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	372	96.6
4. ราคาที่ดินสูงขึ้น	370	96.1
5. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	1	0.3
6. คมนาคมสะดวก	380	98.7
7. อื่นๆ	0	0.0
7.5.2 ไม่พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ผลผลิตทางเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2. อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	0	0.0
4. เสียดังรบกวน	61	16.0
5. การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
6. แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0
7. อื่นๆ	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
7.6 ผลกระทบที่ตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมา		
1. ไม่มีผลกระทบ	295	76.6
2. มีผลกระทบ	85	22.1
7.6.1 ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	385	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.2 ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น		
1. ไม่รบกวน	385	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.3 ปัญหามอเตอร์ไม่ดับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	385	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.4 ปัญหาความสั่นสะเทือน		
1. ไม่รบกวน	385	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.5 ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์/มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	370	96.1
2. น้อย	10	66.7
3. ปานกลาง	5	33.3
4. มาก	0	0.0
7.6.6 ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	375	97.4
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	5	50.0
4. มาก	0	0.0
7.6.7 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	385	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0

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

(8) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน






ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.0) ระบุว่าไม่ต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติม โดยร้อยละ 93.5 ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคมเพิ่มเติม โดยช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.70) ให้ความเห็นว่าให้ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน รองลงมา ให้ความเห็นว่าให้ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือกระจายเสียง เป็นต้น (ร้อยละ 59.9) ผ่านโซเชียลมีเดีย (ร้อยละ 33.0) และผ่านเว็บไซต์ของท่าอากาศยาน ร้อยละ 2.9 (ตารางที่ 5.2.7-9)

ตารางที่ 5.2.7-9 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	385	100.0
8.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่		
1. ไม่ต้องการ	339	88.1
2. ต้องการ	46	11.9
8.1.1 หัวข้อที่ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. การดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบัน/การรับสมัครพนักงาน	11	2.9
2. การมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน	90	23.4
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	0	0.0
4. ผลกระทบด้านสังคม	360	93.5
5. ผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย	0	0.0
6. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการของท่าอากาศยาน	0	0.0
7. ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน	0	0.0
8.2 ช่องทางสำหรับประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน เพื่อให้ชุมชน/ตัวท่านรับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. จัดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง	0	0.0
2. แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน	380	98.7
3. จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน	0	0.0
4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือกระจายเสียง เป็นต้น	5	1.3
5. โซเชียลมีเดีย	11	2.9
6. อื่นๆ		

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

3.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของกลุ่มผู้นำชุมชน โดยวิธีการสัมภาษณ์เมื่อวันที่ 28-30 ตุลาคม พ.ศ.2568 คณะผู้ทำการศึกษารับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาทั้ง 17 ราย เป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ การแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้นำชุมชนทั้ง 17 ราย ต่างมีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ทั้งนี้ มีผู้นำชุมชนจำนวน 10 ราย ได้ส่งแบบสอบถามตอบรับทาง E-mail ทั้งนี้ ได้แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-10)

ตารางที่ 5.2.7-10 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
1	นายรัช โคตรศรีวงษ์	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 4 บ้านโคกพันโปง ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
2	นายชัยชนะ สืบแสง	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 17 บ้านเดชา ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
3	นายเรือง คำพิมูล	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 22 บ้านแก่งทอง ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
4	วิเชียร เดชกิจ	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 11 บ้านหนองหลุบ ตำบลแดงใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
5	นางธัญพร ทุมมา	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 โนนม่วง ตำบลศิลา อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 5.2.7-10 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
6	นายนิม วรรณกุล	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 23 บ้านโนนม่วง ตำบลศิลา อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
7	ปณณิธิ อินวงศ์	ประธานชุมชน บ้านโนนวิสัย อำเภอเมือง	ไม่ประสงค์ให้ถ่ายภาพระหว่างทำการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
8	อภิศรา สุระหงษ์	ประธานชุมชน ศุภลัย โมคำ อำเภอเมือง	ไม่ประสงค์ให้ถ่ายภาพระหว่างทำการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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

(1) **ตำบลบ้านเป็ด** : มีจำนวน 3 ราย ประกอบด้วย บ้านโคกพันโง บ้านเดชา และบ้านแก่นทอง ได้แสดงความคิดเห็นดังนี้

บ้านโคกพันโง หมู่ 4 : นายรักษ โศตรศรีวงษ์ ให้เห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นส่งผลกระทบต่อชุมชน ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้เห็นว่า ณ ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินตก สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของคนในชุมชน ได้ให้คะแนนว่ามีความพึงพอใจเนื่องจากทางท่าอากาศยานฯ มีการจ้างงานภายในชุมชนมากขึ้น

สำหรับความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในรอบปีที่ผ่านมา ให้เห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลด้านความปลอดภัยด้านต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน และมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

บ้านเดชา หมู่ 17 : นายชัยชนะ สืบวง ให้เห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นส่งผลกระทบต่อชุมชน ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้เห็นว่า ณ ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินตก สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของคนในชุมชน ได้ให้คะแนนว่ามีความพึงพอใจเนื่องจากทางท่าอากาศยานฯ มีการจ้างงานภายในชุมชนมากขึ้น

สำหรับความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในรอบปีที่ผ่านมา ให้เห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลด้านความปลอดภัยด้านต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน และมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

บ้านแก่งทอง หมู่ 22 : นายเรือง คำพิมูล ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นส่งผลกระทบต่อชุมชน เนื่องจากมีพนักงานและเจ้าหน้าที่จากท่าอากาศยานเข้ามาอาศัย และเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในชุมชน ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของคนในชุมชนได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทางท่าอากาศยานฯ ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลด้านความปลอดภัยด้านต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

(2) ตำบลแดงใหญ่ : มีจำนวน 1 ราย ประกอบด้วย บ้านหนองหลุม ได้แสดงความคิดเห็นดังนี้

บ้านหนองหลุม หมู่ 11: นายวิเชียร เดชกิจ ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นส่งผลกระทบต่อชุมชน ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากทางท่าอากาศยานฯ ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

สำหรับความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลด้านความปลอดภัยด้านต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

(3) ตำบลศิลา : มีจำนวน 2 ราย ประกอบด้วย บ้านโนนม่วง และบ้านโนนม่วง 2 ได้แสดงความคิดเห็นดังนี้

บ้านโนนม่วง หมู่ 3 : นางธัญพร ทุมมา ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นส่งผลกระทบต่อชุมชน ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น ทำให้มีคนเข้ามาในชุมชนมากขึ้น ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับมาก ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินตก สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของคนในชุมชนได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากทางท่าอากาศยานฯ ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

สำหรับความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูล

ข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมกับชุมชนเกี่ยวกับการรับสมัครงาน และข้อมูลกิจกรรมความปลอดภัยด้านต่างๆ โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชนและผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย และมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

บ้านโนนม่วง หมู่ 23 : นายนิยม วรรณกุล ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นส่งผลกระทบต่อชุมชน ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร/เอคชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากทางท่าอากาศยานฯ ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

สำหรับความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานฯ ระบุว่าไม่ต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม โดยใช้ช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน และมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

3.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการระหว่างวันที่ 28-29 ตุลาคม พ.ศ.2568 คณะผู้ทำการศึกษาได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 3 แห่ง ในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ขั้วห่วงกังวล และการแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ต่างมีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ โดยได้แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-11)

ตารางที่ 5.2.7-11 รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล /วันที่ทำการสำรวจ	ตำแหน่ง/ระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
1	พระครูสมุหสमान คัมภีร์ปัญญา	เจ้าอาวาส วัดเดชาบุเบกษา ระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงาน : 13 ปี		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
2	พระมหาสมพงษ์ ประภาณี	เจ้าอาวาส วัดมหาจุฬาราม ระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงาน : 15 ปี		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
3	ณัฐกฤตา วันละคำ	โรงเรียนสิทธาประชาศึกษา	ไม่ประสงค์ให้ถ่ายภาพระหว่างทำการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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

(1) **วัดเดชนาบุเภา** : ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ทั้งในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ได้รับการรบกวนในระดับน้อย และเสียงจากเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ มีการเข้ามาประสานงานกับวัด และเข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับทางวัด

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่พบผลกระทบต่อวัดในปัญหาการปล่อยน้ำจากท่าอากาศยานในระดับมาก (เฉพาะในช่วงที่มีฝนตก) และปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์และโทรศัพท์ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ระบุว่าไม่ต้องการข้อมูลเพิ่มเติม โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านจดหมายเอกสาร โดยใช้ช่องทางการแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน และให้ติดต่อผ่านทางวัดโดยตรง และมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมมาแก้ปัญหาต่างๆ กับทางวัดให้มากขึ้น

(2) **วัดมหาจุฬาราม** : ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่พบผลกระทบต่อวัดแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ระบุว่าไม่ต้องการข้อมูลเพิ่มเติม โดยใช้ช่องทางการแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน และมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมกับทางวัดเพิ่มมากขึ้น

(3) **โรงเรียนสิทธาเดชไชย** : ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ได้ให้ความเห็นว่า มีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่พบผลกระทบต่อวัดแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ระบุว่าไม่ต้องการข้อมูลเพิ่มเติม โดยใช้ช่องทางการแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน และมีความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นทำให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น

4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

จากผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในปัจจุบันเปรียบเทียบกับผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าการดำเนินการของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมา ดังนี้

ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าเสียงดังน้อยลงมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าเสียงดังไม่เปลี่ยนแปลงมีสัดส่วนลดลง โดยผู้ที่ระบุว่าได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ ทั้งในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ในระดับปานกลางมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น ส่วนการได้รับผลกระทบในระดับน้อยมีสัดส่วนลดลง และผู้ที่ระบุว่าได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินทหารหรือเอกชนหรือส่วนราชการอื่น ทั้งในขณะบินขึ้น และบินลง ผู้ที่ระบุว่ารบกวนการใช้ชีวิตระดับปานกลางถึงระดับมากที่สุด มีสัดส่วนลดลง และผู้ที่ระบุว่าไม่รบกวนการใช้ชีวิต มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นในภาพรวม : ผู้ที่ระบุว่าพึงพอใจเนื่องจากทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น และทำให้การคมนาคมสะดวกมากขึ้น มีสัดส่วนใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา ส่วนผู้ที่ระบุว่าไม่พึงพอใจเนื่องจากเสียงดังรบกวนมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น

5) สรุปผลการศึกษา

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น : ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.9) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ไม่เปลี่ยนแปลง และร้อยละ 12.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์น้อยลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ส่วนที่เหลือระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อยถึงปานกลาง ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.5) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่ส่วนที่เหลือระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย

กลุ่มผู้นำชุมชน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 6 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง อยู่ในระดับไม่รบกวนการใช้ชีวิตถึงระดับปานกลาง ส่วนความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น รวมทั้งมีการจ้างงานภายในชุมชนมากขึ้น และมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชนเพิ่มมากขึ้น

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ผู้ให้สัมภาษณ์ ทั้ง 2 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์อยู่ในระดับไม่รบกวนการใช้ชีวิตจนถึงน้อย และเสียงจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง อยู่ในระดับไม่รบกวนการใช้ชีวิตจนถึงปานกลาง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับทางวัดอย่างสม่ำเสมอ และทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น และมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้ท่าอากาศยานฯ เข้าร่วมกิจกรรมกับทางวัดเพิ่มมากขึ้น และเข้าร่วมแก้ไขปัญหาต่างๆ กับทางวัด

บทที่ 6

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โดยมีรายละเอียดแสดงดังบทที่ 4 และบทที่ 5 ข้างต้น พบว่า ควรเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม อีก 1 แผนฯ ได้แก่ แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้การดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการดังนี้

6.1 แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

1) เหตุผลและความจำเป็น

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเดือน เมษายน พ.ศ. 2568 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 45 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์นก จำนวน 43 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 2 ชนิด และผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกกระต่ายขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกตะขาบทุ่ง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกฟิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระจอกตาล นกแซงแซวหางปลา

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 43 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 2 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด นก จำนวน 38 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด และผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวkestrel ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกเอี้ยงทอง นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกยางกรอกพันธุ์จีน และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังพบจำนวน 4 ชนิด คือ นกฟิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระยางหัวขวาน นกจาบคาเล็ก

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น และพื้นที่ใกล้เคียง

2) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

4) พื้นที่ดำเนินงาน

ภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น และพื้นที่โดยรอบ

5) วิธีดำเนินการ

5.1) แผนระยะสั้น

5.1.1) การจัดการแหล่งอาศัยของนกบริเวณทางวิ่ง

(1) สำรวจพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- (1.1) บริเวณพื้นที่ที่ไม่มีน้ำท่วมขังให้ตัด/ถางวัชพืชออกให้หมดหรือใช้ สารฆ่าหญ้า ร่วมกับการตัด
- (1.2) บริเวณพื้นที่น้ำท่วมขังให้ถมด้วยดินลูกรัง โดยเริ่มจากพื้นที่ที่มีน้ำท่วมขัง น้อยหรือพื้นที่ที่เครื่องจักรกลเข้าไปได้ถึง โดยถมดินไม่ต่ำกว่า 50 เซนติเมตร

(2) หลังตัดวัชพืชและถมแล้ว ให้บดอัดทับอีกครั้ง

5.1.2) การปรับปรุงหญ้า

- (1) ตัดหญ้าให้สั้นเสมอ และเก็บหญ้าที่ตัดแล้วให้เรียบร้อย หรือเผาทิ้งบริเวณที่ไม่มี ผลกระทบต่อการบิน
- (2) ใช้ยาฆ่าหญ้าร่วมกับการตัดหญ้า เมื่อหญ้าตาย ให้นำไปเผายังบริเวณที่ไม่มี ผลกระทบต่อการบิน
- (3) เลือกชนิดหญ้าปลูก เช่น หญ้านวลน้อย (*Zoysia matrella*) มีเมล็ดไม่มาก นกไม่ ชอบกิน
- (4) หากสนามหญ้ามีทางระบายน้ำ ให้ทำความสะอาดทางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ
- (5) ระบายน้ำออกจากสนามหญ้าและกลบหลุม เพื่อป้องกันน้ำขัง

5.1.3) การจัดการบริเวณแหล่งน้ำ/พื้นที่น้ำขัง

- (1) กำจัดวัชพืชภายในแหล่งน้ำออกให้หมด
- (2) พื้นที่น้ำท่วมขังให้กำจัดวัชพืชออกให้หมด (ถ้ามี) หลังจากนั้นให้ระบายน้ำออกและ กลบด้วยดินลูกรังให้แห้ง
- (3) ขุดลอกสระน้ำ ทางเดินน้ำ และกำจัดวัชพืชในแหล่งน้ำ
- (4) กำจัดสัตว์ในแหล่งน้ำ เพื่อลดจำนวนนกที่มาหาสัตว์น้ำในพื้นที่

5.1.4) การควบคุมนก

(1) แผนการไล่นกด้วยวิธีกล

- จุดประทัด ยิงพลุ และใช้เสียงปืน ในการขับไล่นก
- ดักนกด้วยตาข่ายไนล่อนโดยรอบท่าอากาศยาน โดยใช้ร่วมกับการจุดประทัด ยิงพลุ และใช้เสียงปืน
- ใช้รถลาดตระเวนสำรวจ เก็บซากนก ซากสัตว์ และทำลายแหล่งสร้างรังวางไข่ ของนก
- ไล่นกที่ใช้สระน้ำเป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหาร

(2) มาตรการไล่นกด้วยสารเคมี

- ใช้ยาฆ่าสัตว์หน้าดินฉีดพ่นบริเวณสนามหญ้า เพื่อกำจัดอาหารของนก
- ใช้สารเคมีฉีดพ่นบริเวณสนามหญ้าทำให้นกเกิดการระคายเคือง
- แหล่งขยะมูลฝอย ให้ฉีดพ่นด้วย Avitrol

5.2) แผนการเฝ้าระวังระยะยาว

5.2.1) การติดตามตรวจสอบทางตรง

- (1) ลาดตะเวนพื้นที่ภายในและภายนอกท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ
- (2) เฝ้าสังเกตนกภายในและภายนอกท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ
- (3) ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงแหล่งอาหารและที่อยู่อาศัยของนก
- (4) ควรทำการสำรวจพันธุ์พืช ต้นไม้ในพื้นที่ๆ เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาศัยของนกที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน
- (5) ใช้ข้อมูลทุติยภูมิประกอบการเฝ้าระวัง เพื่อปรับปรุงวิธีการเฝ้าระวัง
- (6) ฝึกหัดเจ้าหน้าที่ขับไล่และจับนกด้วยวิธีต่างๆ รวมถึงการจำแนกชนิดของนกและซากที่พบจากคู่มือจำแนกนก (Field Birds Guide)

5.2.2) การรายงาน

- (1) จัดทำรายงานการสำรวจชนิดนกและจำนวนนกที่พบแต่ละวันอย่างต่อเนื่อง
- (2) จัดทำรายงานอากาศยานชนนก กรณีเกิดการชนนกทุกครั้ง
- (3) จัดทำสถิติอากาศยานชนนกเป็นประจำทุกปี
- (4) อบรมเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยาน สายการบิน และนักบิน เพื่อสร้างความตระหนักและความรู้เกี่ยวกับนก

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะ

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ต้องดำเนินการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ หากปัญหาด้านการระบายน้ำ ต้องเร่งพัฒนาพื้นที่ลุ่มด้านทิศตะวันตก ให้เป็นบ่อน้ำที่มีความจุไม่น้อยกว่า 19,000 ลบ.ม. พร้อมติดตั้งประตูระบายให้สามารถเก็บกักตามที่กำหนด กรณีฝนตกให้ทำการปิดประตูระบายน้ำและเปิดประตูระบายน้ำหลังฝนหยุดตก
- 2) ตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียยังคงสามารถบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

7.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น จัดเป็นอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทอาคารเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่ต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ หรือออกสู่สิ่งแวดล้อม พ.ศ.2567 ซึ่งต้องจัดให้มีผู้ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย ตั้งแต่วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2569 ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง แนวทางสำหรับเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษในการกำหนดให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษ ต้องมีผู้ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย พ.ศ.2568

ภาคผนวก ก

หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษา

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการเผยแพร่งานวิจัยที่มีลิขสิทธิ์ ขาดการป้องกันและแก้ไขการละเมิดลิขสิทธิ์ และมาตรการติดตามการขอขุดกึ่งเปิดเผย การเผยแพร่ผลงานวิจัยในวงกว้างเพื่อที่จะได้มีโครงการพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมที่ตอบโจทย์การพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงบริบทของประเทศไทยและภาคประชาสังคม (โครงการวิจัยบูรณาการเพื่อออกแบบอนาคต)

<p>ศูนย์ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพการเกษตร (สบก.)</p> <p>และศูนย์ฯ อื่น ๆ</p>	<p>คณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาอาชีพการเกษตร (กสพ.)</p>	<p>สภาเกษตรกรแห่งชาติ</p>	<p>สภาเกษตรกรจังหวัด</p>	<p>สภาเกษตรกรอำเภอ</p>	<p>สภาเกษตรกรตำบล</p>	<p>สภาเกษตรกรหมู่บ้าน</p>
<p>สภาเกษตรกรจังหวัด</p>	<p>สภาเกษตรกรอำเภอ</p>	<p>สภาเกษตรกรตำบล</p>	<p>สภาเกษตรกรหมู่บ้าน</p>	<p>สภาเกษตรกรตำบล</p>	<p>สภาเกษตรกรหมู่บ้าน</p>	<p>สภาเกษตรกรตำบล</p>
<p>สภาเกษตรกรอำเภอ</p>	<p>สภาเกษตรกรตำบล</p>	<p>สภาเกษตรกรหมู่บ้าน</p>	<p>สภาเกษตรกรตำบล</p>	<p>สภาเกษตรกรหมู่บ้าน</p>	<p>สภาเกษตรกรตำบล</p>	<p>สภาเกษตรกรหมู่บ้าน</p>

หน้า 2

42.5

[illegible][illegible]

หน้า

n2.7

รายงานการส่งเสริมทักษะหนังสือสำหรับเด็กและเยาวชนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคกลาง การติดตามตรวจสอบคุณภาพสื่อสิ่งพิมพ์และมัลติมีเดีย
ตามโครงการส่งเสริมการอ่านและรักการอ่านของสำนักงานส่งเสริม
การศึกษาระดับชาติด้านการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย
กระทรวงศึกษาธิการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

[illegible]

หน้า 2

n2-6

งานด้านการส่งเสริมการเข้าถึงบริการสุขภาพของประชาชน การดำเนินงานด้านสุขภาพจิต และการจัดการปัญหาสุขภาพจิตในชุมชน

[illegible]

หน้า

N2-E

บทบาทการดูแลและการป้องกันของรัฐบาลไทยที่มีต่อสังคมและภาคการศึกษาของภูมิภาคนี้ การขอเขียนผลงานจะยึดในแนวทางวิเคราะห์ผลกระทบที่มีมาต่อสังคม โครงการนี้ทำขึ้นจากทัศนคติของนักเขียน โครงการนี้ปรับปรุงมาจากทำจากงานของนักเขียน

[illegible]

หน้า 6

n2.9

รายงานการแสดงผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ที่ชี้ให้เห็นว่า การปรับปรุงและแก้ไขมาตรการประกันคุณภาพ
และการจัดการตามข้อบ่งชี้ที่ ๖ ของการประเมินผลสัมฤทธิ์ที่ ๖ ของการประกันคุณภาพการศึกษา
ของมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ จังหวัดปทุมธานี

<p>ฉบับปรับปรุงตามคำสั่งเจ้าพนักงาน และคำสั่งเจ้าพนักงาน 28 กรกฎาคม 2561 และคำสั่งเจ้าพนักงาน และคำสั่งเจ้าพนักงาน</p>	<p>หลักการและเกณฑ์การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>	<p>การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>	<p>การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>	<p>การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>	<p>การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>	<p>การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>	<p>การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>	<p>การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>	<p>การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา การพิจารณา</p>
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

หน้า 7

n2-10

[illegible]

<p>ข้อบังคับกรมการศึกษานานาชาติ และชุดคำขวัญ</p>	<p>คณะกรรมการโรงเรียน</p>	<p>มาตรา ๖ (๒) วัตถุประสงค์</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. เพื่อส่งเสริมให้เด็กนักเรียนได้มีโอกาสได้ไปต่างประเทศเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตที่ดี และเกิดความรักชาติ รักสถาบันชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ 2. เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนได้มีโอกาสได้ไปต่างประเทศเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตที่ดี และเกิดความรักชาติ รักสถาบันชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ 3. เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนได้มีโอกาสได้ไปต่างประเทศเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตที่ดี และเกิดความรักชาติ รักสถาบันชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ <p>มาตรา ๖ (๓) หน้าที่ของโรงเรียน</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนได้มีโอกาสได้ไปต่างประเทศเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตที่ดี และเกิดความรักชาติ รักสถาบันชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ 2. เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนได้มีโอกาสได้ไปต่างประเทศเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตที่ดี และเกิดความรักชาติ รักสถาบันชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์ 3. เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนได้มีโอกาสได้ไปต่างประเทศเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตที่ดี และเกิดความรักชาติ รักสถาบันชาติ ศาสนา และสถาบันพระมหากษัตริย์
--	---------------------------	---

หน้า ๘

11-2a

[illegible][illegible]

หน้า

n2-12

รายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
และสำนักงานศาลปกครอง ประจำปี ๒๕๖๓

[illegible]

รายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานของสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเซี่ยงไฮ้ และนครกว่างโจว

[illegible]

รายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานและผลสัมฤทธิ์ของงาน
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณลักษณะอันพึงประสงค์
โรงเรียนพัฒนาคุณภาพตามแผนพัฒนาคุณภาพการศึกษา
โรงเรียนพัฒนาคุณภาพตามแผนพัฒนาคุณภาพการศึกษา

[illegible]

หน่วยงานการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ มีการปกป้องและแก้ไขสิทธิประโยชน์
และมาตรการควบคุมผลิตภัณฑ์ การเปลี่ยนแปลงระเบียบในทางทวิภาคีการค้าเสรี
โครงการพัฒนาชุมชนชนบท โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
โครงการพัฒนาชนบท

[illegible]

[illegible]

องค์ประกอบภายในแผนผัง และแผนที่แนบมา	ผลการดำเนินการในมิติต่างๆ	มาตรการป้องกัน, แก้ไขปัญหาการเกิดมลพิษ	มาตรการลดการปนเปื้อนทางอากาศ
3.1 ปัญหาทาง การดำเนินงาน	-การขยายขนาดพื้นที่เกษตรกรรม -การลดขนาดพื้นที่เกษตรกรรม -การปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ -การปลูกพืชไร่-สวนผลไม้	1) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ 2) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ 3) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้	1) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ 2) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ 3) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้
3.2 ปัญหาทาง การดำเนินงาน	-การขยายขนาดพื้นที่เกษตรกรรม -การลดขนาดพื้นที่เกษตรกรรม -การปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ -การปลูกพืชไร่-สวนผลไม้	1) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ 2) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ 3) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้	1) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ 2) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้ 3) ปลูกพืชไร่-สวนผลไม้

รบกวนทางเทคนิคของเครื่องคอมพิวเตอร์เกี่ยวกับผลการปฏิบัติงาน
และผลการติดตามสวนพฤกษศาสตร์นั้น การอภิปรายและรวมประเด็นทางทฤษฎีการวิจัยและการ
โครงการพัฒนาทางกายภาพของพื้นที่ (โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่)

[illegible]

รพช.ทางหลวงและรพช.ประจำท้องถิ่นสำคัญ สามารถใช้กันและกันเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และมาภาคีด้านสาธารณสุขอื่นได้ก่อน การขอเขียนแปลงรวมจะยึดให้ตรงกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงการพัฒนาสาธารณสุขชนบท (โครงการปรับปรุงภาพทำออกชายขอบเก่า)

<p>การประเมินการปฏิบัติงาน</p> <p>การประเมินการปฏิบัติงาน</p>	<p>การประเมินการปฏิบัติงาน</p> <p>การประเมินการปฏิบัติงาน</p>	<p>การประเมินการปฏิบัติงาน</p> <p>การประเมินการปฏิบัติงาน</p>	<p>การประเมินการปฏิบัติงาน</p> <p>การประเมินการปฏิบัติงาน</p>
<p>3.3 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน</p> <p>3.3 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน</p>	<p>3.3 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน</p> <p>3.3 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน</p>	<p>3.3 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน</p> <p>3.3 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน</p>	<p>3.3 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน</p> <p>3.3 การประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน</p>

รายงานการแสดงผลภาระงานของวิทยาลัยอาชีวศึกษา
และผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการเรียนการสอน
และแผนการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการเรียนการสอน
และแผนการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการเรียนการสอน

[illegible]

รพนาทการเคสแกละบะกิงวาลลัมมีสี่หัตถ์ มาดการปอโกนเกและเกาะบงังเวอล้อม และเศตการคิลลาธองสมภูกาณียาวลัซม การยอเยื้แปลรวมละยือได้ รวมวนการการะหนักกะบมิแล้วลัม ไตรภากาณิฆาชากรายมาจนอกกัน (โคงกรรมปัฏฐกาภากาที่อาศรายของแก่ง)

[illegible]

รายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานตามตัวชี้วัดที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขปัญหาการปล้นจี้และ
และมาตรการพิทักษ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล การเปลี่ยนแปลงและยึดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น

[illegible]

๖. หน่วยงานแผนกการเกษตรต้องอาศัยทรัพยากรที่ใช้กันและกันและเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 และมาตรการลดผลกระทบดังกล่าวที่แท้จริง การขอเปลี่ยนแปลงรวมและเปิดโครงการการเกษตรให้กระชับและลด
 โครงการที่ลดผลกระทบด้านสุขภาพที่แท้จริง (โครงการปรับปรุงการบำบัดน้ำเสียของเก่า)
 โครงการพัฒนาสุขภาพของชนบท (โครงการปรับปรุงการบำบัดน้ำเสียของเก่า)

[illegible]

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่พึง ภาควิชาการป้องกันและแก้ไขสภาวะแวดล้อม
และมาตรการลดความเสี่ยงต่อสุขภาพของประชาชน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานขอนแก่น)
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น

[illegible]

รายงานการแสดงผลการปฏิบัติงานตามข้อสั่งการที่ ๓๓๖ มาตราการขึ้นถึงและลงถึงตาม
และมาตราการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงาน การเปลี่ยนแปลงและยึดในรายงานการวิเคราะห์และ
โครงการพัฒนาความร่วมมือกับภาคประชาสังคม (โครงการปรับปรุงการปฏิบัติงานภาคประชาสังคม)

[illegible]

หน้า 28

2.31

งานด้านการแสดงละครเพลงถึงตัวลอร์ดซึ่งนำโดยละครบัลเลต์และโอเปร่าแห่งชาติ
ด้านตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงและเอ็นพีเอในการบริหารการคลังและ
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (โครงการปรับปรุงสภาพท่าอากาศยานขอนแก่น)
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

[illegible]

หน้า 28

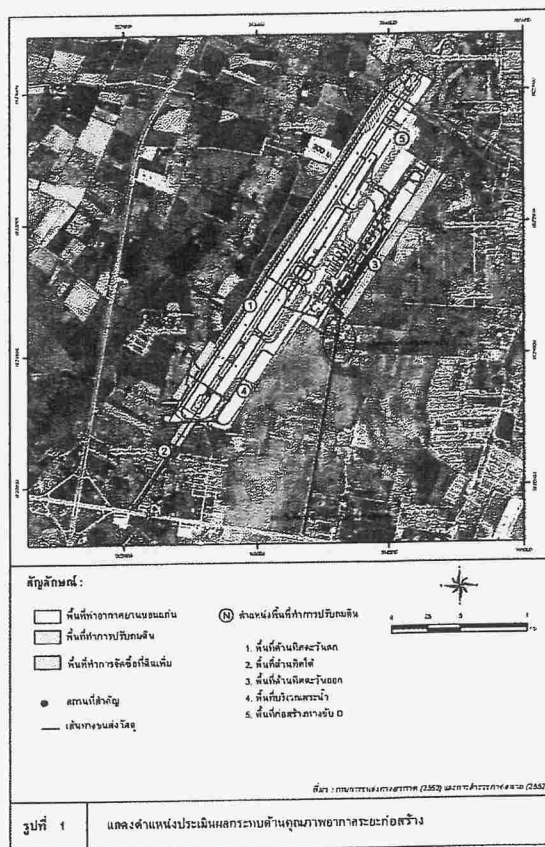
n2-29

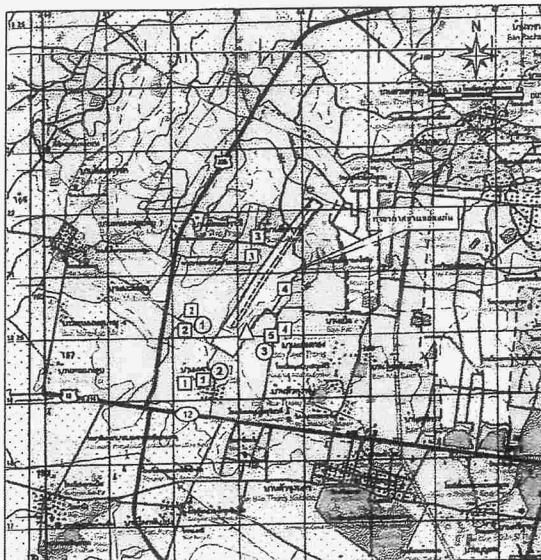
รณนาการแสดงผลการเข้าถึงสื่อที่มีศักยภาพ การปกป้องและแก้ไขการบั่นทอน
และมาตรการลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงระยะยาวในวงกว้างให้กระชับยิ่งขึ้น
โดยคำนึงถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน (โครงการปรับปรุงการเข้าถึงเทคโนโลยีสารสนเทศ)

[illegible]

หน้า 29
2-32

n2-30





สัญลักษณ์ :

ทำนบกั้นน้ำ

ด้านหน้า (แนว) ภูเขาหิน

① หมู่บ้านเล็กที่ 2

② หมู่บ้านเล็ก

③ บ้านเรือนบริเวณทางเข้า-ออกถนน

ด้านหน้าของวัดสุทัศน์

▲ ทรัพย์สินที่ได้จากบ้าน 55

ด้านหน้าของวัดสุทัศน์

① หมู่บ้านเล็ก

② หมู่บ้านเล็กที่ 2

③ บ้านเรือน

④ อาคารที่สร้างโดย

⑤ บ้านเรือนบริเวณทางเข้า-ออกถนน

ด้านหน้าของวัดสุทัศน์

① หมู่บ้านเล็ก

② หมู่บ้านเล็กที่ 2

③ บ้านเรือน

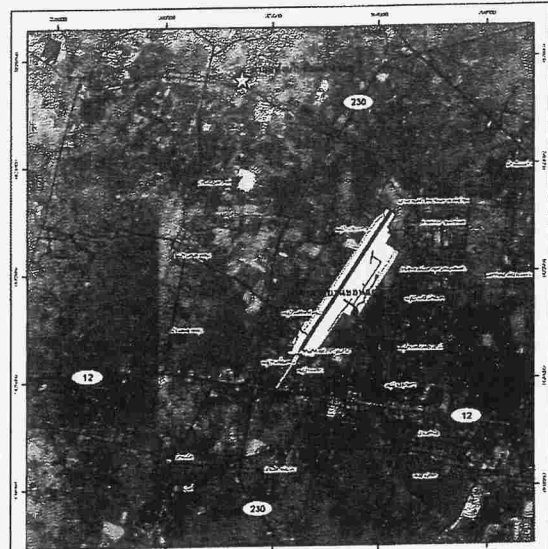
④ บ้านเรือนบริเวณทางเข้า-ออกถนน

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร (2540)

รูปที่ 2

ตำแหน่งที่ตั้งตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในเขตลุ่มน้ำพระบาท

หน้า 30
ก2-33



สัญลักษณ์ :

ทำนบกั้นน้ำ

ทำนบกั้นน้ำ

เส้นเขตแดนตำบล

เส้นเขตแดนตำบล

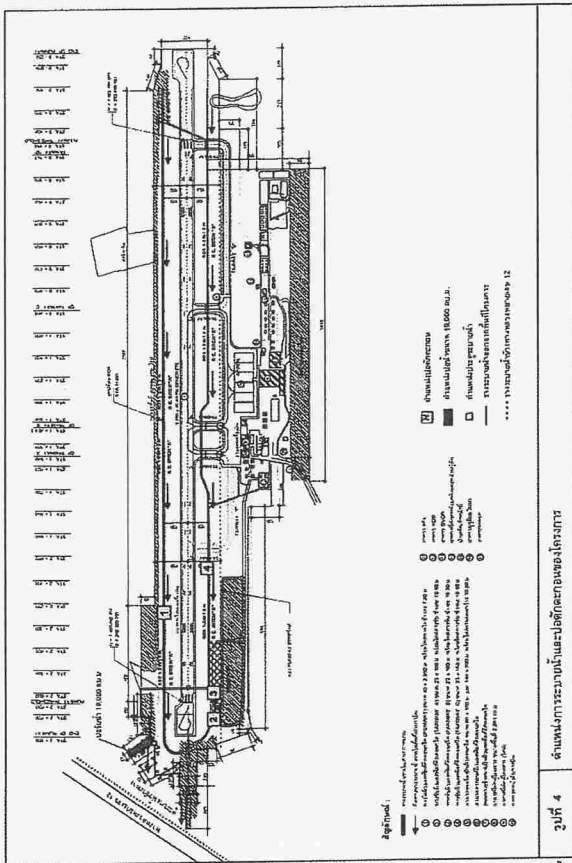
เส้นเขตแดนตำบล

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร (2540) และกรมการที่ดิน (2552)

รูปที่ 3

เส้นทางขนส่งวัสดุของโครงการ

หน้า 31
ก2-34

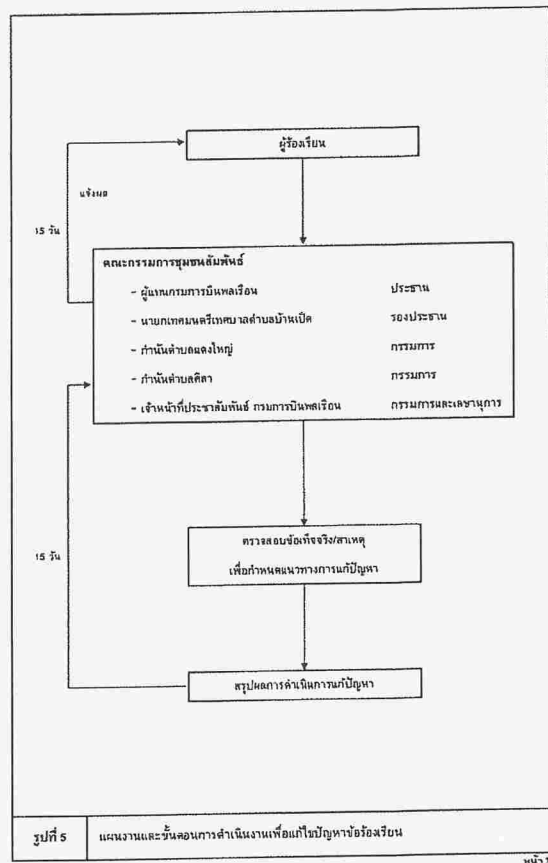


ก2-35

ตำแหน่งการระบายน้ำและเปิดปิดของโครงการ

รูปที่ 4

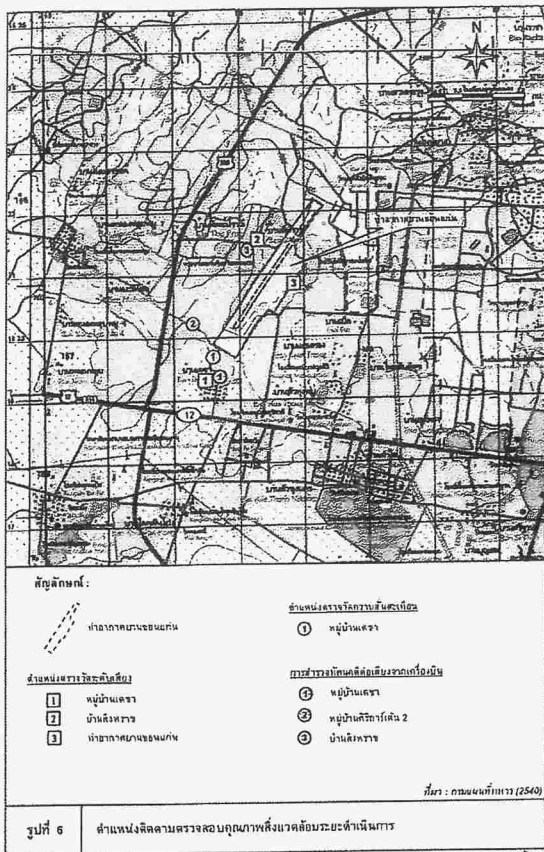
หน้า 32



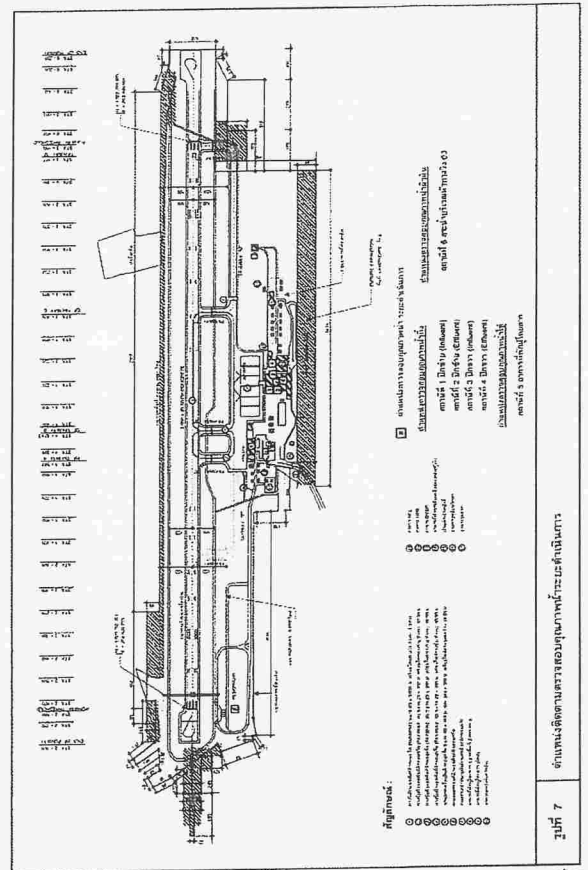
รูปที่ 5

แผนงานและขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาของโครงการ

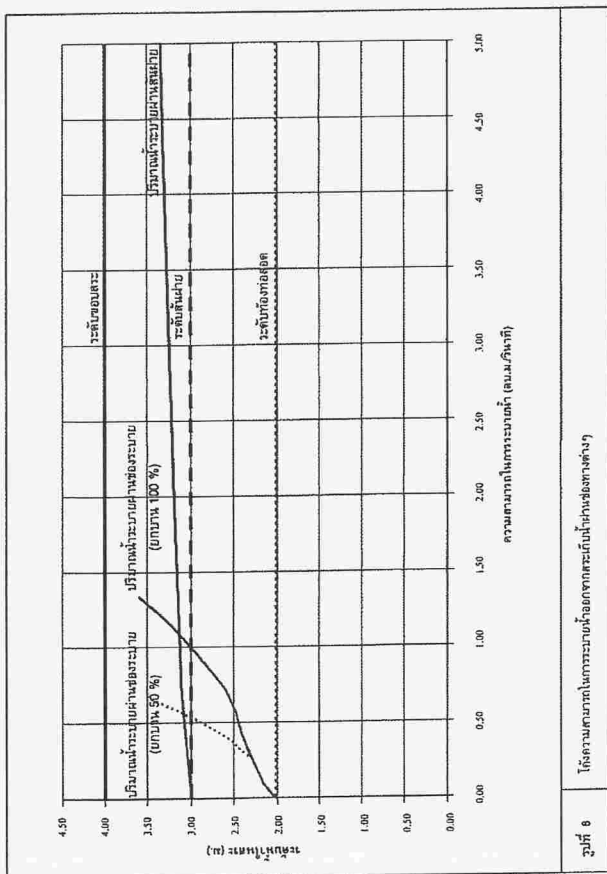
หน้า 33
ก2-36



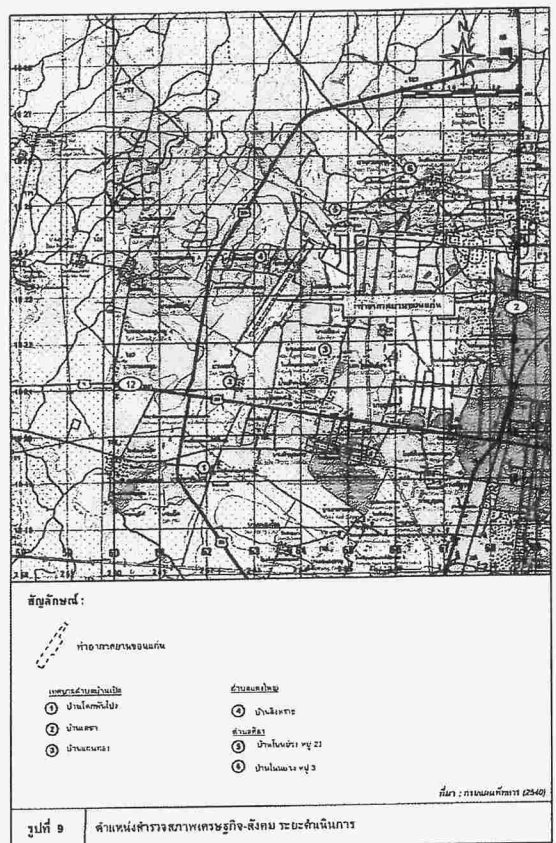
หน้า 34
ก2-37



หน้า 35
ก2-38

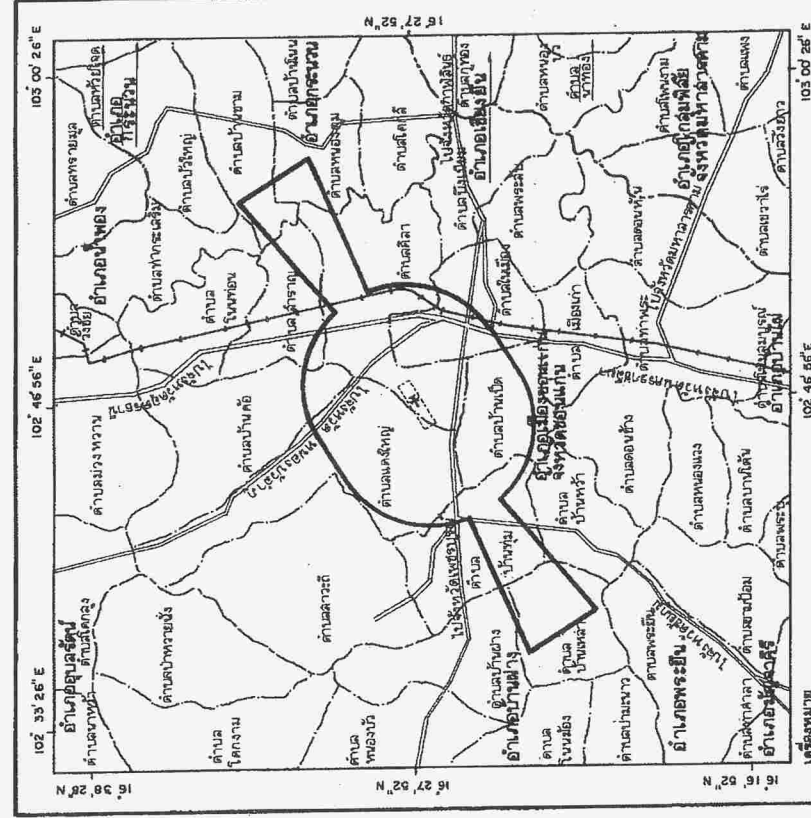


หน้า 36
ก2-39



หน้า 37
ก2-40

ภาคผนวก ข
เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ



เขตพัฒนาระบบการจราจร

เขตจังหวัด

เขตอำเภอ

เขตตำบล

ทางหลวง, ถนน

ทางรถไฟ

เขตลุ่มน้ำ

ผู้เรียบเรียงและจัดทำ

อธิบดีกรมการขนส่ง

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตพัฒนาระบบการจราจรในเขตเมืองและบ้านต่าง

อำเภอเมืองขอนแก่น และอำเภอบ้านฝาง จังหวัดขอนแก่น

เป็นเขตพัฒนาระบบการจราจร พ.ศ. ๒๕๓๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ณ สยามบินขอนแก่น ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๒๕

ข้อ ๒ ให้เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินขอนแก่น ในท้องที่ตำบลบ้านจาม อำเภอเมือง ตำบลสำราญ ตำบลหนองตูม ตำบลบ้านเดื่อ ตำบลสีลา ตำบลแดงใหญ่ ตำบลในเมือง ตำบลบ้านทุ่ม ตำบลบ้านเป็ด ตำบลบ้านเหล่า อำเภอเมืองขอนแก่น และตำบลบ้านฝาง ตำบลบ้านเหล่า อำเภอบ้านฝาง จังหวัดขอนแก่น ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายประกาศนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ข้อ ๓ ประกาศนี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๕

เดช บุญ - หวัง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ปฏิบัติราชการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ภาคผนวก ค

ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 180267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503033
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2503033
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

26-27/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	64.7	95.6	56.2	47.2	40.9	
12:00-13:00 น.	63.0	94.6	54.0	44.8	40.0	
13:00-14:00 น.	59.8	91.8	53.8	45.4	40.6	
14:00-15:00 น.	63.3	89.3	54.3	48.2	43.1	
15:00-16:00 น.	61.8	95.7	51.1	43.0	39.9	
16:00-17:00 น.	65.2	92.2	52.6	45.2	40.9	
17:00-18:00 น.	61.2	93.3	50.8	47.8	44.3	
18:00-19:00 น.	64.5	92.0	57.6	51.2	47.3	
19:00-20:00 น.	66.4	96.1	55.4	48.5	43.0	
20:00-21:00 น.	57.7	87.9	50.9	45.4	44.3	
21:00-22:00 น.	60.9	92.4	44.6	41.8	39.4	
22:00-23:00 น.	56.7	85.3	46.7	44.4	42.5	
23:00-24:00 น.	43.0	67.9	43.0	40.0	37.9	
00:00-01:00 น.	43.2	67.3	44.8	41.7	40.5	
01:00-02:00 น.	38.6	55.8	40.5	38.7	35.5	
02:00-03:00 น.	41.4	58.1	41.2	38.8	37.4	
03:00-04:00 น.	39.2	59.4	39.8	36.6	33.6	
04:00-05:00 น.	41.4	65.2	38.5	36.2	34.1	
05:00-06:00 น.	46.5	79.0	41.8	37.7	34.7	
06:00-07:00 น.	61.2	82.6	49.6	44.2	41.0	
07:00-08:00 น.	64.9	91.7	54.3	43.1	39.3	
08:00-09:00 น.	66.9	95.6	53.2	44.8	40.5	
09:00-10:00 น.	64.5	94.1	54.8	45.3	40.7	
10:00-11:00 น.	60.5	87.1	52.6	44.9	40.5	
L _{eq} 24 hr			61.9			70 dB (A)*
L _{dn}			63.6			-
L _{max}			96.1			115 dB (A)*
L ₁₀			57.6			-
L ₅₀			51.2			-
L ₉₀			47.3			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ดร.ดร.ดร. ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ก้องเกียรติ
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

1/7
* จำนวนนี้คือ ค่าเฉลี่ย หรือค่าของค่ามาตรฐานโดยทั่วไป ไม่ได้นำไปใช้คำนวณค่าเฉลี่ย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 180267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503033
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2503033
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

27-28/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	59.9	92.5	54.7	46.9	40.5	
12:00-13:00 น.	64.3	94.1	53.8	45.7	42.0	
13:00-14:00 น.	59.0	87.1	54.3	53.0	52.3	
14:00-15:00 น.	62.8	88.6	57.2	52.7	50.0	
15:00-16:00 น.	66.5	99.7	55.3	49.7	47.7	
16:00-17:00 น.	60.7	86.9	56.1	54.9	52.1	
17:00-18:00 น.	58.6	87.8	51.2	47.4	45.8	
18:00-19:00 น.	64.2	93.6	59.3	57.5	55.5	
19:00-20:00 น.	62.8	91.9	53.6	50.6	45.7	
20:00-21:00 น.	58.4	91.7	49.0	46.2	44.8	
21:00-22:00 น.	58.2	86.2	51.4	48.3	46.5	
22:00-23:00 น.	58.0	87.2	47.0	44.6	43.3	
23:00-24:00 น.	58.2	86.9	45.9	43.4	42.0	
00:00-01:00 น.	43.6	67.3	44.9	42.3	40.5	
01:00-02:00 น.	41.5	57.3	43.1	40.1	38.8	
02:00-03:00 น.	41.5	69.5	42.2	39.4	37.4	
03:00-04:00 น.	45.1	70.3	44.6	39.5	37.3	
04:00-05:00 น.	42.0	64.7	42.3	40.0	37.9	
05:00-06:00 น.	65.8	92.8	62.7	43.3	40.9	
06:00-07:00 น.	57.3	84.4	52.3	47.0	44.4	
07:00-08:00 น.	65.1	93.4	55.6	46.4	43.9	
08:00-09:00 น.	63.8	92.9	53.0	45.6	42.0	
09:00-10:00 น.	61.6	92.7	54.2	47.5	43.3	
10:00-11:00 น.	59.1	84.4	52.9	45.6	41.3	
L _{eq} 24 hr			61.3			70 dB (A)*
L _{dn}			65.4			-
L _{max}			99.7			115 dB (A)*
L ₁₀			62.7			-
L ₅₀			57.5			-
L ₉₀			55.5			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ดร.ดร.ดร. ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ก้องเกียรติ
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

2/7
* จำนวนนี้คือ ค่าเฉลี่ย หรือค่าของค่ามาตรฐานโดยทั่วไป ไม่ได้นำไปใช้คำนวณค่าเฉลี่ย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 180267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503033
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2503033
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

28-29/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	65.9	93.6	55.7	47.2	40.9	
12:00-13:00 น.	62.7	95.0	53.2	45.3	40.6	
13:00-14:00 น.	59.2	92.7	49.8	45.0	41.9	
14:00-15:00 น.	53.0	78.5	49.5	44.0	41.0	
15:00-16:00 น.	63.4	93.2	54.7	49.1	46.2	
16:00-17:00 น.	62.9	91.6	54.4	47.7	43.5	
17:00-18:00 น.	61.8	92.0	51.0	47.4	44.9	
18:00-19:00 น.	64.8	94.1	60.7	57.9	57.2	
19:00-20:00 น.	61.6	92.0	56.2	50.6	46.9	
20:00-21:00 น.	58.4	87.0	51.2	47.4	44.9	
21:00-22:00 น.	60.9	91.7	48.4	44.7	43.0	
22:00-23:00 น.	46.0	69.5	46.2	43.6	42.1	
23:00-24:00 น.	44.5	60.3	45.7	43.3	41.9	
00:00-01:00 น.	45.0	66.1	46.4	43.6	41.0	
01:00-02:00 น.	65.7	88.5	46.8	43.6	41.0	
02:00-03:00 น.	62.2	87.6	47.0	41.1	38.4	
03:00-04:00 น.	47.9	84.7	42.0	39.0	36.7	
04:00-05:00 น.	61.7	87.3	43.2	39.1	37.0	
05:00-06:00 น.	59.6	74.0	47.3	42.8	40.8	
06:00-07:00 น.	53.3	81.4	53.3	46.9	44.4	
07:00-08:00 น.	65.9	95.3	52.6	45.6	42.3	
08:00-09:00 น.	64.8	92.5	50.8	44.6	40.4	
09:00-10:00 น.	58.1	87.6	54.1	46.4	41.2	
10:00-11:00 น.	59.8	92.5	54.9	46.8	40.6	
L _{eq} 24 hr			61.7			70 dB (A)*
L _{dn}			66.6			-
L _{max}			95.3			115 dB (A)*
L ₁₀			60.7			-
L ₅₀			57.9			-
L ₉₀			57.2			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ดร.ดร.ดร. ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ก้องเกียรติ
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

3/7
* จำนวนนี้คือ ค่าเฉลี่ย หรือค่าของค่ามาตรฐานโดยทั่วไป ไม่ได้นำไปใช้คำนวณค่าเฉลี่ย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 180267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503033
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2503033
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

29-30/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	66.3	93.1	51.3	44.9	40.1	
12:00-13:00 น.	64.7	90.4	56.5	47.5	43.4	
13:00-14:00 น.	62.8	91.8	54.3	46.1	39.1	
14:00-15:00 น.	62.3	91.6	52.8	49.4	46.4	
15:00-16:00 น.	58.9	87.0	50.7	46.9	43.2	
16:00-17:00 น.	64.1	94.8	51.0	45.4	43.7	
17:00-18:00 น.	59.2	88.1	50.8	43.6	40.2	
18:00-19:00 น.	62.5	93.3	59.9	58.7	57.8	
19:00-20:00 น.	63.4	93.1	51.4	42.7	40.9	
20:00-21:00 น.	61.7	91.8	56.3	53.1	49.2	
21:00-22:00 น.	59.0	87.1	51.6	47.4	42.7	
22:00-23:00 น.	44.3	61.2	46.2	42.8	40.7	
23:00-24:00 น.	48.2	76.4	50.6	46.8	45.0	
00:00-01:00 น.	54.7	77.9	53.9	49.0	45.0	
01:00-02:00 น.	46.4	60.2	49.3	44.5	39.4	
02:00-03:00 น.	43.0	64.7	44.7	40.2	36.1	
03:00-04:00 น.	56.0	82.5	48.8	43.7	40.2	
04:00-05:00 น.	43.2	65.2	45.2	40.3	38.1	
05:00-06:00 น.	58.0	84.9	47.1	39.9	35.5	
06:00-07:00 น.	58.2	88.8	49.6	42.8	38.5	
07:00-08:00 น.	64.8	94.4	52.5	45.2	40.9	
08:00-09:00 น.	66.5	95.0	50.6	41.4	38.4	
09:00-10:00 น.	61.9	94.3	51.9	43.0	39.6	
10:00-11:00 น.	63.2	92.6	51.1	42.0	38.7	
L _{eq} 24 hr			61.6			70 dB (A)*
L _{dn}			63.4			-
L _{max}			95.0			115 dB (A)*
L ₁₀			59.9			-
L ₅₀			58.7			-
L ₉₀			57.8			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ดร.ดร.ดร. ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ก้องเกียรติ
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

4/7
* จำนวนนี้คือ ค่าเฉลี่ย หรือค่าของค่ามาตรฐานโดยทั่วไป ไม่ได้นำไปใช้คำนวณค่าเฉลี่ย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเดชา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503033
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2503033
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

30-31/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	67.0	95.7	54.6	45.4	40.3	
12:00-13:00 น.	64.6	94.6	54.4	47.2	41.0	
13:00-14:00 น.	61.8	91.7	52.6	42.5	39.0	
14:00-15:00 น.	58.1	88.6	50.1	43.8	38.9	
15:00-16:00 น.	65.7	95.7	50.3	42.8	39.7	
16:00-17:00 น.	60.4	90.4	49.0	41.5	38.4	
17:00-18:00 น.	46.0	79.7	45.4	40.6	38.8	
18:00-19:00 น.	66.7	96.4	54.4	47.7	41.8	
19:00-20:00 น.	67.6	96.1	49.7	41.3	39.0	
20:00-21:00 น.	64.4	95.3	52.6	41.1	38.4	
21:00-22:00 น.	44.9	67.6	41.3	38.7	37.2	
22:00-23:00 น.	38.5	67.3	38.7	36.2	34.9	
23:00-24:00 น.	37.4	61.9	38.4	35.7	34.2	
00:00-01:00 น.	35.4	57.5	36.5	34.0	32.4	
01:00-02:00 น.	34.6	56.3	34.9	32.7	31.3	
02:00-03:00 น.	43.7	81.6	35.5	32.6	31.2	
03:00-04:00 น.	35.6	56.8	33.1	30.9	29.4	
04:00-05:00 น.	42.1	81.2	35.6	32.5	30.8	
05:00-06:00 น.	64.3	88.2	50.9	37.3	34.4	
06:00-07:00 น.	56.6	90.7	50.2	40.8	37.2	
07:00-08:00 น.	65.0	95.2	50.3	42.1	38.0	
08:00-09:00 น.	66.6	95.1	53.2	43.1	38.2	
09:00-10:00 น.	61.4	94.1	49.0	41.3	37.1	
10:00-11:00 น.	60.3	90.1	54.0	45.0	39.8	
L _{eq} 24 hr		62.4				70 dB (A)*
L ₁₀		64.7				-
L _{max}		96.4				115 dB (A)*
L ₁₀		56.4				-
L ₅₀		47.7				-
L ₉₀		41.8				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ก้องภพไธสง ผู้รับรองผล : ก้องภพไธสง
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) (นางสาวพิศมร เหลืองสุพรรณ)

5/7

* ห้ามมิให้ใคร ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนเอกสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเดชา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503033
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2503033
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

31/03/04/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	66.4	96.0	54.8	44.8	39.0	
12:00-13:00 น.	66.6	95.4	56.5	53.0	52.2	
13:00-14:00 น.	63.9	92.0	57.4	51.8	49.0	
14:00-15:00 น.	62.1	95.2	55.6	50.8	45.2	
15:00-16:00 น.	67.3	94.5	58.3	46.7	41.6	
16:00-17:00 น.	63.8	92.6	46.5	39.1	36.4	
17:00-18:00 น.	64.1	95.7	45.7	38.0	34.7	
18:00-19:00 น.	67.8	95.7	57.8	47.7	43.2	
19:00-20:00 น.	62.2	88.9	45.0	40.9	38.0	
20:00-21:00 น.	61.4	94.3	44.9	41.1	39.3	
21:00-22:00 น.	60.7	92.4	42.3	39.9	38.2	
22:00-23:00 น.	44.8	64.9	41.2	40.8	38.3	
23:00-24:00 น.	43.4	67.9	41.3	38.9	37.0	
00:00-01:00 น.	39.1	61.0	40.0	37.9	34.8	
01:00-02:00 น.	40.1	58.7	40.7	38.9	35.2	
02:00-03:00 น.	38.1	58.8	39.3	35.9	32.4	
03:00-04:00 น.	35.7	55.6	36.8	33.8	32.2	
04:00-05:00 น.	39.0	69.8	39.9	37.6	34.2	
05:00-06:00 น.	63.6	87.3	47.8	39.6	36.3	
06:00-07:00 น.	53.5	81.5	51.6	43.2	37.1	
07:00-08:00 น.	65.1	96.1	52.3	44.5	39.8	
08:00-09:00 น.	68.2	95.6	53.8	46.6	41.3	
09:00-10:00 น.	65.3	94.8	53.4	46.7	41.3	
10:00-11:00 น.	50.5	78.9	51.2	43.7	38.7	
L _{eq} 24 hr		63.1				70 dB (A)*
L ₁₀		64.8				-
L _{max}		96.1				115 dB (A)*
L ₁₀		58.3				-
L ₅₀		53.0				-
L ₉₀		52.2				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ก้องภพไธสง ผู้รับรองผล : ก้องภพไธสง
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) (นางสาวพิศมร เหลืองสุพรรณ)

6/7

* ห้ามมิให้ใคร ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนเอกสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเดชา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503033
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2503033
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-2/04/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
11:00-12:00 น.	66.9	96.3	57.0	48.4	42.4	
12:00-13:00 น.	67.7	94.6	56.6	51.7	45.4	
13:00-14:00 น.	61.5	89.9	54.9	51.5	48.8	
14:00-15:00 น.	65.0	93.3	54.3	47.4	42.4	
15:00-16:00 น.	66.5	93.9	49.3	44.1	40.8	
16:00-17:00 น.	64.7	94.7	49.0	40.4	37.1	
17:00-18:00 น.	63.1	95.9	47.3	40.2	37.8	
18:00-19:00 น.	65.7	96.0	54.0	47.3	41.4	
19:00-20:00 น.	63.0	87.5	46.0	43.2	41.6	
20:00-21:00 น.	67.2	93.8	48.1	43.8	42.1	
21:00-22:00 น.	54.5	87.0	44.0	42.7	40.6	
22:00-23:00 น.	44.7	77.3	42.7	40.9	39.0	
23:00-24:00 น.	60.7	92.2	41.6	39.8	37.2	
00:00-01:00 น.	45.6	83.4	41.0	38.9	35.7	
01:00-02:00 น.	41.3	67.9	40.3	38.4	35.3	
02:00-03:00 น.	55.2	87.0	36.5	34.9	33.7	
03:00-04:00 น.	35.9	59.4	35.8	33.9	31.7	
04:00-05:00 น.	36.5	57.3	36.8	32.9	31.0	
05:00-06:00 น.	56.8	85.9	49.1	37.5	33.0	
06:00-07:00 น.	59.8	88.1	48.1	40.7	37.0	
07:00-08:00 น.	68.5	96.2	55.7	43.4	38.7	
08:00-09:00 น.	65.6	95.1	56.1	46.9	38.8	
09:00-10:00 น.	63.9	92.1	52.7	44.9	39.2	
10:00-11:00 น.	61.7	87.1	53.4	45.6	41.4	
L _{eq} 24 hr		63.5				70 dB (A)*
L ₁₀		65.3				-
L _{max}		96.3				115 dB (A)*
L ₁₀		57.0				-
L ₅₀		51.7				-
L ₉₀		48.8				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ก้องภพไธสง ผู้รับรองผล : ก้องภพไธสง
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) (นางสาวพิศมร เหลืองสุพรรณ)

7/7

* ห้ามมิให้ใคร ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนเอกสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503034
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2503034
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

26-27/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	52.2	73.6	51.5	48.6	48.1	
11:00-12:00 น.	52.6	75.3	52.9	48.0	47.4	
12:00-13:00 น.	50.8	71.5	51.5	47.3	46.5	
13:00-14:00 น.	49.3	75.8	52.8	40.7	37.4	
14:00-15:00 น.	48.8	71.9	48.9	38.8	36.5	
15:00-16:00 น.	49.2	67.3	50.7	43.1	40.9	
16:00-17:00 น.	54.1	79.3	53.7	43.7	41.3	
17:00-18:00 น.	53.0	76.7	54.3	43.7	41.3	
18:00-19:00 น.	58.1	79.8	57.4	53.7	51.7	
19:00-20:00 น.	56.1	77.4	56.5	53.4	51.1	
20:00-21:00 น.	53.5	78.1	54.4	50.3	48.3	
21:00-22:00 น.	50.8	72.8	49.6	45.1	44.2	
22:00-23:00 น.	53.0	77.9	52.8	45.7	44.7	
23:00-24:00 น.	49.3	72.5	45.9	43.1	42.1	
00:00-01:00 น.	49.0	78.3	44.4	41.9	40.7	
01:00-02:00 น.	43.2	72.6	42.2	40.8	39.7	
02:00-03:00 น.	42.3	72.1	41.3	38.7	36.9	
03:00-04:00 น.	44.0	72.8	44.5	38.7	36.2	
04:00-05:00 น.	43.9	69.6	44.6	39.0	36.6	
05:00-06:00 น.	55.1	64.0	51.0	42.4	40.0	
06:00-07:00 น.	52.0	74.8	51.8	50.7	50.0	
07:00-08:00 น.	56.1	85.4	55.5	51.5	50.8	
08:00-09:00 น.	54.8	74.7	55.7	53.2	50.7	
09:00-10:00 น.	53.2	71.9	54.8	52.9	50.0	
L _{eq} 24 hr		52.7				70 dB (A)*
L ₁₀		57.3				-
L _{max}		85.4				115 dB (A)*
L ₁₀		57.4				-
L ₅₀		53.7				-
L ₉₀		51.7				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ก้องภพไธสง ผู้รับรองผล : ก้องภพไธสง
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) (นางสาวพิศมร เหลืองสุพรรณ)

1/7


* ห้ามมิให้ใคร ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนเอกสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *


รายงานผลการวิเคราะห์


ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์พรหม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503034
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2503034
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

27-28/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	51.1	58.2	51.9	48.3	47.8	
11:00-12:00 น.	51.9	77.8	53.3	44.2	39.0	
12:00-13:00 น.	53.3	77.0	53.6	42.7	39.2	
13:00-14:00 น.	50.5	79.2	49.9	45.4	41.1	
14:00-15:00 น.	49.7	71.8	50.0	45.2	41.2	
15:00-16:00 น.	50.2	71.3	50.4	42.7	40.2	
16:00-17:00 น.	54.3	77.7	53.4	44.3	41.3	
17:00-18:00 น.	53.1	77.5	53.6	50.3	49.8	
18:00-19:00 น.	58.1	82.3	58.3	54.5	52.5	
19:00-20:00 น.	55.6	76.8	56.6	53.1	50.9	
20:00-21:00 น.	52.1	72.3	52.9	49.8	49.1	
21:00-22:00 น.	52.0	73.6	48.9	40.1	37.5	
22:00-23:00 น.	46.7	70.7	41.8	37.3	35.2	
23:00-24:00 น.	47.2	74.0	39.2	36.3	34.4	
00:00-01:00 น.	47.3	76.9	42.7	38.9	36.3	
01:00-02:00 น.	44.2	72.7	40.0	36.0	33.6	
02:00-03:00 น.	40.4	71.1	38.5	35.0	32.7	
03:00-04:00 น.	47.6	79.6	38.5	35.1	33.2	
04:00-05:00 น.	43.7	65.1	47.6	36.6	34.2	
05:00-06:00 น.	52.8	67.1	50.5	42.0	38.8	
06:00-07:00 น.	52.1	73.6	52.5	51.2	50.8	
07:00-08:00 น.	56.4	77.6	56.5	54.1	51.4	
08:00-09:00 น.	57.1	82.7	57.2	53.0	51.0	
09:00-10:00 น.	54.3	71.8	55.5	52.6	50.4	
L _{eq} 24 hr		52.7				70 dB (A)*
L _{dn}		56.2				-
L _{max}		82.7				115 dB (A)*
L ₁₀		58.3				-
L ₅₀		54.5				-
L ₉₀		52.5				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ ทุ่งนง)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เพ็ญศรี)



2/7


* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *


รายงานผลการวิเคราะห์


ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์พรหม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503034
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2503034
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

29-30/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	52.5	76.0	54.1	48.4	47.9	
11:00-12:00 น.	52.3	77.7	52.5	47.7	46.9	
12:00-13:00 น.	52.4	79.3	54.1	46.6	44.3	
13:00-14:00 น.	48.8	75.4	45.9	36.9	34.2	
14:00-15:00 น.	48.6	70.3	47.7	36.3	32.6	
15:00-16:00 น.	50.1	72.4	51.5	37.4	33.4	
16:00-17:00 น.	50.7	76.4	49.7	39.3	34.7	
17:00-18:00 น.	52.1	72.4	53.9	49.8	49.3	
18:00-19:00 น.	59.1	82.1	58.6	53.6	51.9	
19:00-20:00 น.	55.9	82.2	55.9	52.8	50.7	
20:00-21:00 น.	54.2	74.6	53.8	50.2	47.4	
21:00-22:00 น.	50.8	72.5	50.6	44.5	42.8	
22:00-23:00 น.	47.1	69.8	45.2	42.7	41.7	
23:00-24:00 น.	44.8	71.4	44.1	42.0	40.7	
00:00-01:00 น.	47.2	78.5	44.4	41.7	40.1	
01:00-02:00 น.	44.4	71.6	43.6	40.4	38.5	
02:00-03:00 น.	48.1	80.4	42.1	39.2	36.9	
03:00-04:00 น.	40.2	74.0	40.3	37.1	34.9	
04:00-05:00 น.	60.0	77.8	52.4	46.8	40.7	
05:00-06:00 น.	53.8	81.2	47.9	39.7	37.2	
06:00-07:00 น.	53.5	74.7	51.5	50.7	50.2	
07:00-08:00 น.	53.8	72.6	55.0	51.4	50.9	
08:00-09:00 น.	56.3	76.8	57.1	53.8	51.0	
09:00-10:00 น.	54.8	70.1	56.0	54.0	51.0	
L _{eq} 24 hr		53.4				70 dB (A)*
L _{dn}		59.3				-
L _{max}		82.2				115 dB (A)*
L ₁₀		58.6				-
L ₅₀		54.0				-
L ₉₀		51.9				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ ทุ่งนง)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เพ็ญศรี)



4/7


* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *


รายงานผลการวิเคราะห์


ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์พรหม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503034
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2503034
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

28-29/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	54.4	75.6	54.3	49.0	48.1	
11:00-12:00 น.	52.8	73.9	53.8	48.2	47.5	
12:00-13:00 น.	52.5	75.1	51.4	39.5	37.0	
13:00-14:00 น.	50.8	82.0	51.0	42.5	39.3	
14:00-15:00 น.	48.4	70.7	46.9	41.4	38.5	
15:00-16:00 น.	49.8	70.4	52.0	41.1	38.1	
16:00-17:00 น.	52.4	70.6	54.0	45.9	39.4	
17:00-18:00 น.	54.1	79.2	54.6	50.6	49.8	
18:00-19:00 น.	58.8	80.4	59.8	54.9	52.5	
19:00-20:00 น.	55.2	77.9	55.7	53.5	50.7	
20:00-21:00 น.	50.4	73.3	51.2	45.3	44.2	
21:00-22:00 น.	52.3	76.7	52.3	46.6	45.0	
22:00-23:00 น.	47.3	79.2	44.0	42.0	41.2	
23:00-24:00 น.	44.8	70.9	43.0	41.3	40.5	
00:00-01:00 น.	42.9	70.8	41.5	39.5	37.6	
01:00-02:00 น.	41.8	70.3	42.3	39.5	37.6	
02:00-03:00 น.	43.6	71.8	41.4	38.1	36.4	
03:00-04:00 น.	47.6	81.2	40.9	37.1	35.3	
04:00-05:00 น.	43.3	65.4	43.8	36.8	34.5	
05:00-06:00 น.	56.5	74.9	51.3	41.9	37.7	
06:00-07:00 น.	53.7	77.3	52.7	50.6	50.1	
07:00-08:00 น.	54.8	73.7	55.5	52.8	51.0	
08:00-09:00 น.	54.8	71.6	56.3	53.4	50.6	
09:00-10:00 น.	54.0	70.4	55.1	52.9	50.5	
L _{eq} 24 hr		52.7				70 dB (A)*
L _{dn}		57.2				-
L _{max}		82.0				115 dB (A)*
L ₁₀		59.8				-
L ₅₀		54.9				-
L ₉₀		52.5				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ ทุ่งนง)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เพ็ญศรี)



3/7


* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *


รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์พรหม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503034
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2503034
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

30-31/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	53.4	76.0	52.5	49.6	49.0	
11:00-12:00 น.	52.5	78.4	51.2	48.9	48.2	
12:00-13:00 น.	54.0	78.8	52.0	48.3	47.6	
13:00-14:00 น.	49.8	71.7	49.1	39.8	37.2	
14:00-15:00 น.	50.2	70.2	51.3	42.1	36.5	
15:00-16:00 น.	52.5	80.6	49.5	40.3	37.4	
16:00-17:00 น.	52.9	76.6	53.4	40.6	38.4	
17:00-18:00 น.	52.2	70.7	53.3	49.0	48.5	
18:00-19:00 น.	53.5	77.0	53.7	50.8	50.3	
19:00-20:00 น.	55.2	78.3	56.3	53.7	50.5	
20:00-21:00 น.	54.9	75.8	55.4	53.5	50.7	
21:00-22:00 น.	49.6	69.7	46.2	44.3	43.7	
22:00-23:00 น.	47.3	76.2	44.8	43.2	42.4	
23:00-24:00 น.	43.1	63.4	43.2	42.4	41.7	
00:00-01:00 น.	44.7	75.0	42.4	41.5	40.7	
01:00-02:00 น.	41.7	62.0	41.3	40.3	39.4	
02:00-03:00 น.	42.6	67.8	40.8	39.5	38.3	
03:00-04:00 น.	41.5	65.3	40.3	35.6	33.2	
04:00-05:00 น.	55.4	72.6	48.1	36.6	33.7	
05:00-06:00 น.	50.7	69.5	51.6	50.3	49.8	
06:00-07:00 น.	54.3	77.7	54.7	50.6	50.2	
07:00-08:00 น.	55.5	75.5	56.1	53.7	50.7	
08:00-09:00 น.	54.9	67.6	56.7	54.0	51.0	
L _{eq} 24 hr		52.1				70 dB (A)*
L _{dn}		56.0				-
L _{max}		80.6				115 dB (A)*
L ₁₀		56.7				-
L ₅₀		54.0				-
L ₉₀		51.0				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ ทุ่งนง)




ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์พร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503034
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2503034
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

31/03-1/04/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	55.3	75.6	56.4	53.6	50.4	
11:00-12:00 น.	52.8	79.0	52.9	49.1	48.3	
12:00-13:00 น.	53.6	78.2	52.2	48.3	47.5	
13:00-14:00 น.	52.0	76.3	50.4	47.3	46.6	
14:00-15:00 น.	50.0	72.7	51.7	40.1	36.2	
15:00-16:00 น.	47.2	70.1	45.7	37.1	34.4	
16:00-17:00 น.	51.4	75.7	53.4	39.1	34.2	
17:00-18:00 น.	52.8	77.1	54.3	49.8	49.1	
18:00-19:00 น.	59.2	78.9	56.5	50.2	49.4	
19:00-20:00 น.	53.9	77.9	52.9	49.6	49.0	
20:00-21:00 น.	48.7	72.2	50.5	43.5	42.7	
21:00-22:00 น.	49.9	73.7	45.5	43.0	41.9	
22:00-23:00 น.	46.1	72.9	43.3	42.0	41.1	
23:00-24:00 น.	43.7	70.9	41.9	40.9	40.1	
00:00-01:00 น.	43.4	75.5	41.4	39.7	38.8	
01:00-02:00 น.	38.9	70.3	39.3	37.8	36.7	
02:00-03:00 น.	38.3	56.1	38.6	35.6	35.0	
03:00-04:00 น.	41.1	70.8	39.3	36.3	34.3	
04:00-05:00 น.	43.6	65.3	45.7	38.5	36.0	
05:00-06:00 น.	55.7	84.6	50.4	40.7	38.5	
06:00-07:00 น.	53.0	75.7	52.2	50.8	50.4	
07:00-08:00 น.	53.6	75.6	54.4	50.6	49.7	
08:00-09:00 น.	54.9	79.6	56.4	50.3	49.4	
09:00-10:00 น.	54.1	73.7	55.4	50.7	49.3	
L _{eq} 24 Hr		52.4				70 dB (A)*
L ₁₀		56.4				-
L _{max}		84.6				115 dB (A)*
L ₁₀		56.5				-
L ₅₀		53.6				-
L ₉₀		50.4				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  (นายไพรัช มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธ์)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมัย เทพทองคำ)

6/7




* ห้ามมิให้ใครๆ ทำซ้ำ หรือคัดลอกงานสำรวจผลการวัด โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2503035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

26-27/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
12:00-13:00 น.	56.0	74.9	57.2	52.3	49.6	
13:00-14:00 น.	54.9	72.3	56.0	53.0	51.0	
14:00-15:00 น.	53.8	67.6	56.1	52.1	49.7	
15:00-16:00 น.	59.2	77.1	61.4	56.5	54.0	
16:00-17:00 น.	58.4	73.5	60.3	54.8	52.5	
17:00-18:00 น.	56.7	75.5	57.2	52.0	49.1	
18:00-19:00 น.	65.4	81.3	66.6	62.7	60.7	
19:00-20:00 น.	60.6	74.7	62.1	60.0	58.2	
20:00-21:00 น.	56.1	72.4	56.5	53.6	51.4	
21:00-22:00 น.	53.9	73.0	55.0	49.9	46.2	
22:00-23:00 น.	57.9	77.8	58.2	56.0	54.8	
23:00-24:00 น.	58.9	78.8	50.6	42.0	39.5	
00:00-01:00 น.	49.6	64.1	48.3	42.2	38.7	
01:00-02:00 น.	40.6	57.0	41.9	38.7	37.5	
02:00-03:00 น.	41.3	61.9	42.8	38.5	36.3	
03:00-04:00 น.	40.5	61.3	40.8	38.8	36.7	
04:00-05:00 น.	53.0	64.0	55.2	49.8	42.6	
05:00-06:00 น.	58.5	73.9	61.1	58.9	55.5	
06:00-07:00 น.	51.1	68.8	53.2	47.8	45.3	
07:00-08:00 น.	55.2	74.4	57.2	50.7	47.3	
08:00-09:00 น.	64.0	81.3	65.5	59.9	57.0	
09:00-10:00 น.	57.3	79.0	56.6	51.6	48.5	
10:00-11:00 น.	54.5	68.4	55.8	51.2	48.3	
11:00-12:00 น.	59.9	75.1	60.4	53.9	50.6	
L _{eq} 24 Hr		58.1				70 dB (A)*
L ₁₀		62.0				-
L _{max}		81.3				115 dB (A)*
L ₁₀		66.6				-
L ₅₀		62.7				-
L ₉₀		60.7				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  (นายไพรัช มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธ์)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมัย เทพทองคำ)

1/7




* ห้ามมิให้ใครๆ ทำซ้ำ หรือคัดลอกงานสำรวจผลการวัด โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์พร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503034
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N 2415 เลขที่รายงาน : RPS2503034
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-2/04/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	53.0	77.6	52.9	49.1	48.4	
11:00-12:00 น.	51.5	72.7	50.5	48.3	47.5	
12:00-13:00 น.	53.5	77.8	51.6	47.3	46.5	
13:00-14:00 น.	49.9	69.2	49.5	43.9	40.9	
14:00-15:00 น.	48.3	72.7	43.3	35.6	33.2	
15:00-16:00 น.	52.7	76.3	53.6	43.6	36.7	
16:00-17:00 น.	52.6	81.6	53.0	41.8	36.3	
17:00-18:00 น.	55.8	85.3	55.2	49.9	49.4	
18:00-19:00 น.	56.0	75.6	55.7	49.9	49.2	
19:00-20:00 น.	55.3	76.8	53.9	49.2	49.0	
20:00-21:00 น.	50.7	73.5	48.2	44.2	43.3	
21:00-22:00 น.	48.6	73.6	47.1	44.1	43.3	
22:00-23:00 น.	46.9	71.2	45.6	43.8	43.0	
23:00-24:00 น.	45.7	64.8	44.7	43.5	42.7	
00:00-01:00 น.	44.5	70.1	45.1	43.4	42.5	
01:00-02:00 น.	43.4	58.4	43.5	42.7	41.9	
02:00-03:00 น.	43.4	58.6	43.5	42.7	42.0	
03:00-04:00 น.	44.8	68.6	43.7	42.6	41.8	
04:00-05:00 น.	47.1	71.6	45.4	42.6	41.6	
05:00-06:00 น.	54.6	67.4	49.6	43.8	42.3	
06:00-07:00 น.	56.1	85.2	52.7	50.5	49.7	
07:00-08:00 น.	53.6	74.2	54.9	50.0	49.4	
08:00-09:00 น.	54.8	77.3	55.1	49.6	49.0	
09:00-10:00 น.	53.4	73.0	55.5	50.3	49.0	
L _{eq} 24 Hr			52.3			70 dB (A)*
L ₁₀			57.2			-
L _{max}			85.3			115 dB (A)*
L ₁₀			55.7			-
L ₅₀			50.5			-
L ₉₀			49.7			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  (นายไพรัช มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธ์)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมัย เทพทองคำ)

7/7




* ห้ามมิให้ใครๆ ทำซ้ำ หรือคัดลอกงานสำรวจผลการวัด โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2503035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

27-28/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
12:00-13:00 น.	63.1	76.3	62.7	60.1	59.1	
13:00-14:00 น.	57.4	75.4	58.3	53.7	50.9	
14:00-15:00 น.	56.1	73.3	57.9	53.3	51.7	
15:00-16:00 น.	58.9	76.4	60.9	55.5	53.5	
16:00-17:00 น.	59.5	75.7	63.4	55.1	52.7	
17:00-18:00 น.	56.6	73.1	58.4	51.2	48.0	
18:00-19:00 น.	64.3	77.3	65.1	63.5	61.7	
19:00-20:00 น.	59.6	70.0	61.0	58.5	56.0	
20:00-21:00 น.	56.3	75.3	57.6	54.0	51.1	
21:00-22:00 น.	50.6	69.1	50.7	44.9	40.5	
22:00-23:00 น.	49.3	62.7	49.1	41.6	38.7	
23:00-24:00 น.	45.7	64.2	45.3	42.6	41.4	
00:00-01:00 น.	40.1	62.7	40.3	37.7	36.2	
01:00-02:00 น.	42.0	58.8	42.5	39.1	37.9	
02:00-03:00 น.	48.7	57.8	47.2	39.6	37.6	
03:00-04:00 น.	55.7	67.2	57.7	53.8	49.6	
04:00-05:00 น.	57.3	67.8	58.5	55.4	51.7	
05:00-06:00 น.	57.9	69.7	59.5	56.4	54.3	
06:00-07:00 น.	53.2	82.3	55.0	50.4	47.1	
07:00-08:00 น.	59.4	75.6	59.5	53.4	49.9	
08:00-09:00 น.	59.5	76.8	61.7	56.1	52.8	
09:00-10:00 น.	53.8	73.4	56.2	51.7	49.0	
10:00-11:00 น.	54.2	70.6	55.1	51.4	48.8	
11:00-12:00 น.	61.8	78.8	63.0	58.8	57.0	
L _{eq} 24 Hr			58.0			70 dB (A)*
L ₁₀			61.4			-
L _{max}			82.3			115 dB (A)*
L ₁₀			65.1			-
L ₅₀			63.5			-
L ₉₀			61.7			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  (นายไพรัช มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธ์)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมัย เทพทองคำ)

2/7

* ห้ามมิให้ใครๆ ทำซ้ำ หรือคัดลอกงานสำรวจผลการวัด โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2503035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

28-29/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
12:00-13:00 น.	59.2	78.1	60.2	56.0	54.3	
13:00-14:00 น.	61.1	87.8	61.4	57.8	56.1	
14:00-15:00 น.	58.8	78.7	60.0	57.6	55.8	
15:00-16:00 น.	58.4	76.2	56.6	52.6	49.8	
16:00-17:00 น.	63.3	82.7	66.6	58.4	55.5	
17:00-18:00 น.	56.4	73.7	58.1	52.0	49.8	
18:00-19:00 น.	65.1	78.7	65.2	63.6	61.8	
19:00-20:00 น.	59.1	70.8	59.8	55.8	53.6	
20:00-21:00 น.	53.8	70.9	55.0	52.0	49.8	
21:00-22:00 น.	58.0	74.7	57.3	52.2	48.2	
22:00-23:00 น.	54.1	69.7	54.7	50.3	45.6	
23:00-24:00 น.	43.1	61.6	44.3	40.8	39.1	
00:00-01:00 น.	53.7	65.0	51.3	45.5	39.8	
01:00-02:00 น.	48.2	68.7	50.7	44.3	41.1	
02:00-03:00 น.	52.5	65.6	54.5	49.9	40.4	
03:00-04:00 น.	49.8	59.4	49.8	44.7	42.5	
04:00-05:00 น.	53.4	63.8	52.0	46.9	44.5	
05:00-06:00 น.	58.5	71.3	60.0	54.9	54.5	
06:00-07:00 น.	52.4	85.6	54.0	49.3	45.5	
07:00-08:00 น.	56.9	79.8	55.5	51.1	47.7	
08:00-09:00 น.	61.4	74.6	64.6	57.1	52.7	
09:00-10:00 น.	53.0	73.8	54.3	50.6	47.3	
10:00-11:00 น.	54.6	78.7	55.3	51.2	48.3	
11:00-12:00 น.	61.4	80.4	61.8	58.0	56.0	
L _{eq} 24 hr		58.4				70 dB (A)*
L ₁₀		61.6				-
L _{max}		87.8				115 dB (A)*
L ₁₀		66.6				-
L ₅₀		63.6				-
L ₉₀		61.8				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมร เหมสุพรรณ)

3/7

* ห้ามมิให้เปิด หน้า หรือปิดเอกสารส่วนเอกสารนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2503035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

30-31/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
12:00-13:00 น.	58.9	72.5	58.6	53.8	51.2	
13:00-14:00 น.	53.4	73.2	54.9	49.7	46.2	
14:00-15:00 น.	53.1	74.0	54.5	50.2	47.1	
15:00-16:00 น.	62.3	81.9	59.6	52.3	49.7	
16:00-17:00 น.	58.0	73.7	60.7	55.3	51.2	
17:00-18:00 น.	55.2	72.5	57.2	51.7	49.0	
18:00-19:00 น.	65.9	78.1	61.1	54.3	62.1	
19:00-20:00 น.	59.8	77.2	62.2	56.7	50.8	
20:00-21:00 น.	54.5	72.0	54.8	50.3	46.4	
21:00-22:00 น.	56.5	76.3	58.2	52.5	49.5	
22:00-23:00 น.	43.3	67.5	45.4	39.4	37.3	
23:00-24:00 น.	42.8	60.5	43.1	37.9	36.0	
00:00-01:00 น.	41.1	64.2	39.5	36.1	34.7	
01:00-02:00 น.	43.6	60.3	41.5	38.2	35.2	
02:00-03:00 น.	37.3	49.7	38.9	34.4	35.2	
03:00-04:00 น.	54.5	68.7	55.7	52.4	48.3	
04:00-05:00 น.	54.7	67.3	57.4	54.4	50.9	
05:00-06:00 น.	55.6	71.3	57.5	54.5	51.7	
06:00-07:00 น.	56.4	78.9	56.2	50.5	45.9	
07:00-08:00 น.	58.7	78.8	58.1	51.9	48.4	
08:00-09:00 น.	59.7	73.7	61.5	56.2	54.4	
09:00-10:00 น.	57.8	74.8	59.1	53.4	48.3	
10:00-11:00 น.	57.7	75.1	59.2	52.8	50.0	
11:00-12:00 น.	61.1	73.9	64.0	57.9	56.0	
L _{eq} 24 hr		58.0				70 dB (A)*
L ₁₀		60.7				-
L _{max}		81.9				115 dB (A)*
L ₁₀		67.1				-
L ₅₀		64.3				-
L ₉₀		62.1				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมร เหมสุพรรณ)

5/7

* ห้ามมิให้เปิด หน้า หรือปิดเอกสารส่วนเอกสารนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2503035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

29-30/03/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
12:00-13:00 น.	58.3	74.8	60.3	54.1	50.5	
13:00-14:00 น.	57.0	75.8	57.3	52.9	50.9	
14:00-15:00 น.	56.4	74.4	56.7	52.7	49.5	
15:00-16:00 น.	60.2	79.8	62.7	57.4	54.6	
16:00-17:00 น.	58.1	78.6	59.8	54.7	51.8	
17:00-18:00 น.	54.7	76.3	55.9	51.2	48.0	
18:00-19:00 น.	65.1	78.3	66.2	63.2	61.1	
19:00-20:00 น.	57.9	70.5	59.8	56.8	54.3	
20:00-21:00 น.	55.7	74.6	54.8	50.5	47.3	
21:00-22:00 น.	58.8	74.8	59.1	54.4	51.0	
22:00-23:00 น.	49.4	65.1	51.9	45.6	40.7	
23:00-24:00 น.	53.5	67.8	55.9	51.7	46.7	
00:00-01:00 น.	50.0	64.2	50.6	44.1	39.4	
01:00-02:00 น.	49.9	64.6	53.0	45.3	38.9	
02:00-03:00 น.	54.1	71.2	53.5	50.3	48.5	
03:00-04:00 น.	50.2	64.3	52.9	45.4	39.0	
04:00-05:00 น.	54.3	65.8	56.8	52.9	48.1	
05:00-06:00 น.	59.1	71.3	61.0	58.2	55.5	
06:00-07:00 น.	53.5	77.5	53.9	50.0	46.3	
07:00-08:00 น.	57.7	79.3	57.9	53.0	49.8	
08:00-09:00 น.	61.8	80.0	64.3	57.1	54.2	
09:00-10:00 น.	59.2	77.0	57.7	53.7	51.3	
10:00-11:00 น.	55.6	74.5	57.1	52.2	49.2	
11:00-12:00 น.	61.7	78.6	60.5	55.8	52.9	
L _{eq} 24 hr		58.1				70 dB (A)*
L ₁₀		61.7				-
L _{max}		80.0				115 dB (A)*
L ₁₀		66.2				-
L ₅₀		63.2				-
L ₉₀		61.1				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมร เหมสุพรรณ)

4/7

* ห้ามมิให้เปิด หน้า หรือปิดเอกสารส่วนเอกสารนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2503035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

31/03-01/04/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
12:00-13:00 น.	59.0	78.2	62.3	54.2	51.2	
13:00-14:00 น.	55.9	77.5	56.9	51.5	48.3	
14:00-15:00 น.	53.3	73.3	55.0	50.3	47.0	
15:00-16:00 น.	62.3	81.6	62.6	55.7	52.2	
16:00-17:00 น.	56.8	74.9	57.9	52.3	49.2	
17:00-18:00 น.	59.3	73.2	61.8	56.4	55.0	
18:00-19:00 น.	65.4	77.9	68.6	64.2	62.4	
19:00-20:00 น.	59.4	78.3	57.0	51.5	48.1	
20:00-21:00 น.	58.9	76.2	58.2	52.7	48.8	
21:00-22:00 น.	51.6	70.2	52.1	45.6	38.9	
22:00-23:00 น.	52.6	66.2	46.8	40.3	37.1	
23:00-24:00 น.	54.5	71.7	54.1	48.2	40.9	
00:00-01:00 น.	47.0	64.1	46.8	38.5	36.0	
01:00-02:00 น.	50.0	68.1	39.8	36.0	34.8	
02:00-03:00 น.	51.7	68.9	44.5	39.0	36.8	
03:00-04:00 น.	50.7	71.5	46.6	38.3	35.4	
04:00-05:00 น.	50.7	68.6	51.7	44.4	39.7	
05:00-06:00 น.	57.0	69.7	57.8	55.1	52.1	
06:00-07:00 น.	54.8	75.2	55.8	50.0	45.7	
07:00-08:00 น.	58.7	79.1	56.7	50.6	47.4	
08:00-09:00 น.	60.8	76.4	59.9	55.6	52.5	
09:00-10:00 น.	60.6	77.7	61.9	56.8	51.6	
10:00-11:00 น.	57.4	73.3	58.7	53.3	50.2	
11:00-12:00 น.	62.6	79.9	66.8	57.7	54.8	
L _{eq} 24 hr		58.5				70 dB (A)*
L ₁₀		61.4				-
L _{max}		81.6				115 dB (A)*
L ₁₀		68.6				-
L ₅₀		64.2				-
L ₉₀		62.4				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมร เหมสุพรรณ)

6/7

* ห้ามมิให้เปิด หน้า หรือปิดเอกสารส่วนเอกสารนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *


รายงานผลการวิเคราะห์


ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาวาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พัสดุโดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 มีนาคม - 2 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 3 - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model45(Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2503035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-2/04/2568						
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	L_{90}	Standard*
12:00-13:00 น.	58.2	75.7	58.1	52.3	48.8	
13:00-14:00 น.	65.0	82.4	61.6	55.4	51.6	
14:00-15:00 น.	57.2	77.6	55.3	51.5	48.9	
15:00-16:00 น.	60.9	80.7	62.3	58.7	55.9	
16:00-17:00 น.	57.5	76.3	58.7	53.4	49.9	
17:00-18:00 น.	55.6	70.1	58.5	52.2	47.9	
18:00-19:00 น.	64.8	75.5	63.9	60.7	58.1	
19:00-20:00 น.	59.4	71.5	60.2	57.4	54.3	
20:00-21:00 น.	57.3	70.0	58.4	53.1	49.6	
21:00-22:00 น.	49.4	68.7	51.2	46.0	39.8	
22:00-23:00 น.	52.6	67.4	55.7	51.9	46.1	
23:00-24:00 น.	41.9	62.2	41.2	37.6	35.2	
00:00-01:00 น.	49.3	67.3	44.5	39.1	36.0	
01:00-02:00 น.	45.3	65.0	40.5	36.3	35.1	
02:00-03:00 น.	41.3	60.1	39.1	35.7	34.8	
03:00-04:00 น.	36.9	59.5	38.9	35.4	34.4	
04:00-05:00 น.	54.4	65.5	55.3	50.9	42.6	
05:00-06:00 น.	59.9	71.1	62.2	59.2	56.4	
06:00-07:00 น.	53.7	71.3	55.4	49.7	45.4	
07:00-08:00 น.	57.8	75.7	58.1	51.3	47.4	
08:00-09:00 น.	61.4	75.8	61.0	55.5	52.0	
09:00-10:00 น.	59.2	76.2	60.6	54.7	52.6	
10:00-11:00 น.	54.3	71.9	55.5	51.0	48.1	
11:00-12:00 น.	62.9	76.0	66.7	58.2	54.7	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		58.7				70 dB (A)*
L_{10}		61.6				-
L_{50}		82.4				115 dB (A)*
L_{max}		66.7				-
L_{10}		60.7				-
L_{50}		58.1				-

หมายเหตุ : * จากภาคผนวกกรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ นุ่มหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เจริญกิจ)



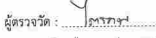
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 2

รายงานผลการวิเคราะห์

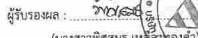
ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 – 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม – 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2508009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

19-20/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	54.4	77.6	58.9	46.3	41.7	
10:00-11:00 น.	54.2	78.7	55.4	43.3	39.2	
11:00-12:00 น.	61.8	92.5	52.9	42.6	34.4	
12:00-13:00 น.	58.5	89.8	46.0	37.8	35.4	
13:00-14:00 น.	56.5	84.8	48.4	39.4	36.2	
14:00-15:00 น.	49.9	77.6	44.4	38.0	34.5	
15:00-16:00 น.	61.8	89.7	48.2	41.9	39.5	
16:00-17:00 น.	58.5	90.8	45.7	40.5	38.1	
17:00-18:00 น.	58.5	89.0	40.3	37.3	35.7	
18:00-19:00 น.	58.7	88.6	44.4	39.3	37.2	
19:00-20:00 น.	60.0	88.6	46.4	43.9	43.0	
20:00-21:00 น.	59.7	84.5	46.8	45.2	43.8	
21:00-22:00 น.	43.4	56.9	44.5	43.2	42.1	
22:00-23:00 น.	51.6	86.1	43.4	42.4	40.9	
23:00-24:00 น.	42.3	53.0	43.2	42.4	40.9	
00:00-01:00 น.	41.4	53.9	42.6	41.7	39.6	
01:00-02:00 น.	45.3	79.3	41.9	39.6	38.5	
02:00-03:00 น.	40.4	51.7	41.6	40.2	39.4	
03:00-04:00 น.	41.7	48.0	42.5	41.7	40.9	
04:00-05:00 น.	40.4	49.6	41.5	40.6	39.4	
05:00-06:00 น.	54.6	83.0	40.4	37.6	36.0	
06:00-07:00 น.	54.2	81.0	48.0	38.5	33.8	
07:00-08:00 น.	58.5	87.9	47.3	37.2	33.9	
08:00-09:00 น.	57.5	86.7	46.4	37.6	33.8	
L _{eq} 24 hr		56.6				70 dB (A)*
L ₁₀		58.8				-
L _{max}		92.5				115 dB (A)*
L ₁₀		58.9				-
L ₅₀		46.3				-
L ₉₀		43.8				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

1/7

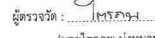
* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนหรือเอกสาร โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

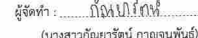
รายงานผลการวิเคราะห์


ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 – 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม – 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2508009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

20-21/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	52.4	77.4	48.6	37.0	30.4	
10:00-11:00 น.	49.9	79.1	47.8	34.5	28.9	
11:00-12:00 น.	57.8	87.3	49.0	33.0	29.0	
12:00-13:00 น.	57.0	88.8	42.8	33.0	29.1	
13:00-14:00 น.	53.1	83.3	46.3	32.9	28.1	
14:00-15:00 น.	52.8	85.7	49.1	39.7	34.5	
15:00-16:00 น.	59.7	87.7	48.8	42.6	36.9	
16:00-17:00 น.	53.1	86.0	45.4	34.8	31.6	
17:00-18:00 น.	58.5	86.5	41.9	36.0	33.7	
18:00-19:00 น.	57.9	85.7	43.4	38.0	36.3	
19:00-20:00 น.	57.3	86.2	44.5	43.3	42.3	
20:00-21:00 น.	60.0	87.3	44.9	42.8	42.0	
21:00-22:00 น.	54.8	83.8	42.9	42.0	41.3	
22:00-23:00 น.	55.7	80.9	42.8	41.7	40.8	
23:00-24:00 น.	40.9	61.1	41.6	40.7	39.9	
00:00-01:00 น.	45.2	75.7	40.4	39.6	39.0	
01:00-02:00 น.	38.4	55.2	39.0	37.9	37.2	
02:00-03:00 น.	49.2	80.5	38.3	37.3	36.3	
03:00-04:00 น.	41.4	53.2	42.4	41.8	41.2	
04:00-05:00 น.	42.0	56.3	42.4	41.6	40.9	
05:00-06:00 น.	45.8	76.7	40.3	38.0	37.1	
06:00-07:00 น.	56.8	82.9	44.1	35.9	32.6	
07:00-08:00 น.	59.1	87.8	42.7	34.7	32.2	
08:00-09:00 น.	54.5	85.1	40.8	33.5	30.7	
L _{eq} 24 hr		55.3				70 dB (A)*
L ₁₀		58.7				-
L _{max}		88.8				115 dB (A)*
L ₁₀		49.1				-
L ₅₀		43.3				-
L ₉₀		42.3				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

2/7

* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนหรือเอกสาร โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

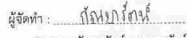
รายงานผลการวิเคราะห์

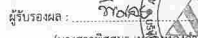
ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 – 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม – 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2508009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

21-22/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	48.9	74.9	51.4	39.6	31.1	
10:00-11:00 น.	54.7	87.1	48.8	37.8	30.9	
11:00-12:00 น.	59.4	88.2	50.9	36.9	29.1	
12:00-13:00 น.	55.1	85.9	42.1	30.2	27.4	
13:00-14:00 น.	48.9	80.9	47.4	39.1	35.9	
14:00-15:00 น.	61.0	79.7	55.6	45.3	40.8	
15:00-16:00 น.	55.7	80.4	47.8	43.0	41.5	
16:00-17:00 น.	59.4	90.3	42.4	36.5	35.2	
17:00-18:00 น.	56.6	84.4	41.5	37.6	36.0	
18:00-19:00 น.	43.7	77.4	42.6	39.7	37.9	
19:00-20:00 น.	57.1	88.2	46.6	45.6	44.8	
20:00-21:00 น.	58.8	89.3	46.7	45.8	45.2	
21:00-22:00 น.	45.5	60.9	46.0	45.4	44.7	
22:00-23:00 น.	48.2	78.3	45.9	45.3	44.7	
23:00-24:00 น.	49.4	77.1	46.4	45.8	45.0	
00:00-01:00 น.	50.6	79.1	46.4	45.6	44.8	
01:00-02:00 น.	48.9	60.7	49.3	48.3	47.2	
02:00-03:00 น.	50.5	56.1	51.0	50.4	49.7	
03:00-04:00 น.	50.7	54.2	51.2	50.6	49.8	
04:00-05:00 น.	50.2	52.5	51.0	50.3	49.5	
05:00-06:00 น.	46.3	65.8	47.6	46.3	43.7	
06:00-07:00 น.	54.4	83.3	46.6	37.2	34.9	
07:00-08:00 น.	58.0	87.5	46.2	36.2	34.2	
08:00-09:00 น.	62.9	88.3	48.4	34.7	31.6	
L _{eq} 24 hr		56.0				70 dB (A)*
L ₁₀		58.9				-
L _{max}		90.3				115 dB (A)*
L ₁₀		55.6				-
L ₅₀		50.6				-
L ₉₀		49.8				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

3/7

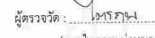
* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนหรือเอกสาร โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

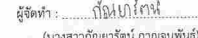
รายงานผลการวิเคราะห์

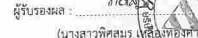
ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 – 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม – 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2508009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

22-23/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	57.4	88.1	50.8	35.5	31.3	
10:00-11:00 น.	59.2	84.3	55.9	42.0	33.1	
11:00-12:00 น.	54.6	86.9	43.6	35.7	32.6	
12:00-13:00 น.	60.8	90.7	43.5	35.4	31.2	
13:00-14:00 น.	55.8	85.1	42.5	33.8	30.9	
14:00-15:00 น.	50.0	68.7	43.6	35.0	30.7	
15:00-16:00 น.	59.7	88.2	42.8	31.9	29.5	
16:00-17:00 น.	60.6	88.9	44.7	35.8	31.7	
17:00-18:00 น.	59.8	84.7	51.8	44.3	39.2	
18:00-19:00 น.	55.5	86.6	42.4	39.9	38.6	
19:00-20:00 น.	54.1	84.5	42.4	40.6	39.5	
20:00-21:00 น.	53.8	87.1	42.4	41.3	40.5	
21:00-22:00 น.	57.0	86.1	44.1	42.8	42.1	
22:00-23:00 น.	45.0	75.8	43.4	42.6	41.9	
23:00-24:00 น.	50.3	81.1	43.4	42.8	42.1	
00:00-01:00 น.	41.8	64.1	42.4	41.2	40.5	
01:00-02:00 น.	41.5	52.7	42.3	41.3	40.3	
02:00-03:00 น.	44.8	50.3	45.5	44.0	42.6	
03:00-04:00 น.	49.7	54.9	50.5	49.6	48.5	
04:00-05:00 น.	49.0	53.0	50.1	48.8	46.5	
05:00-06:00 น.	53.9	82.4	42.6	38.6	36.6	
06:00-07:00 น.	62.1	95.6	42.5	36.7	34.5	
07:00-08:00 น.	55.8	85.6	43.6	36.6	33.3	
08:00-09:00 น.	60.0	88.4	45.6	35.4	32.3	
L _{eq} 24 hr		56.8				70 dB (A)*
L ₁₀		61.2				-
L _{max}		95.6				115 dB (A)*
L ₁₀		55.9				-
L ₅₀		49.6				-
L ₉₀		48.5				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

4/7

* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนหรือเอกสาร โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *




บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10150
184 Soi Phutthamonthon soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10150
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiaabconsul@gmail.com


รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2508009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

23-24/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	52.4	81.9	38.4	31.6	29.2	
10:00-11:00 น.	52.6	76.9	41.7	33.4	30.6	
11:00-12:00 น.	55.8	85.6	39.6	32.0	29.8	
12:00-13:00 น.	58.6	88.1	46.6	39.8	37.6	
13:00-14:00 น.	51.3	84.4	39.2	36.1	33.8	
14:00-15:00 น.	55.1	87.1	39.9	33.5	31.2	
15:00-16:00 น.	57.3	87.1	39.8	34.7	32.8	
16:00-17:00 น.	55.5	89.0	40.2	32.3	30.2	
17:00-18:00 น.	50.6	80.1	39.1	33.4	31.4	
18:00-19:00 น.	57.6	88.2	41.5	37.8	36.2	
19:00-20:00 น.	56.7	86.4	44.4	42.9	41.2	
20:00-21:00 น.	56.2	78.4	50.1	47.7	45.7	
21:00-22:00 น.	46.3	60.0	46.8	46.0	45.3	
22:00-23:00 น.	45.8	57.9	46.7	45.9	45.1	
23:00-24:00 น.	48.3	78.0	46.7	45.2	44.2	
00:00-01:00 น.	43.4	60.8	45.3	43.3	40.3	
01:00-02:00 น.	44.7	54.3	45.3	44.2	42.0	
02:00-03:00 น.	49.8	58.2	50.9	50.1	49.3	
03:00-04:00 น.	51.7	64.0	52.3	51.6	50.8	
04:00-05:00 น.	51.1	59.5	52.1	51.3	50.4	
05:00-06:00 น.	51.5	78.5	48.1	42.7	38.2	
06:00-07:00 น.	41.6	66.4	43.1	38.4	36.5	
07:00-08:00 น.	56.2	86.5	39.9	36.6	34.7	
08:00-09:00 น.	60.1	84.7	41.4	37.5	34.7	
L _{eq} 24 hr	54.4					70 dB (A)*
L ₁₀	57.2					-
L _{max}	89.0					115 dB (A)*
L ₁₀	52.3					-
L ₅₀	51.6					-
L ₉₀	50.8					-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

5/7

* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการแก้ไข โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *




บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10150
184 Soi Phutthamonthon soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10150
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiaabconsul@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์


ชื่อโครงการ : ทำอาภาคนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2508009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

25-26/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	63.3	88.5	44.7	37.4	35.8	
10:00-11:00 น.	50.2	77.9	41.8	37.9	35.2	
11:00-12:00 น.	60.4	89.0	55.8	43.8	38.4	
12:00-13:00 น.	58.4	87.6	48.2	41.6	36.6	
13:00-14:00 น.	52.6	82.2	55.4	46.9	41.9	
14:00-15:00 น.	52.8	85.6	43.0	39.0	37.2	
15:00-16:00 น.	57.0	86.5	42.3	37.5	35.5	
16:00-17:00 น.	60.7	87.2	50.5	37.7	35.9	
17:00-18:00 น.	53.6	86.6	40.2	37.3	36.0	
18:00-19:00 น.	58.9	79.8	49.8	43.8	41.8	
19:00-20:00 น.	55.9	85.9	44.9	44.0	43.3	
20:00-21:00 น.	56.5	89.0	47.3	45.4	44.6	
21:00-22:00 น.	52.5	80.9	46.6	45.7	45.2	
22:00-23:00 น.	49.9	79.0	45.1	44.3	43.8	
23:00-24:00 น.	43.9	58.7	44.8	42.9	42.1	
00:00-01:00 น.	44.8	63.4	42.8	41.7	40.4	
01:00-02:00 น.	44.2	76.3	44.3	40.8	39.9	
02:00-03:00 น.	48.0	63.8	47.8	46.4	45.3	
03:00-04:00 น.	51.5	62.0	52.2	51.3	50.5	
04:00-05:00 น.	51.7	58.8	52.9	51.3	50.4	
05:00-06:00 น.	48.3	65.7	50.3	47.8	43.2	
06:00-07:00 น.	46.9	75.9	48.1	46.2	41.0	
07:00-08:00 น.	59.1	89.8	46.7	43.0	42.0	
08:00-09:00 น.	54.9	83.1	44.6	42.2	40.4	
L _{eq} 24 hr	56.2					70 dB (A)*
L ₁₀	58.2					-
L _{max}	89.8					115 dB (A)*
L ₁₀	55.8					-
L ₅₀	51.3					-
L ₉₀	50.5					-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

7/7

* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการแก้ไข โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *




บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10150
184 Soi Phutthamonthon soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10150
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiaabconsul@gmail.com

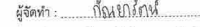
รายงานผลการวิเคราะห์

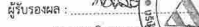
ชื่อโครงการ : ทำอาภาคนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262341E 1820267N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2423 เลขที่รายงาน : RPS2508009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

24-25/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	38.8	62.1	40.2	35.9	33.3	
10:00-11:00 น.	43.3	68.1	40.9	36.1	33.8	
11:00-12:00 น.	62.5	91.2	47.9	39.6	36.7	
12:00-13:00 น.	59.5	87.2	45.1	38.1	35.5	
13:00-14:00 น.	51.3	83.8	42.8	38.5	35.6	
14:00-15:00 น.	54.4	86.3	39.6	34.4	30.9	
15:00-16:00 น.	58.1	86.6	41.5	36.7	32.5	
16:00-17:00 น.	56.4	86.6	43.2	37.0	35.4	
17:00-18:00 น.	55.8	82.2	39.3	35.1	33.7	
18:00-19:00 น.	58.4	85.6	47.1	39.3	38.1	
19:00-20:00 น.	56.8	79.6	46.0	42.1	40.7	
20:00-21:00 น.	60.6	87.8	46.0	44.6	43.9	
21:00-22:00 น.	54.8	83.4	44.5	43.0	41.8	
22:00-23:00 น.	56.6	80.2	42.6	41.4	40.6	
23:00-24:00 น.	53.0	83.1	43.0	42.3	41.6	
00:00-01:00 น.	52.0	79.7	42.7	42.0	41.3	
01:00-02:00 น.	54.9	81.8	40.7	38.5	37.3	
02:00-03:00 น.	40.1	50.3	41.8	40.2	38.6	
03:00-04:00 น.	49.0	78.3	44.7	43.1	41.5	
04:00-05:00 น.	42.0	56.1	42.3	40.2	38.0	
05:00-06:00 น.	55.3	81.9	42.1	39.5	37.6	
06:00-07:00 น.	46.1	78.8	41.9	39.6	38.2	
07:00-08:00 น.	58.2	89.6	43.6	40.0	38.2	
08:00-09:00 น.	58.6	85.7	45.9	39.3	37.6	
L _{eq} 24 hr	56.3					70 dB (A)*
L ₁₀	60.1					-
L _{max}	91.2					115 dB (A)*
L ₁₀	47.9					-
L ₅₀	44.6					-
L ₉₀	43.9					-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

6/7

* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการแก้ไข โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10150
184 Soi Phutthamonthon soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10150
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiaabconsul@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508010
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N PN2405 เลขที่รายงาน : RPS2508010
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

19-20/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
08:00-09:00 น.	56.0	76.4	58.3	55.8	54.9	
09:00-10:00 น.	51.8	79.6	49.5	43.2	42.2	
10:00-11:00 น.	50.4	75.8	50.6	42.2	41.0	
11:00-12:00 น.	50.7	72.9	53.2	42.7	40.9	
12:00-13:00 น.	49.7	74.0	50.0	40.8	38.6	
13:00-14:00 น.	54.4	87.7	49.4	37.7	34.5	
14:00-15:00 น.	48.8	75.5	52.6	40.2	34.1	
15:00-16:00 น.	51.8	75.3	53.7	44.0	39.6	
16:00-17:00 น.	53.8	84.0	53.3	42.5	39.4	
17:00-18:00 น.	56.9	80.7	57.7	55.6	54.8	
18:00-19:00 น.	56.2	77.7	57.3	55.6	55.0	
19:00-20:00 น.	53.7	80.9	52.9	49.1	48.4	
20:00-21:00 น.	48.0	71.4	49.5	40.6	38.7	
21:00-22:00 น.	55.5	81.0	43.2	39.8	38.1	
22:00-23:00 น.	40.8	64.5	40.9	38.3	37.0	
23:00-24:00 น.	44.7	75.4	40.3	36.7	35.3	
00:00-01:00 น.	37.6	65.0	37.1	35.4	34.4	
01:00-02:00 น.	45.8	76.6	37.0	34.8	33.7	
02:00-03:00 น.	53.5	83.3	38.2	35.4	33.9	
03:00-04:00 น.	43.1	67.1	36.8	34.7	33.4	
04:00-05:00 น.	44.3	66.4	39.3	36.1	34.5	
05:00-06:00 น.	47.1	66.0	49.5	39.6	37.3	
06:00-07:00 น.	56.3	79.4	57.1	55.6	55.2	
07:00-08:00 น.	56.6	79.8	57.3	55.6	55.1	
L _{eq} 24 hr	52.7					70 dB (A)*
L ₁₀	57.0					-
L _{max}	87.7					115 dB (A)*
L ₁₀	58.3					-
L ₅₀	55.8					-
L ₉₀	55.2					-


รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนานาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงหราช
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

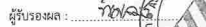
วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2508010
เลขที่รายงาน : RPS2508010

20-21/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
08:00-09:00 น.	54.3	75.0	56.5	49.8	48.7	
09:00-10:00 น.	56.2	84.4	52.2	46.8	43.0	
10:00-11:00 น.	55.2	77.6	51.5	39.7	34.2	
11:00-12:00 น.	55.5	86.4	55.1	40.3	36.8	
12:00-13:00 น.	55.6	82.1	54.2	40.8	35.6	
13:00-14:00 น.	53.4	81.6	49.0	39.6	33.2	
14:00-15:00 น.	58.6	94.9	51.8	38.0	33.7	
15:00-16:00 น.	57.0	79.1	55.2	44.6	38.4	
16:00-17:00 น.	58.8	91.0	56.3	44.3	39.6	
17:00-18:00 น.	59.1	88.1	60.1	54.8	53.9	
18:00-19:00 น.	58.1	80.5	58.0	56.3	55.6	
19:00-20:00 น.	53.5	79.9	52.8	49.1	48.5	
20:00-21:00 น.	52.3	74.4	51.7	48.1	42.7	
21:00-22:00 น.	48.9	74.7	46.3	41.9	39.8	
22:00-23:00 น.	44.9	69.2	42.0	40.3	38.5	
23:00-24:00 น.	40.3	67.8	41.1	37.5	35.9	
00:00-01:00 น.	52.9	85.4	40.1	37.0	35.6	
01:00-02:00 น.	49.6	82.5	38.7	36.0	34.7	
02:00-03:00 น.	44.1	73.0	37.5	35.1	33.6	
03:00-04:00 น.	41.7	69.1	39.0	35.9	34.3	
04:00-05:00 น.	42.7	68.2	37.1	32.6	31.6	
05:00-06:00 น.	47.4	66.5	49.6	37.0	33.3	
06:00-07:00 น.	55.9	72.8	56.6	55.6	55.1	
07:00-08:00 น.	56.3	68.6	57.6	55.4	54.9	
L _{eq} 24 hr			54.7			70 dB (A)*
L _{dn}			57.8			-
L _{max}			94.9			115 dB (A)*
L ₁₀			60.1			-
L ₅₀			56.3			-
L ₉₀			55.6			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เจริญทองคำ)

2/7

* ห้ามมิให้แก้ไข ค่าๆ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์


ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนานาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงหราช
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2508010
เลขที่รายงาน : RPS2508010

22-23/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
08:00-09:00 น.	56.9	71.2	58.2	56.2	55.2	
09:00-10:00 น.	51.2	71.6	52.2	41.1	35.2	
10:00-11:00 น.	50.9	75.1	51.9	41.7	37.2	
11:00-12:00 น.	51.3	80.6	52.1	42.6	37.0	
12:00-13:00 น.	50.9	72.8	54.0	43.5	36.2	
13:00-14:00 น.	52.0	71.9	52.7	49.2	48.7	
14:00-15:00 น.	52.3	76.9	50.9	48.6	48.0	
15:00-16:00 น.	53.7	78.9	53.1	48.8	47.8	
16:00-17:00 น.	54.1	80.4	54.2	40.9	35.4	
17:00-18:00 น.	58.9	82.1	57.7	55.5	54.9	
18:00-19:00 น.	55.8	71.3	56.9	55.8	55.3	
19:00-20:00 น.	55.2	80.2	53.9	49.4	48.5	
20:00-21:00 น.	52.6	84.5	53.1	44.7	41.7	
21:00-22:00 น.	50.9	77.5	51.8	43.1	41.0	
22:00-23:00 น.	55.1	77.7	55.5	55.0	54.5	
23:00-24:00 น.	54.7	65.7	55.1	54.7	54.3	
00:00-01:00 น.	52.7	78.9	54.7	54.3	51.3	
01:00-02:00 น.	33.9	55.9	34.4	33.4	32.6	
02:00-03:00 น.	49.7	66.3	48.3	33.8	33.0	
03:00-04:00 น.	47.1	68.1	36.7	34.8	33.6	
04:00-05:00 น.	47.4	74.1	37.8	34.7	33.2	
05:00-06:00 น.	50.1	70.4	46.9	37.6	35.5	
06:00-07:00 น.	56.1	71.8	56.4	55.6	55.2	
07:00-08:00 น.	57.6	86.6	58.0	55.6	55.1	
L _{eq} 24 hr			53.8			70 dB (A)*
L _{dn}			59.1			-
L _{max}			86.6			115 dB (A)*
L ₁₀			58.2			-
L ₅₀			56.2			-
L ₉₀			55.3			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เจริญทองคำ)

4/7

* ห้ามมิให้แก้ไข ค่าๆ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

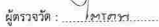
รายงานผลการวิเคราะห์

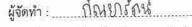
ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนานาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงหราช
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

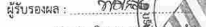
วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2508010
เลขที่รายงาน : RPS2508010

21-22/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
08:00-09:00 น.	55.8	74.7	58.0	51.1	49.0	
09:00-10:00 น.	49.4	67.8	50.2	48.0	47.4	
10:00-11:00 น.	51.6	74.1	53.3	40.5	36.9	
11:00-12:00 น.	48.9	71.6	48.9	39.3	33.1	
12:00-13:00 น.	52.9	78.7	52.6	38.2	33.5	
13:00-14:00 น.	56.2	81.2	53.0	39.1	34.1	
14:00-15:00 น.	64.1	88.6	61.3	54.9	46.1	
15:00-16:00 น.	59.0	73.2	54.8	45.4	43.3	
16:00-17:00 น.	51.3	73.9	54.4	43.3	41.4	
17:00-18:00 น.	57.3	82.9	58.6	55.5	54.7	
18:00-19:00 น.	57.3	71.9	57.2	56.1	55.6	
19:00-20:00 น.	58.5	85.8	52.7	49.5	48.9	
20:00-21:00 น.	49.8	72.3	48.0	44.5	43.1	
21:00-22:00 น.	50.9	81.7	44.9	41.3	40.5	
22:00-23:00 น.	52.9	83.3	43.5	41.0	40.1	
23:00-24:00 น.	49.5	70.9	42.3	39.6	38.8	
00:00-01:00 น.	50.9	74.8	47.1	38.5	36.8	
01:00-02:00 น.	53.8	61.6	54.2	53.7	53.2	
02:00-03:00 น.	51.9	68.2	53.9	53.1	52.4	
03:00-04:00 น.	51.4	57.7	53.1	52.7	52.1	
04:00-05:00 น.	49.4	64.4	49.9	35.7	32.5	
05:00-06:00 น.	46.8	69.1	48.4	39.7	37.2	
06:00-07:00 น.	56.1	72.6	57.3	55.5	54.9	
07:00-08:00 น.	58.1	81.0	59.2	56.5	56.0	
L _{eq} 24 hr			55.7			70 dB (A)*
L _{dn}			59.7			-
L _{max}			88.6			115 dB (A)*
L ₁₀			61.3			-
L ₅₀			56.5			-
L ₉₀			56.0			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิศมร เจริญทองคำ)

3/7

* ห้ามมิให้แก้ไข ค่าๆ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *


รายงานผลการวิเคราะห์

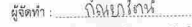
ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนานาชาติดอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงหราช
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N PN2405
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2508010
เลขที่รายงาน : RPS2508010

23-24/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
08:00-09:00 น.	55.2	75.6	57.9	51.6	49.0	
09:00-10:00 น.	57.6	82.1	58.1	50.9	47.9	
10:00-11:00 น.	60.0	86.0	60.4	44.6	37.3	
11:00-12:00 น.	55.8	79.2	54.4	42.3	37.2	
12:00-13:00 น.	61.7	99.2	60.6	47.4	41.8	
13:00-14:00 น.	56.7	81.7	53.6	41.2	37.4	
14:00-15:00 น.	56.3	85.1	51.5	39.5	35.3	
15:00-16:00 น.	57.7	85.7	56.6	43.6	38.0	
16:00-17:00 น.	53.5	78.8	54.4	40.4	35.4	
17:00-18:00 น.	59.0	83.5	58.5	55.5	55.1	
18:00-19:00 น.	56.7	72.0	58.2	56.0	55.3	
19:00-20:00 น.	52.3	74.5	51.6	49.4	48.8	
20:00-21:00 น.	49.6	72.6	50.5	41.7	40.2	
21:00-22:00 น.	45.6	69.8	45.9	37.6	36.4	
22:00-23:00 น.	53.2	80.1	44.7	37.6	36.0	
23:00-24:00 น.	39.5	64.7	39.0	37.0	35.8	
00:00-01:00 น.	39.2	64.7	38.1	36.7	35.6	
01:00-02:00 น.	46.0	79.7	36.9	35.5	34.3	
02:00-03:00 น.	41.5	69.0	35.5	34.5	33.0	
03:00-04:00 น.	42.1	70.1	35.7	33.8	31.8	
04:00-05:00 น.	44.4	63.6	42.0	40.2	35.6	
05:00-06:00 น.	49.8	71.8	50.2	41.9	38.3	
06:00-07:00 น.	56.2	78.0	56.5	55.7	55.3	
07:00-08:00 น.	56.7	75.8	56.9	56.0	55.6	
L _{eq} 24 hr			55.4			70 dB (A)*
L _{dn}			58.2			-
L _{max}			99.2			115 dB (A)*
L ₁₀			60.6			-
L ₅₀			56.0			-
L ₉₀			55.6			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญจรัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล :

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น

สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์ราช

ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N

วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter


เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N PN2405

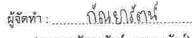
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

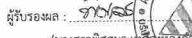
วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2508010
เลขที่รายงาน : RPS2508010

24-25/08/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
08:00-09:00 น.	55.0	80.1	55.6	49.5	48.8
09:00-10:00 น.	51.3	76.6	51.8	48.8	48.1
10:00-11:00 น.	50.4	79.0	51.0	40.9	36.7
11:00-12:00 น.	49.0	72.8	49.7	40.7	38.6
12:00-13:00 น.	58.6	86.3	50.6	43.3	39.1
13:00-14:00 น.	50.2	81.1	51.2	42.8	40.1
14:00-15:00 น.	49.2	75.3	51.3	37.4	33.7
15:00-16:00 น.	50.4	75.6	51.3	40.0	36.4
16:00-17:00 น.	52.4	77.4	52.1	40.6	38.1
17:00-18:00 น.	56.8	76.9	57.3	55.8	54.8
18:00-19:00 น.	58.6	86.6	57.7	55.9	55.0
19:00-20:00 น.	53.5	78.6	53.4	49.3	48.7
20:00-21:00 น.	51.0	76.6	51.2	44.2	42.0
21:00-22:00 น.	46.9	69.4	46.0	42.6	41.0
22:00-23:00 น.	45.2	65.8	45.8	43.9	42.1
23:00-24:00 น.	55.5	83.1	48.2	43.9	41.7
00:00-01:00 น.	46.5	76.0	46.0	45.3	38.7
01:00-02:00 น.	42.9	68.2	42.7	39.0	36.4
02:00-03:00 น.	43.5	73.7	43.4	41.8	36.2
03:00-04:00 น.	42.1	62.4	40.2	36.8	33.4
04:00-05:00 น.	42.6	69.3	40.3	37.4	35.7
05:00-06:00 น.	49.6	71.7	50.2	39.5	36.7
06:00-07:00 น.	57.4	84.5	56.5	55.2	54.8
07:00-08:00 น.	56.8	73.1	58.4	55.5	54.9
L _{eq} 24 hr	53.2				
L ₁₀	58.1				
L _{max}	86.6				
L ₁₀	58.4				
L ₅₀	55.9				
L ₉₀	55.0				

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญ์ณ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวทิศสม เพลือทองศิริ)



* ถ้ามีไม้กั้น หรือสิ่งกีดขวางส่วนของการวัด โดยไม่ได้ระบุค่าเป็นลักษณะอื่นใด

6/7

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น

สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร

ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N

วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2420

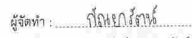
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074


วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2508011
เลขที่รายงาน : RPS2508011

19-20/08/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
09:00-10:00 น.	52.9	73.8	55.4	50.3	46.6
10:00-11:00 น.	53.3	72.4	55.4	51.1	47.7
11:00-12:00 น.	61.6	76.0	62.5	55.6	53.7
12:00-13:00 น.	60.1	75.7	62.8	56.0	51.8
13:00-14:00 น.	56.7	75.2	56.7	52.1	47.9
14:00-15:00 น.	54.2	77.3	55.7	51.5	48.3
15:00-16:00 น.	62.3	77.3	65.3	59.7	55.6
16:00-17:00 น.	57.7	75.3	57.9	52.9	49.5
17:00-18:00 น.	57.9	78.4	60.1	54.9	50.5
18:00-19:00 น.	65.0	78.0	66.9	62.9	59.3
19:00-20:00 น.	55.8	71.6	58.1	52.9	50.7
20:00-21:00 น.	56.1	76.2	59.2	52.0	47.0
21:00-22:00 น.	47.6	64.8	48.8	45.4	43.8
22:00-23:00 น.	46.9	66.7	48.2	44.4	43.2
23:00-24:00 น.	45.4	65.9	44.3	42.5	41.5
00:00-01:00 น.	42.7	60.6	43.0	41.3	40.3
01:00-02:00 น.	53.6	73.9	53.2	45.4	39.9
02:00-03:00 น.	41.8	60.6	43.3	40.0	38.8
03:00-04:00 น.	43.4	64.1	43.2	41.5	40.2
04:00-05:00 น.	57.1	72.7	57.3	49.5	41.3
05:00-06:00 น.	57.9	74.2	60.6	55.0	49.6
06:00-07:00 น.	52.9	77.1	54.0	49.6	46.1
07:00-08:00 น.	58.0	79.3	56.7	52.0	48.3
08:00-09:00 น.	62.0	80.3	62.9	57.8	55.1
L _{eq} 24 hr	57.8				
L ₁₀	60.9				
L _{max}	80.3				
L ₁₀	66.9				
L ₅₀	62.9				
L ₉₀	59.3				

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญ์ณ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวทิศสม เพลือทองศิริ)



* ถ้ามีไม้กั้น หรือสิ่งกีดขวางส่วนของการวัด โดยไม่ได้ระบุค่าเป็นลักษณะอื่นใด

1/7

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น

สถานที่เก็บตัวอย่าง : บ้านสิงห์ราช

ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263290E 1822514N

วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter

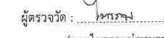
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 44 S/N PN2405

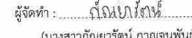
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074


วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2508010
เลขที่รายงาน : RPS2508010

25-26/08/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
08:00-09:00 น.	54.8	74.4	56.4	51.2	49.3
09:00-10:00 น.	50.1	75.5	47.7	42.0	39.3
10:00-11:00 น.	50.0	74.9	48.8	42.9	39.4
11:00-12:00 น.	52.4	77.9	53.3	43.6	40.4
12:00-13:00 น.	56.7	85.7	52.1	42.1	39.6
13:00-14:00 น.	49.7	72.6	49.5	39.7	37.5
14:00-15:00 น.	53.5	83.7	51.0	39.2	36.0
15:00-16:00 น.	51.2	79.6	49.5	41.1	38.0
16:00-17:00 น.	54.9	75.7	55.5	51.2	44.6
17:00-18:00 น.	58.6	88.4	57.5	54.7	54.1
18:00-19:00 น.	65.2	89.2	59.6	56.6	56.0
19:00-20:00 น.	55.5	72.9	56.4	52.9	51.2
20:00-21:00 น.	50.4	64.9	52.6	47.6	45.0
21:00-22:00 น.	45.7	66.8	46.2	43.6	42.2
22:00-23:00 น.	47.4	75.0	47.5	46.6	44.1
23:00-24:00 น.	45.5	60.9	46.8	46.2	45.6
00:00-01:00 น.	50.8	79.9	42.5	41.2	39.9
01:00-02:00 น.	47.6	57.4	47.1	46.5	45.9
02:00-03:00 น.	50.3	69.8	50.7	49.5	48.9
03:00-04:00 น.	47.3	63.8	46.8	46.0	45.4
04:00-05:00 น.	45.7	64.5	45.5	44.5	43.7
05:00-06:00 น.	51.4	73.9	46.4	43.6	39.2
06:00-07:00 น.	56.7	69.3	57.3	56.3	55.7
07:00-08:00 น.	58.6	81.9	58.9	56.5	55.9
L _{eq} 24 hr	55.4				
L ₁₀	58.7				
L _{max}	89.2				
L ₁₀	59.6				
L ₅₀	56.6				
L ₉₀	56.0				

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : 
(นางสาวกัญญ์ณ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : 
(นางสาวทิศสม เพลือทองศิริ)



* ถ้ามีไม้กั้น หรือสิ่งกีดขวางส่วนของการวัด โดยไม่ได้ระบุค่าเป็นลักษณะอื่นใด

7/7

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนานาชาติขอนแก่น

สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร

ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N

วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568

วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2420

อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2508011
เลขที่รายงาน : RPS2508011

20-21/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	53.1	74.4	55.9	50.4	46.8	
10:00-11:00 น.	54.5	71.7	56.9	53.1	49.9	
11:00-12:00 น.	60.1	77.8	63.1	57.1	54.1	
12:00-13:00 น.	58.6	77.1	59.4	53.9	50.4	
13:00-14:00 น.	52.9	72.2	55.1	49.9	46.4	
14:00-15:00 น.	53.6	71.3	55.9	51.0	47.4	
15:00-16:00 น.	60.5	77.6	61.1	56.1	54.2	
16:00-17:00 น.	58.0	78.3	57.9	51.5	48.3	
17:00-18:00 น.	61.6	78.5	63.1	54.0	51.1	
18:00-19:00 น.	65.0	80.1	66.4	62.0	58.6	
19:00-20:00 น.	55.6	72.9	56.3	52.3	50.4	
20:00-21:00 น.	59.2	77.4	63.2	54.5	50.4	
21:00-22:00 น.	49.6	68.3	50.7	45.4	43.7	
22:00-23:00 น.	47.4	72.3	46.6	42.4	41.1	
23:00-24:00 น.	47.4	71.0	47.6	43.6	41.1	
00:00-01:00 น.	48.5	67.5	48.7	46.2	44.9	
01:00-02:00 น.	46.2	63.4	46.7	45.6	44.1	
02:00-03:00 น.	42.6	64.7	42.9	40.8	39.1	
03:00-04:00 น.	43.8	61.5	45.8	42.8	38.5	
04:00-05:00 น.	58.2	71.4	61.6	56.4	47.7	
05:00-06:00 น.	60.0	72.2	62.3	57.7	55.7	
06:00-07:00 น.	56.9	71.9	57.8	56.4	55.5	
07:00-08:00 น.	60.7	77.6	59.7	57.3	56.0	
08:00-09:00 น.	61.3	74.5	63.2	60.4	57.4	
L _{eq} 24 hr			58.0			70 dB (A)*
L _{min}			61.9			-
L _{max}			80.1			115 dB (A)*
L ₁₀			66.4			-
L ₅₀			62.0			-
L ₉₀			58.6			-



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ 2 ซอย 12 แขวงบางโพง เขตบางพลี กรุงเทพมหานคร 10180
184 Soi Phuthamonthon sai 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10180
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiabcoconsult@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508011
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2508011
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

21-22/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	57.8	70.9	57.9	56.1	55.1	
10:00-11:00 น.	57.4	72.3	58.3	56.7	55.8	
11:00-12:00 น.	61.3	79.9	63.4	58.8	57.1	
12:00-13:00 น.	60.9	76.0	61.9	58.5	56.5	
13:00-14:00 น.	56.8	72.7	58.0	56.3	55.1	
14:00-15:00 น.	65.3	89.6	60.5	58.5	55.9	
15:00-16:00 น.	64.2	78.2	64.9	61.5	59.9	
16:00-17:00 น.	61.2	76.2	61.3	59.3	57.9	
17:00-18:00 น.	61.3	77.8	62.7	58.7	57.6	
18:00-19:00 น.	66.9	77.8	66.3	63.5	60.5	
19:00-20:00 น.	61.2	77.1	62.9	58.9	57.6	
20:00-21:00 น.	59.6	75.1	60.5	58.1	56.9	
21:00-22:00 น.	50.5	67.3	50.8	47.1	46.2	
22:00-23:00 น.	48.8	67.6	46.9	42.3	41.6	
23:00-24:00 น.	56.2	67.1	56.9	56.5	56.1	
00:00-01:00 น.	56.2	67.4	56.4	56.0	55.7	
01:00-02:00 น.	57.0	68.5	57.2	56.7	56.3	
02:00-03:00 น.	59.0	68.5	60.1	59.6	59.0	
03:00-04:00 น.	52.6	66.9	44.0	42.4	41.8	
04:00-05:00 น.	61.3	72.7	62.0	57.6	55.4	
05:00-06:00 น.	58.8	73.0	61.0	55.1	48.9	
06:00-07:00 น.	55.1	80.6	56.2	50.5	45.6	
07:00-08:00 น.	55.5	73.7	56.9	52.5	49.1	
08:00-09:00 น.	61.9	74.7	64.6	60.6	54.9	
L _{eq} 24 hr		60.5				70 dB (A)*
L ₁₀		64.7				-
L _{max}		89.6				115 dB (A)*
L ₁₀		66.3				-
L ₅₀		63.5				-
L ₉₀		60.5				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมร เหลืองสุพรรณ)



3/7
ห้ามมีเสียงดัง หรือกิจกรรมรบกวนของอาคารฯ โดยไม่มีใบอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ 2 ซอย 12 แขวงบางโพง เขตบางพลี กรุงเทพมหานคร 10180
184 Soi Phuthamonthon sai 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10180
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiabcoconsult@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508011
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2508011
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

23-24/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	57.2	75.2	59.3	55.1	53.5	
10:00-11:00 น.	53.5	74.8	55.1	51.1	48.1	
11:00-12:00 น.	60.7	74.0	61.3	58.0	54.7	
12:00-13:00 น.	58.0	75.7	60.0	55.0	52.5	
13:00-14:00 น.	54.8	72.5	55.1	49.9	47.4	
14:00-15:00 น.	55.5	73.0	56.6	50.5	48.1	
15:00-16:00 น.	60.8	77.4	62.6	56.9	55.0	
16:00-17:00 น.	59.1	86.0	60.4	54.4	52.6	
17:00-18:00 น.	55.3	73.5	57.2	51.2	48.1	
18:00-19:00 น.	67.2	77.2	68.0	64.6	60.8	
19:00-20:00 น.	56.8	74.0	60.2	52.6	49.3	
20:00-21:00 น.	57.0	73.0	58.7	51.7	48.5	
21:00-22:00 น.	55.5	70.5	50.7	41.6	39.6	
22:00-23:00 น.	60.4	72.1	62.1	56.2	45.7	
23:00-24:00 น.	48.5	68.0	45.0	39.7	38.2	
00:00-01:00 น.	51.0	76.9	42.0	38.4	37.6	
01:00-02:00 น.	49.5	65.7	49.2	40.2	38.2	
02:00-03:00 น.	39.8	69.3	40.7	38.1	37.1	
03:00-04:00 น.	41.7	72.9	40.6	38.7	38.1	
04:00-05:00 น.	57.2	73.4	59.0	52.8	44.3	
05:00-06:00 น.	58.5	73.6	59.8	55.3	50.9	
06:00-07:00 น.	50.9	71.4	53.0	47.6	43.8	
07:00-08:00 น.	59.4	74.6	55.4	50.0	46.8	
08:00-09:00 น.	59.1	76.3	55.0	49.5	45.9	
L _{eq} 24 hr		58.4				70 dB (A)*
L ₁₀		62.4				-
L _{max}		86.0				115 dB (A)*
L ₁₀		68.0				-
L ₅₀		64.6				-
L ₉₀		60.8				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมร เหลืองสุพรรณ)



5/7
ห้ามมีเสียงดัง หรือกิจกรรมรบกวนของอาคารฯ โดยไม่มีใบอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ 2 ซอย 12 แขวงบางโพง เขตบางพลี กรุงเทพมหานคร 10180
184 Soi Phuthamonthon sai 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10180
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiabcoconsult@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508011
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2508011
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

22-23/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	59.8	75.8	59.5	56.1	54.6	
10:00-11:00 น.	60.4	76.4	59.6	54.1	49.9	
11:00-12:00 น.	60.5	75.9	63.1	57.6	53.4	
12:00-13:00 น.	59.2	74.8	62.7	55.4	51.5	
13:00-14:00 น.	56.0	84.9	58.2	53.1	47.7	
14:00-15:00 น.	53.5	73.1	56.1	51.3	47.3	
15:00-16:00 น.	62.1	76.7	64.6	58.3	55.6	
16:00-17:00 น.	58.3	84.6	58.6	52.8	50.6	
17:00-18:00 น.	59.4	78.7	60.3	55.4	52.5	
18:00-19:00 น.	65.9	78.7	66.5	64.0	61.5	
19:00-20:00 น.	59.9	72.3	59.9	57.0	55.1	
20:00-21:00 น.	56.5	73.2	56.6	53.0	51.7	
21:00-22:00 น.	57.5	73.6	58.5	53.7	49.4	
22:00-23:00 น.	47.0	67.6	46.3	42.4	41.3	
23:00-24:00 น.	45.1	63.8	45.3	41.7	40.9	
00:00-01:00 น.	44.4	70.3	43.8	41.1	40.4	
01:00-02:00 น.	45.5	65.7	43.2	39.9	39.1	
02:00-03:00 น.	42.7	62.2	43.8	40.1	39.2	
03:00-04:00 น.	43.7	64.4	42.9	39.9	39.3	
04:00-05:00 น.	62.2	74.7	64.3	59.9	53.4	
05:00-06:00 น.	57.2	76.0	60.3	54.9	49.5	
06:00-07:00 น.	52.6	73.6	54.6	48.8	45.3	
07:00-08:00 น.	58.2	75.8	56.3	52.0	48.0	
08:00-09:00 น.	60.6	74.8	61.9	56.8	53.7	
L _{eq} 24 hr		58.8				70 dB (A)*
L ₁₀		62.3				-
L _{max}		84.9				115 dB (A)*
L ₁₀		66.5				-
L ₅₀		64.0				-
L ₉₀		61.5				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมร เหลืองสุพรรณ)



7/7
ห้ามมีเสียงดัง หรือกิจกรรมรบกวนของอาคารฯ โดยไม่มีใบอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ 2 ซอย 12 แขวงบางโพง เขตบางพลี กรุงเทพมหานคร 10180
184 Soi Phuthamonthon sai 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10180
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiabcoconsult@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคนานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508011
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2508011
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

24-25/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	53.0	75.0	53.9	49.5	45.6	
10:00-11:00 น.	56.4	71.5	58.0	56.4	55.3	
11:00-12:00 น.	64.0	78.4	67.6	61.5	58.9	
12:00-13:00 น.	59.1	75.8	60.3	57.8	56.2	
13:00-14:00 น.	57.2	73.4	58.1	56.2	55.1	
14:00-15:00 น.	57.2	73.1	58.0	56.1	55.0	
15:00-16:00 น.	63.0	75.5	67.1	59.8	57.7	
16:00-17:00 น.	63.1	80.4	63.4	60.1	56.3	
17:00-18:00 น.	65.4	80.6	66.2	65.4	64.9	
18:00-19:00 น.	65.9	78.7	67.2	62.3	58.9	
19:00-20:00 น.	57.5	72.5	58.2	56.4	55.4	
20:00-21:00 น.	61.9	76.7	64.5	58.7	56.0	
21:00-22:00 น.	49.6	70.4	49.0	43.2	41.4	
22:00-23:00 น.	44.1	67.1	43.6	40.7	39.8	
23:00-24:00 น.	47.8	74.9	45.2	40.1	39.0	
00:00-01:00 น.	41.6	61.8	41.1	39.3	38.7	
01:00-02:00 น.	40.4	55.4	41.4	39.1	38.1	
02:00-03:00 น.	40.2	58.6	40.1	38.8	38.1	
03:00-04:00 น.	39.4	55.4	39.7	38.3	37.7	
04:00-05:00 น.	39.6	55.5	39.3	38.4	37.6	
05:00-06:00 น.	52.7	72.9	54.4	50.4	46.3	
06:00-07:00 น.	53.4	75.8	54.3	49.2	45.9	
07:00-08:00 น.	56.5	78.5	56.4	51.8	48.0	
08:00-09:00 น.	61.2	77.2	64.4	57.8	53.9	
L _{eq} 24 hr		59.4				70 dB (A)*
L ₁₀		60.3				-
L _{max}		80.6				115 dB (A)*
L ₁₀		67.6				-
L ₅₀		65.4				-
L ₉₀		64.9				-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศมร เหลืองสุพรรณ)



6/7
ห้ามมีเสียงดัง หรือกิจกรรมรบกวนของอาคารฯ โดยไม่มีใบอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานานาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0263644E 1821521N วันที่เก็บตัวอย่าง : 19 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 6 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 6 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2508011
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar Model 45 (Class1) S/N PN2420 เลขที่รายงาน : RPS2508011
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

25-26/08/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	55.0	78.2	54.2	49.7	46.0	
10:00-11:00 น.	52.1	73.5	54.5	50.4	47.5	
11:00-12:00 น.	60.5	78.2	61.8	55.8	52.1	
12:00-13:00 น.	60.7	78.6	61.2	54.3	51.2	
13:00-14:00 น.	53.1	72.8	55.3	51.0	47.6	
14:00-15:00 น.	56.6	79.5	55.5	50.8	47.9	
15:00-16:00 น.	60.4	75.0	64.8	56.7	53.2	
16:00-17:00 น.	57.6	76.3	58.0	52.9	49.9	
17:00-18:00 น.	57.3	76.9	58.7	54.1	52.3	
18:00-19:00 น.	64.9	82.0	67.5	60.3	57.2	
19:00-20:00 น.	57.6	77.1	56.2	52.7	50.9	
20:00-21:00 น.	60.9	78.3	64.9	53.9	50.9	
21:00-22:00 น.	50.4	74.5	51.1	46.6	45.0	
22:00-23:00 น.	44.8	59.2	45.1	44.1	43.3	
23:00-24:00 น.	44.5	67.2	44.7	42.7	42.0	
00:00-01:00 น.	43.6	70.7	42.9	41.9	41.2	
01:00-02:00 น.	45.2	63.7	45.9	42.9	41.7	
02:00-03:00 น.	49.8	65.8	51.6	48.5	46.4	
03:00-04:00 น.	49.2	58.0	51.3	48.0	46.1	
04:00-05:00 น.	47.6	68.5	50.1	45.1	43.3	
05:00-06:00 น.	52.8	83.5	52.2	47.9	44.3	
06:00-07:00 น.	52.9	79.8	54.1	50.2	47.1	
07:00-08:00 น.	61.5	80.8	56.4	52.4	49.9	
08:00-09:00 น.	61.1	77.6	62.4	57.1	53.2	
L _{eq} 24 hr			57.7			70 dB (A)*
L ₁₀			59.4			-
L _{max}			83.5			115 dB (A)*
L ₁₀			67.5			-
L ₅₀			60.3			-
L ₉₀			57.2			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : นายโรจน์
(นายโรจน์ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์)

ผู้รับรองผล : นายวิชาญ
(นางสาวพิศมร เหลือชัยวงศ์)



ภาคผนวก ง

ผลการตรวจวัดระดับความสิ้นสะท้อน

ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนันทนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262331E 1820269N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 - 29 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 30 มีนาคม - 3 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 3 เมษายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : V2503004 เลขที่รายงาน : RPV2503004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM22201

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
26/03/68	19:05:14	0.063	>100.0	20.0	0.142	42.7	13.2	0.055	73.1	17.3
	19:08:20	0.063	>100.0	20.0	0.166	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	5:35:29	0.055	>100.0	20.0	0.150	>100.0	20.0	0.047	>100.0	20.0
27/03/68	6:25:49	0.055	>100.0	20.0	0.158	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	6:38:14	0.071	73.1	17.3	0.268	85.3	18.5	0.095	64.0	16.4
	9:09:22	0.095	30.1	10.0	0.118	51.2	15.1	0.142	42.7	13.2
28/03/68	9:44:33	0.110	>100.0	20.0	0.394	>100.0	20.0	0.118	>100.0	20.0
	18:27:07	0.166	>100.0	20.0	0.788	>100.0	20.0	0.158	>100.0	20.0
	18:48:16	0.063	>100.0	20.0	0.181	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0
29/03/68	7:08:33	0.063	>100.0	20.0	0.189	>100.0	20.0	0.047	>100.0	20.0
	13:23:48	0.284	<1.0	5.0	0.181	1.7	5.0	0.347	1.3	5.0
	13:24:48	1.130	<1.0	5.0	0.914	<1.0	5.0	1.210	<1.0	5.0
29/03/68	13:25:15	12.200	<1.0	5.0	2.950	<1.0	5.0	4.900	<1.0	5.0
	13:26:12	1.950	<1.0	5.0	0.567	<1.0	5.0	1.290	<1.0	5.0
	13:27:21	0.654	<1.0	5.0	0.189	<1.0	5.0	0.402	<1.0	5.0
29/03/68	13:28:06	0.465	N/A	5.0	0.268	N/A	5.0	0.560	<1.0	5.0
	13:29:33	0.204	<1.0	5.0	0.126	<1.0	5.0	0.158	<1.0	5.0
	13:30:16	0.181	<1.0	5.0	0.102	<1.0	5.0	0.142	<1.0	5.0
29/03/68	13:31:22	0.142	1.1	5.0	0.071	4.5	5.0	0.087	<1.0	5.0
	13:35:57	0.197	<1.0	5.0	0.118	1.2	5.0	0.197	1.1	5.0
	13:36:18	0.772	<1.0	5.0	0.158	<1.0	5.0	0.292	<1.0	5.0
29/03/68	13:37:06	0.300	<1.0	5.0	0.134	N/A	5.0	0.166	<1.0	5.0
	13:38:25	0.118	<1.0	5.0	0.079	5.1	5.0	0.126	<1.0	5.0
	18:17:08	0.055	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.055	73.1	17.3
29/03/68	18:32:15	0.079	56.9	15.7	0.292	>100.0	20.0	0.102	73.1	17.3
	20:12:41	0.063	>100.0	20.0	0.221	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0
	6:18:38	0.166	>100.0	20.0	0.843	>100.0	20.0	0.323	>100.0	20.0
29/03/68	6:34:03	0.055	>100.0	20.0	0.189	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	6:37:00	0.055	85.3	18.5	0.189	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	6:38:49	0.055	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0

Remark : N/A Not Available

มาตรฐานตามข้อเสนอแนะของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบอาคาร

วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 เวลา 13.20 น. เก็บข้อมูลเบื้องต้น จุดศูนย์กลางบริเวณถนน



ผู้ตรวจวัด : โสภภัส (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : โสภภัส (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) ผู้รับรองผล : วัชรวิทย์ (นางสาวพิศมร เหลือเฟื้อกุล)

1/2

* ห้ามมิให้เก็บ ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการสำรวจ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานนันทนาชาติขอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262331E 1820269N วันที่เก็บตัวอย่าง : 26 - 29 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 30 มีนาคม - 3 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 3 เมษายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : V2503004 เลขที่รายงาน : RPV2503004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM22201

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
29/03/68	10:23:16	0.189	26.9	9.2	0.079	36.6	11.7	0.276	28.4	9.6
	10:25:40	0.173	>100.0	20.0	0.173	46.5	14.1	0.110	>100.0	20.0
	10:26:42	0.079	64.0	16.4	0.158	39.4	12.4	0.181	36.6	11.7
29/03/68	10:27:57	0.095	34.1	11.0	0.102	19.7	7.4	0.181	9.1	5.0
	10:28:20	0.102	26.9	9.2	0.079	42.7	13.2	0.126	64.0	16.4
	10:48:54	0.150	34.1	11.0	0.079	64.0	16.4	0.205	39.4	12.4
10:50:10		0.150	16.5	6.6	0.071	34.1	11.0	0.181	16.5	6.6

Remark : N/A Not Available

มาตรฐานตามข้อเสนอแนะของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบอาคาร

วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 เวลา 13.20 น. เก็บข้อมูลเบื้องต้น จุดศูนย์กลางบริเวณถนน



ผู้ตรวจวัด : โสภภัส (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : โสภภัส (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธุ์) ผู้รับรองผล : วัชรวิทย์ (นางสาวพิศมร เหลือเฟื้อกุล)

2/2

* ห้ามมิให้เก็บ ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการสำรวจ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

ผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 2

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศึกษานานาชาติดิจอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262331E 1820269N วันที่เก็บตัวอย่าง : 23 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 8 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 8 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : VZ508006 เลขที่รายงาน : RPV2508006
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM16259

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
23/08/68	12:15:57	0.047	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0
	12:18:46	0.063	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0
	12:20:07	0.095	>100.0	20.0	0.142	64.0	16.4	0.071	>100.0	20.0
	20:18:16	0.071	>100.0	20.0	0.134	85.3	18.5	0.047	>100.0	20.0
	6:42:38	0.087	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.055	85.3	18.5
24/08/68	11:49:03	0.063	16.5	6.6	0.142	18.3	7.1	0.055	85.3	18.5
	11:52:32	0.095	8.4	5.0	0.221	15.1	6.3	0.071	5.8	5.0
	11:55:18	0.102	10.7	5.2	0.173	19.0	7.3	0.055	85.3	18.5
	11:57:05	0.055	20.5	7.6	0.150	21.3	7.8	0.039	73.1	17.3
	11:59:14	0.095	18.3	7.1	0.158	23.3	8.3	0.079	13.8	6.0
	12:00:14	0.063	9.0	5.0	0.158	17.1	6.8	0.047	25.6	8.9
	12:01:47	0.055	20.5	7.6	0.126	17.1	6.8	0.055	10.9	5.2
	12:09:15	0.071	26.9	9.2	0.142	19.0	7.3	0.047	24.4	8.6
	12:11:38	0.055	17.1	6.8	0.134	17.1	6.8	0.047	73.1	17.3
	12:14:11	0.087	17.7	6.9	0.158	20.5	7.6	0.063	11.4	5.8
	12:18:12	0.079	10.4	5.1	0.126	16.0	6.5	0.055	21.3	7.8
	12:23:24	0.079	10.4	5.1	0.142	19.7	7.4	0.047	13.5	5.9
	12:26:41	0.079	10.2	5.1	0.134	15.1	6.3	0.055	17.1	6.8
	12:25:15	0.110	11.1	5.3	0.126	12.5	5.6	0.079	11.1	5.3
	13:15:19	0.071	10.7	5.2	0.166	14.6	6.2	0.063	8.7	5.0
25/08/68	13:20:08	0.063	16.5	6.6	0.134	19.0	7.3	0.055	14.2	6.1
	13:25:03	0.087	12.2	5.6	0.150	14.2	6.1	0.063	9.5	5.0
	13:30:37	0.071	8.4	5.0	0.134	19.0	7.3	0.047	18.3	7.1
	13:31:01	0.095	14.2	6.1	0.173	21.3	7.8	0.071	10.7	5.2
	13:32:04	0.071	12.8	5.7	0.158	16.5	6.6	0.055	17.1	6.8
	13:32:24	0.063	24.4	8.6	0.126	16.5	6.6	0.039	36.6	11.7
	13:34:03	0.095	12.2	5.6	0.189	16.5	6.6	0.055	15.1	6.3
	13:34:23	0.087	16.0	6.5	0.276	15.5	6.4	0.063	32.0	10.5
	13:35:15	0.063	19.0	7.3	0.150	20.5	7.6	0.055	34.1	11.0
	13:35:36	0.166	7.1	5.0	0.213	22.3	8.1	0.055	12.8	5.7

Remark : N/A Not Available
* Not Detected
หมายเหตุฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
เรื่องกำหนดฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)



ผู้ตรวจวัด :  วิศวกร
ผู้จัดทำ :  วิศวกร
ผู้รับรองผล :  วิศวกร
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์ุ)
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์ุ)

1/2
* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกงานของเอกสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศึกษานานาชาติดิจอนแก่น
สถานที่เก็บตัวอย่าง : หมู่บ้านเตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0262331E 1820269N วันที่เก็บตัวอย่าง : 23 - 26 สิงหาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 27 สิงหาคม - 8 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 8 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : VZ508006 เลขที่รายงาน : RPV2508006
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM16259

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
25/08/68	13:36:17	0.110	14.6	6.2	0.252	13.5	5.9	0.055	12.5	5.6
	13:36:44	0.087	13.8	6.0	0.173	19.0	7.3	0.055	22.3	8.1
	13:40:08	0.063	11.9	5.5	0.142	22.3	8.1	0.055	34.1	11.0
	13:42:16	0.110	12.8	5.7	0.173	14.2	6.1	0.095	11.4	5.4
	13:48:47	0.142	9.0	5.0	0.118	13.1	5.8	0.087	8.5	5.0
	14:18:50	0.166	9.7	5.0	0.181	9.5	5.0	0.087	8.1	5.0
	16:19:24	0.047	>100.0	20.0	0.173	32.0	10.5	0.055	46.5	14.1
	16:20:49	0.039	64.0	16.4	0.173	51.2	15.1	0.079	39.4	12.4
	16:28:06	0.047	85.3	18.5	0.173	46.5	14.1	0.071	25.6	8.9
	16:29:04	0.063	>100.0	20.0	0.260	73.1	17.3	0.055	32.0	10.5
	16:33:21	0.063	19.7	7.4	0.457	21.3	7.8	0.102	18.3	7.1
	18:03:26	0.221	56.9	15.7	0.386	56.9	15.7	0.150	46.5	14.1
	18:09:23	0.079	>100.0	20.0	0.173	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	18:09:44	0.071	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	18:10:19	0.087	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
26/08/68	18:10:42	0.087	>100.0	20.0	0.158	85.3	18.5	0.055	>100.0	20.0
	18:11:04	0.118	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0
	18:11:44	0.063	>100.0	20.0	0.126	85.3	18.5	0.063	85.3	18.5
	18:12:27	0.087	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	18:13:27	0.079	64.0	16.4	0.142	>100.0	20.0	0.055	56.9	15.7
	18:14:21	0.063	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	18:24:50	0.047	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0

Remark : N/A Not Available
* Not Detected
หมายเหตุฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
เรื่องกำหนดฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)



ผู้ตรวจวัด :  วิศวกร
ผู้จัดทำ :  วิศวกร
ผู้รับรองผล :  วิศวกร
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์ุ)
(นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์ุ)

2/2
* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกงานของเอกสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

ภาคผนวก จ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี
ขอนแก่น อุดรธาธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เลขที่ 68, 24 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น Sampling Date : 26/03/68 Report No. : RP6803140

Sample Type : น้ำผิวดิน Sampling Time : 12.30 น. Analysis No. : W6803246

Sampling Method : Grab Received Date : 27/03/68 Request No. : 7.1-01-163/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ Analytical Date : 27/03-21/04/68 Analyst By : ภาณุมาศ ชัยปลื้ม

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹			St.1/W6803246
			ประเภท ที่ 2	ประเภท ที่ 3	ประเภท ที่ 4	
Temperature ²	°C	Field Analysis	ธ ¹	ธ ¹	ธ ¹	34.7
pH ²	-	Field Analysis	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.51
DO ²	mg/L	Field Analysis	≥6.0	≥4.0	≥2.0	5.4
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	-	-	-	104
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤1.5	≤2.0	≤4.0	0.89
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	≤1,000	≤4,000	-	70
Sample Condition		Observation				สัมพันธ์ ตะกอนล้น

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

: * รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนพิเศษ 16 ง ลงวันที่ 24 เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: ธ¹ = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติ เกิน 3 องศาเซลเซียส

: St.1 = สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03

.....
(Miss Sasitorn Limprasat)

Technical Manager
22/04/68

.....
(Miss Usanee Lertapiradee)

Laboratory Manager
22/04/68

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 2



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

โทรศัพท์ : 0-2805-6660-2 โทรสาร : 0-2805-6660 ต่อ 17

E-mail : asialabconsult@gmail.com

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี
ขอนแก่น อุดรราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เลขที่ 68, 24 หมู่ 17 ถนนมลิวรรณ ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel./E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น **Sampling Date** : 20/08/68 **Report No.** : RP6808148

Sample Type : น้ำผิวดิน **Sampling Time** : 10.13 น. **Analysis No.** : W6808337

Sampling Method : Grab **Received Date** : 21/08/68 **Request No.** : 7.1-01-447/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ **Analytical Date** : 21/08-10/09/68 **Analyst By** : ภาณุมาศ ชัยปลื้ม

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹			St.1/W6808337
			ประเภท ที่ 2	ประเภท ที่ 3	ประเภท ที่ 4	
pH ²	-	Field Analysis	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.49
DO ²	mg/L	Field Analysis	≥6.0	≥4.0	≥2.0	6.3
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	-	-	-	29.4
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B,*4500-O G)	≤1.5	≤2.0	≤4.0	0.88
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	≤1,000	≤4,000	-	79
Sample Condition		Observation				เหลืองขุ่น ตะกอนเหลือง

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนพิเศษ 16 ง ลงวันที่ 24 เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: St.1 = สระน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 03

.....
(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
10/09/68

.....
(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
10/09/68



ภาคผนวก ฉ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

โทรศัพท์ : 0-2805-6660-2 โทรสาร : 0-2805-6660 ต่อ 17

E-mail : asialabconsult@gmail.com

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานอุดรธานี
ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568
Address : ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เลขที่ 68, 24 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000
Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel./E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น Sampling Date : 26/03/68 Report No. : RP6803141 Rev.1
Sample Type : น้ำประปา Sampling Time : # Analysis No. : W6803247-W6803248
Sampling Method : Grab Received Date : 27/03/68 Request No. : 7.1-01-163/68
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ Analytical Date : 27/03-21/04/68 Analyst By : ภาณุมาศ ชัยปัส

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.2/W6803247 12.38 น.๕	St.3/W6803248 11.44 น.๕
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	29.8	29.3
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	4.20	6.40
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤5	29.8	3.87
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	53.2	59.3
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	104	107
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	5.58	8.80
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	63.8	57.9
Nitrate	mg/L as NO ₃ ⁻	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	1.20	1.14
Iron	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.3	0.1586	0.0168
Manganese	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.1	ND	ND
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	Not Detected	Not Detected	Not Detected
Escherichia coli	MPN/100mL	SM 2023 (9221 G, C)	Not Detected	Not Detected	Not Detected
Sample Condition	Observation			เหลืองขุ่น ตะกอนเหลือง	ใส ตะกอนเหลือง

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: St.2 = น้ำใช้ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ

: St.3 = น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร

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

.....
(Miss Sasitorn Limprasat)

Technical Manager

08/05/68



.....
(Miss Usanee Lertapiradee)

Laboratory Manager

08/05/68

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 2



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
184 ซอยพหลโยธินสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160
โทรศัพท์ : 0-2805-6660-2 โทรสาร : 0-2805-6660 ต่อ 17
E-mail : asiablabconsult@gmail.com



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
184 ซอยพหลโยธินสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160
โทรศัพท์ : 0-2805-6660-2 โทรสาร : 0-2805-6660 ต่อ 17
E-mail : asiablabconsult@gmail.com

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี
Address : ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568
Customer Name : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เลขที่ 68, 24 หมู่ 17 ถนนสิรินธร ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000
Address : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Tel/E-mail : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งพนาเขต เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
: 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
Sample Type : น้ำประปา
Sampling Method : Grab
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ
Report No. : RP6808149
Analysis No. : W6808338-W6808339
Request No. : 7.1-01-447/68
Analyst By : ภาณุมาศ ชัยปลื้ม

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.2/W6808338 10.28 น. #	St.3/W6808339 09.48 น. #
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	28.4	28.1
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	7.53	7.04
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤5	19.6	3.26
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	47.4	59.0
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	116	80
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	2.45	8.44
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	74.0	54.0
Nitrate	mg/L as NO ₃	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	0.239	0.257
Iron	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.3	0.0948	0.0102
Manganese	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.1	0.0146	0.0072
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	Not Detected	Not Detected	Not Detected
Escherichia coli	MPN/100mL	SM 2023 (9221 G, C)	Not Detected	Not Detected	Not Detected
Sample Condition		Observation		เหลือจุด ตะกอนเหลือง	ใส ตะกอนเหลือง

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023
: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017
: ² ตรวจวัดภาคสนาม
: St.2 = ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ
: St.3 = บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร

กสิกร
(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
10/09/68



กสิกร
(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
10/09/68

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี
Address : ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568
Customer Name : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เลขที่ 68, 24 หมู่ 17 ถนนสิรินธร ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000
Address : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Tel/E-mail : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งพนาเขต เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
: 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น
Sample Type : น้ำประปา
Sampling Method : Grab
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ
Report No. : RP6808150
Analysis No. : W6808340
Request No. : 7.1-01-447/68
Analyst By : ภาณุมาศ ชัยปลื้ม

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	SL.4/W6808340
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	29.4
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	7.64
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤5	17.0
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	35.0
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	94
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	2.03
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	40.5
Nitrate	mg/L as NO ₃	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	0.244
Iron	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.3	0.0920
Manganese	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.1	0.0134
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	Not Detected	Not Detected
Escherichia coli	MPN/100mL	SM 2023 (9221 G, C)	Not Detected	Not Detected
Sample Condition		Observation		เหลือจุด ตะกอนเหลือง

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023
: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017
: ² ตรวจวัดภาคสนาม
: SL.4 = น้ำใช้ก่อนผ่านระบบกรอง

กสิกร
(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
10/09/68



กสิกร
(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
10/09/68

ภาคผนวก ข

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานอุดรธานี
ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เลขที่ 68, 24 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel./E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ทำอากาศยานนานาชาติขอนแก่น **Sampling Date** : 26/03/68 **Report No.** : RP6803142 Rev.1

Sample Type : น้ำเสีย **Sampling Time** : # **Analysis No.** : W6803249-W6803250

Sampling Method : Grab **Received Date** : 27/03/68 **Request No.** : 7.1-01-163/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ **Analytical Date** : 27/03-21/04/68 **Analyst By** : จุฬาลักษณ์ ผ่องมณี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.4/W6803249 11.50 น. #	St.5/W6803250 12.07 น. #
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	28.1	31.6
pH ²	-	Field Analysis	5.5-9.0	6.92	6.32
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤30	91.4	6.82
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤40	21*	5*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	242	237
Settleable Solids	mL/L	SM 2023 (2540 F)	-	-	<0.20
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	16.9	<1.00
TKN	mg/L	SM 2023 (4500-N _{org} C)	≤35	57.3	7.58
Sulfide	mg/L	SM 2023 (4500-S ²⁻ C, F)	≤1.0	<1.00	<1.00
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	-	5.81	53.7
Sample Condition		Observation		เหลือสูง ตะกอนเหลือ	เหลือสูง ตะกอนน้ำตาล

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

* รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

¹ มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง ลงวันที่ 27 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2567)

² ตรวจวัดภาคสนาม

St.4 = บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

St.5 = บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

.....
(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
08/05/68

.....
(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
08/05/68

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 2

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี
ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เลขที่ 68, 24 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel./E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น **Sampling Date** : 20/08/68 **Report No.** : RP6808151

Sample Type : น้ำเสีย **Sampling Time** : # **Analysis No.** : W6808341-W6808342

Sampling Method : Grab **Received Date** : 21/08/68 **Request No.** : 7.1-01-447/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ **Analytical Date** : 21/08-10/09/68 **Analyst By** : จุฬาลักษณ์ ผ่องมณี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.5/W6808341 09.43 น.#	St.6/W6808342 09.59 น.#
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	29.4	30.1
pH ²	-	Field Analysis	5.5-9.0	7.58	7.05
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤30	99.2	42.8
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤40	20*	7*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C) *	≤1,000	192*	187*
Settleable Solids	mL/L	SM 2023 (2540 F)	-	-	<0.20
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	14.9	16.4
TKN	mg/L	SM 2023 (4500-N _{org} C)	≤35	63.2	57.3
Sulfide	mg/L	SM 2023 (4500-S ²⁻ C, F)	≤1.0	<1.00	<1.00
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	-	13.4	8.20
Sample Condition		Observation		เหลือสูง ตะกอนเทา	เหลือสูง ตะกอนเทา

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

: * รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

: ¹ มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง ลงวันที่ 27 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2567)

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: St.5 = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

: St.6 = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร


(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
10/09/68


(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
10/09/68

ภาคผนวก ซ

แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชน

แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้

ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประจำปีงบประมาณ 2568

ท่าอากาศยาน.....

ชื่อพื้นที่อ่อนไหว.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

ตำแหน่ง..... ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง.....

สถานที่สัมภาษณ์..... หมายเลขโทรศัพท์.....

วันสัมภาษณ์..... เวลา.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ

ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2568 ท่าอากาศยาน..... มีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
 - 1.1 แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน/ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
 - 1.2 ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
2. วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบในการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมภายหลังการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยาน รวมถึงเพื่อรวบรวมทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการที่มีต่อกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน ตลอดจนการรวบรวมข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เพื่อนำมาประกอบในการเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน
3. สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน เจ้าของข้อมูลมีสิทธิ ดังนี้
 - 3.1 ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่เคยให้ไว้กับโครงการได้
 - 3.2 ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้
 - 3.3 ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องปฏิบัติตามกระบวนการหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บรักษาข้อมูลดังกล่าว
4. ติดต่อประสานงานได้ที่

บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

แผนกปฏิบัติการภาคสนาม (Monitor)

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12

แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160

โทรศัพท์ : 0-2805-6660-3 ต่อ 23

โทรสาร: 0-2805-6660-3 ต่อ 17

อีเมล : mon07.alc@gmail.com



ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล



ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

1.1 ประเภทของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

- 1.1.1 ☐ ศาสนสถาน :
- 1.1.1 จำนวนพระภิกษุและสามเณรที่จำวัดในปัจจุบัน
- 1.1.2 จำนวนผู้ที่มาประกอบศาสนกิจเฉลี่ยรายวัน
- 1.1.3 ช่วงเวลาที่ประกอบศาสนกิจในแต่ละวัน ตั้งแต่ น. ถึง น.
- 1.1.4 วันที่มีศาสนชนเข้ามาประกอบศาสนกิจมากที่สุด
- 1.1.5 รื้อล้อมรอบพื้นที่ () มี () ไม่มี
() รื้อลดทอน () รื้อไม้ () รื้อคอนกรีต
- 1.1.6 ลักษณะของสถานที่จำวัด
() อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ตึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ตึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ
- 1.1.7 ลักษณะพื้นที่ประกอบศาสนกิจ
() อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ตึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ตึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() กลางแจ้ง
- 1.1.2 ☐ สถานพยาบาล :
- 1.2.1 จำนวนบุคลากรในสถานพยาบาล
- 1.2.2 จำนวนผู้ที่มารับบริการเฉลี่ยรายวัน
- 1.2.3 วันที่เปิดให้บริการรักษาผู้ป่วย ตั้งแต่วัน ถึงวัน น.
- 1.2.4 ช่วงเวลาที่เปิดให้บริการรักษาผู้ป่วยในแต่ละวัน ตั้งแต่ น. ถึง น.
- 1.2.5 รื้อล้อมรอบพื้นที่ () มี () ไม่มี
() รื้อลดทอน () รื้อไม้ () รื้อคอนกรีต
- 1.2.6 จำนวนอาคารพักผู้ป่วย
- 1.2.7 ลักษณะของอาคารพักผู้ป่วย
() อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ตึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ตึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ
- 1.1.3 ☐ สถานศึกษา :
- 1.3.1 ปีที่ก่อตั้ง
- 1.3.2 เปิดทำการเรียนการสอน ตั้งแต่ระดับชั้น ถึงระดับชั้น
- 1.3.3 วันที่เปิดการเรียนการสอนในแต่ละสัปดาห์ ตั้งแต่วัน ถึงวัน น.
- 1.3.4 ช่วงเวลาที่เปิดทำการเรียน-การสอนในแต่ละวัน ตั้งแต่ น. ถึง น.
- 1.3.5 ช่วงเวลาที่เปิดให้ผู้ปกครองมารับ-ส่งนักเรียนในแต่ละวัน
ช่วงเช้า ตั้งแต่ น. ช่วงเย็น ตั้งแต่ น.
- 1.3.6 จำนวนบุคลากรในสถานศึกษา จำนวนนักเรียน
- 1.3.7 รื้อล้อมรอบพื้นที่ () มี () ไม่มี
() รื้อลดทอน () รื้อไม้ () รื้อคอนกรีต
- 1.3.8 จำนวนอาคารเรียน หลัง

1.3.9 ลักษณะของอาคาร

- () อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ตึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ตึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

- 2.1 ท่านคิดว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน เป็นอย่างไร
() 1. เสียงดังมากขึ้น () 2. เสียงดังลดลง () 3. ไม่เปลี่ยนแปลง () อื่นๆ (ระบุ).....

- 2.2 ท่านคิดว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่าน มากน้อยเพียงใด

2.2.1 เครื่องบินพาณิชย์

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน			
		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น					
ขณะบินผ่าน					
ขณะร่อนลง					

2.2.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่นๆ

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน			
		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น					
ขณะบินผ่าน					
ขณะร่อนลง					

- 2.3 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกหงุดหงิดกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่
() 1. ไม่วิตกกังวล () 2. มีความวิตกกังวล (ระบุ).....

- 2.4 ปัจจุบันท่านมีความพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานหรือไม่
() 1. พอใจ เนื่องจาก
() 2. ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

2.5 ผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมา

ผลกระทบ	ไม่มีผลกระทบ	มีผลกระทบ		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน				
2. ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น				
3. ปัญหาถนนไม่แห้งจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
4. ปัญหาความสั่นสะเทือน				
5. ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน				
7. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากการยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน				
8. ปัญหาอื่นๆ (ระบุ).....				

ส่วนที่ 3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

3.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมให้กับตัวท่านหรือไม่

() 1. ไม่ต้องการ

() 2. ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ระบุ).....

3.2 ช่องทางหรือสื่อประเภทใดที่สามารถประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยานเพื่อให้ตัวท่านรับทราบได้ดีที่สุด

(ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

() 1. จดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง

() 2. แจกข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

() 3. จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน

() 4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น

() 5. โซเชียลมีเดีย เช่น Facebook, Line

() 6. อื่นๆ (ระบุ).....

ส่วนที่ 4 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในภาพรวม

() 1. พอใจ เนื่องจาก.....

() 2. ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ

แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประจำปีงบประมาณ 2568

ทำอากาศยาน.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

สถานที่สัมภาษณ์.....หมายเลขโทรศัพท์.....

วันสัมภาษณ์.....เวลา.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ

ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี
งบประมาณ 2568 ทำอากาศยาน.....มีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

- ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
 - แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน/ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
 - ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
- วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบในการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมภายหลังการเปิดดำเนินการของทำอากาศยาน รวมถึงเพื่อรวบรวม
ทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ
ที่มีต่อกิจกรรมต่างๆ ของทำอากาศยาน ตลอดจนการรวบรวมข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อ
การดำเนินงานของทำอากาศยาน เพื่อนำมาประกอบในการเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไข
เพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน
- สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน เจ้าของข้อมูลมีสิทธิ ดังนี้
 - ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่เคยให้ไว้กับโครงการได้
 - ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้
 - ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องปฏิบัติตามกระบวนการหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บรักษาข้อมูล
ดังกล่าว
- ติดต่อประสานงานได้ที่
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
แผนกปฏิบัติการภาคสนาม (Monitor)
เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12
แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160
โทรศัพท์ : 0-2805-6660-3 ต่อ 23
โทรสาร: 0-2805-6660-3 ต่อ 17
อีเมล : mon07.alc@gmail.com



ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล



ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 ชื่อชุมชน.....
- 1.2 ตำแหน่ง
[] 1. นายกองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น [] 2. กำนัน
[] 3. ผู้ใหญ่บ้าน [] 4. ประธานชุมชน
[] 5. อื่นๆ ระบุ.....
- 1.3 ระยะเวลาที่ท่านปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่..... ปี
- 1.4 เพศ
[] 1. ชาย [] 2. หญิง
- 1.5 อายุ
[] 1. ต่ำกว่า 30 ปี [] 2. 30-39 ปี [] 3. 40-49 ปี
[] 4. 50-59 ปี [] 5. 60 ปีขึ้นไป
- 1.6 ระดับการศึกษาสูงสุด
[] 1. ไม่ได้เรียนหนังสือ [] 2. ประถมศึกษา
[] 3. มัธยมศึกษาตอนต้น [] 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
[] 5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา [] 6.ปริญญาตรี
[] 7.สูงกว่าปริญญาตรี [] 8. อื่นๆ ระบุ.....
- 1.7 การนับถือศาสนา
[] 1. พุทธ [] 2. คริสต์ [] 3. อิสลาม [] 4. อื่นๆ ระบุ.....
- 1.8 การประกอบอาชีพ
[] 1. ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ [] 2. ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว (ระบุ).....
[] 3. พนักงานบริษัท / โรงงาน [] 4. รับจ้าง (ระบุ).
[] 5. อื่นๆ ระบุ.....
- 1.9 ภูมิลำเนาเดิม
[] 1. อยู่ที่นี่มาตั้งแต่เกิด / มีครอบครัว -บรรพบุรุษอาศัยอยู่ที่นี่ (ข้ามไปตอบส่วนที่ 2)
[] 2. ย้ายมาจากที่อื่น
- 1.10 กรณีที่โยกย้ายมาจากที่อื่น
1) พื้นที่ที่ย้ายมา
[] 1. หมู่บ้านอื่นในตำบลนี้ [] 2. ตำบลอื่น ในอำเภอ
[] 3. อำเภออื่นในจังหวัดนี้ [] 4. จังหวัดอื่น ระบุ.....
2) ระยะเวลาเฉลี่ยที่ย้ายมาอาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ.....เดือน / ปี
3) สาเหตุที่ต้องโยกย้ายมาอยู่ในพื้นที่โครงการ
[] 1. มาทำงาน [] 2. แต่งงานกับคนที่นี่
[] 3. ย้ายตามพ่อแม่ / ผู้ปกครอง [] 4. ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่
[] 5. อื่นๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานของชุมชน

- 2.1 จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน / ชุมชน.....ครัวเรือน
- 2.2 จำนวนประชากรในหมู่บ้าน / ชุมชน.....คน
แยกเป็น เพศชาย.....คน เพศหญิง.....คน
- 2.3 ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน / ชุมชนนี้.....ปี
- 2.4 อาชีพพื้นฐานของชุมชน
[] 1. ทำการเกษตร [] 2. อุตสาหกรรม
[] 3. ค้าขาย [] 4. อื่นๆ ระบุ.....
- 2.5 การนับถือศาสนาของประชาชนในชุมชน
[] 1. พุทธ [] 2. คริสต์ [] 3. อิสลาม [] 4. อื่นๆ ระบุ.....
- 2.6 การประกอบอาชีพส่วนใหญ่ของคนในหมู่บ้าน / ชุมชน
[] 1. ลำดับที่ 1 ระบุ.....
[] 2. ลำดับที่ 2 ระบุ.....
[] 3. ลำดับที่ 3 ระบุ.....
- 2.7 ฐานะทางเศรษฐกิจของคนในหมู่บ้าน / ชุมชน
[] 1. ส่วนใหญ่ฐานะดี [] 2. ส่วนใหญ่ฐานะปานกลาง [] 3. ส่วนใหญ่ฐานะยากจน
พิจารณาจาก.....
[] 4. อื่นๆ ระบุ.....
- 2.8 ในระยะเวลา 5 ปี ที่ผ่านมา ท่านคิดว่าลักษณะชุมชนของท่าน มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่
- 1) ด้านที่อยู่อาศัย (ความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐาน)
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. เปลี่ยนแปลงดีขึ้น
[] 3. เปลี่ยนแปลงแย่ลง พิจารณาจาก.....
- 2) ด้านจำนวนประชากร (การเพิ่มขึ้น / ลดลงของจำนวนประชากร)
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น
[] 3. เปลี่ยนแปลงลดลง พิจารณาจาก.....
- 3) การขยายตัวของชุมชน
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. ขยายตัวเพิ่มขึ้น
[] 3. ขยายตัวลดลง พิจารณาจาก.....
- 4) ระบบสาธารณูปโภค
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. เปลี่ยนแปลงดีขึ้น
[] 3. เปลี่ยนแปลงแย่ลง พิจารณาจาก.....
- 5) สภาพเศรษฐกิจ
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. เปลี่ยนแปลงดีขึ้น
[] 3. เปลี่ยนแปลงแย่ลง พิจารณาจาก.....
- 2.9 ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง
[] 1. มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ [] 2. ให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร
[] 3. ต่างคนต่างอยู่ [] 4. อื่นๆ ระบุ.....

2.10 ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนส่วนใหญ่

[] 1. มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ

[] 2. ให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร

[] 3. ต่างคนต่างอยู่

[] 4. อื่นๆ ระบุ.....

2.11 กลุ่ม / องค์กรในชุมชน

[] 1. ไม่มี

[] 2. มี ระบุ.....

2.12 ปัญหาในชุมชน

ลักษณะปัญหา	ปัญหา		ระดับความรุนแรงของปัญหา		
	มี	ไม่มี	มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ความแออัด					
2. ความขัดแย้ง					
3. ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน					
4. สุขภาพอนามัย					
5. ยาเสพติด					
6. การศึกษา					
7. อื่นๆ ระบุ.....					
8. อื่นๆ ระบุ.....					

2.13 การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆ ของชุมชน

ประเด็นพิจารณา	กิจกรรม		สถานที่จัดกิจกรรม			
	มี	ไม่มี	ศาสนสถาน	โรงเรียน	อบต.	ศาลาประชาคม/ ศาลาเนกประสงค์
1) กิจกรรมในวันปีใหม่ของชุมชน						
2) กิจกรรมวันเด็กของชุมชน						
3) กิจกรรมวันสงกรานต์ของชุมชน						
4) การทำบุญประจำปีของชุมชน						
5) อื่นๆ ระบุ.....						
6) อื่นๆ ระบุ.....						

2.14 ระดับการเข้าร่วมกิจกรรมความสัมพันธ์ของคนในชุมชน

[] 1. ร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน / หมู่บ้านอย่างสม่ำเสมอ (มาก)

[] 2. ร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน / หมู่บ้านเป็นบางครั้ง (ตามความสนใจ)

[] 3. ร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน / หมู่บ้าน น้อย

[] 4. ไม่ค่อยเข้าร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน / หมู่บ้าน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

3.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจ ของท่าน หรือในชุมชนของท่าน หรือไม่
☐ 1. ส่งผล เนื่องจาก

☐ 2. ไม่ส่งผล เนื่องจาก.....

3.2 ท่านคิดว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน เป็นอย่างไร
☐ 1. เสียงดังมากขึ้น ☐ 2. เสียงดังลดลง ☐ 3. ไม่เปลี่ยนแปลง ☐ อื่นๆ (ระบุ).....

3.3 ท่านคิดว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่าน มากน้อยเพียงใด

3.3.1 เครื่องบินพาณิชย์

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน			
		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น					
ขณะบินผ่าน					
ขณะร่อนลง					

3.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่นๆ

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน			
		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น					
ขณะบินผ่าน					
ขณะร่อนลง					

3.4 ปัจจุบันท่านหรือชุมชนของท่าน มีความรู้สึกหงุดหงิดเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่
☐ 1. ไม่วิตกกังวล ☐ 2. มีความวิตกกังวล (ระบุ).....

3.5 ปัจจุบันท่าน หรือชุมชนของท่าน มีความพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานหรือไม่
☐ 1. พอใจ เนื่องจาก

☐ 2. ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

3.6 ผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมา

ผลกระทบ	ไม่มีผลกระทบ	มีผลกระทบ		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน				
2. ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น				
3. ปัญหาถนนไม่แห้งจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
4. ปัญหาความสั่นสะเทือน				
5. ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน				
7. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน				
8. ปัญหาอื่นๆ (ระบุ).....				
.....				

ส่วนที่ 4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

4.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมให้กับตัวท่านหรือไม่

[] 1. ไม่ต้องการ

[] 2. ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ระบุ).....

4.2 ช่องทางหรือสื่อประเภทใดที่สามารถประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยานเพื่อให้ตัวท่านรับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

[] 1.จดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง

[] 2. แจกข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

[] 3.จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน

[] 4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น

[] 5. โซเชียลมีเดีย เช่น Facebook, Line

[] 6. อื่นๆ (ระบุ).....

ส่วนที่ 5 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในภาพรวม

[] 1.พอใจ เนื่องจาก.....

.....

.....

[] 2.ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

.....

.....

ส่วนที่ 6 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ