






| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น | | | | | |
|--|---|-----------------|--|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 1. คุณภาพอากาศ | 1) ติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ขณะจอด | ● | มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการดับเครื่องยนต์ขณะจอดรถทุกครั้ง ติดไว้ที่อาคารจอดรถยนต์ | ไม่มี |  ป้ายให้ผู้ใช้บริการดับเครื่องยนต์ ขณะจอดรถทุกครั้ง |
| | 2) ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่ง ในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้ไอเสียที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น | ● | มีเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร จากการตรวจสอบไม่พบการจอดซ้อนคัน บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร | ไม่มี |  เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร |
| | 3) ออกกฎบังคับให้เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานในบริเวณลานจอดอากาศยานใช้อุปกรณ์กรองอากาศ | ● | เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในบริเวณลานจอดอากาศยาน (Apron) มีการสวมใส่หน้ากากกรองอากาศ ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน | ไม่มี |  เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ Apron |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|---|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน | 1) เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ทำการบิน ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาการขึ้น-ลงของเครื่องบิน จะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลได้แก่ Ear Plug หรือ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในบริเวณดังกล่าว | ● | เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในช่วงเวลาการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ซึ่งปฏิบัติงานในพื้นที่ทำการบิน มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล คือ Ear Muffs เสื้อสะท้อนแสง และหมวกกกรองอากาศ ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน | ไม่มี |  เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดอากาศยาน |
| | 2) กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียง และความสั่นสะเทือนรบกวนจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน | ⊗ | การดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียง และความสั่นสะเทือนจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น | ไม่มี | - |
| | 3) ให้ประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อประเมินค่า NEF และ L_{dn} ทุก 2 ปี | ● | กรมท่าอากาศยานได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในบริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น รวมทั้งจัดทำแบบประเมินผลกระทบด้านเสียง เพื่อประเมินค่า NEF และ L_{dn} เป็นประจำทุกปี | ไม่มี | - |
| | 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 | ● | ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นสามารถรองรับชนิดเครื่องบิน และจำนวนเที่ยวบินได้ตามที่กำหนดไว้ | ไม่มี |  เครื่องบิน B737 |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

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

บทที่ 4
การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|--|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | 5) การขึ้น-ลงของเครื่องบินทุกลำ พยายามหลีกเลี่ยงการขึ้น-ลงบริเวณทางด้านทิศใต้ (หัวทางวิ่ง 03) | ○ | การขึ้น-ลง ของเครื่องบิน จะพิจารณาจากทิศทางและความเร็วลมเป็นหลัก แต่จากการตรวจสอบพบว่า ส่วนใหญ่จะใช้ทางวิ่ง 03 อย่างไรก็ตาม กรมท่าอากาศยานได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในบริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน และผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 19-25 มีนาคม พ.ศ. 2565 มีค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งยังไม่พบการร้องเรียนจากชุมชนเกี่ยวกับการได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวน | ไม่มี | - |
| | 6) การขึ้น-ลงของอากาศยานกำหนดให้ทำการบินเฉพาะช่วงเวลา 07.00-22.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน | ● | จากการตรวจสอบตารางการบิน (ระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม พ.ศ.2565) พบว่าเที่ยวบินพาณิชย์เที่ยวบินแรกที่เข้ามาถึงท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เดินทางมาถึงในเวลา 07:45 น. และเที่ยวบินสุดท้ายออกจากท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในเวลา 20.15 น. | ไม่มี |  ตารางเที่ยวบิน |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ


◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|--|--|---------------|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | 7) กำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน ได้แก่ การเร่งเครื่องยนต์เพื่อยกระดับความสูงเมื่อบินผ่านเขตชุมชนหนาแน่น | ● | มีการกำหนดวิธีการบินขึ้น-ลง ตามมาตรฐานความปลอดภัยและหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชน | ไม่มี | - |
| | 8) คำนึงถึงอายุการใช้งานของอากาศยาน เนื่องจากเครื่องยนต์ที่มีอายุการใช้งานนานจะเกิดเสียงดังมากกว่าจึงควรณรงค์ให้สายการบินคัดเลือกแบบอากาศยานที่ออกแบบ หรือเลือกใช้เครื่องยนต์ที่ปลดปล่อยเสียงในระดับต่ำกว่าอากาศยานที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน | ● | ในปัจจุบันอากาศยานที่ให้บริการ เป็นประเภท Airbus A320 Airbus A321 และ Boeing 737 ซึ่งมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยี ด้านความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | ไม่มี | - |
| | 9) ประชาสัมพันธ์/แจ้งข่าวให้ประชาชนที่อาศัยในบริเวณโดยรอบได้รับทราบและรวมทั้งผู้ที่ประสงค์จะเข้ามาพักอาศัยบริเวณพื้นที่โดยรอบให้ทราบถึงสถานการณ์เรื่องเสียงรบกวนและจำนวนเที่ยวบินที่จะเพิ่มมากขึ้น | ● | มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบทราบผลกระทบด้านเสียงอย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบยังไม่พบปัญหาการร้องเรียนด้านเสียงรบกวนแต่อย่างใด | ไม่มี | - |
| | 10) บริเวณที่มีค่า NEF-30 จนถึงทางวิ่งของโครงการควรประสานงานกับจังหวัดขอนแก่น และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองในการจัดผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชนและร้องเรียนภายหลังจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนบริเวณด้านหัวและท้ายของทางวิ่ง โดยกำหนดเป็นเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ และห้ามสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน ในบริเวณดังกล่าว | ● | จากการดำเนินการกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยานในปัจจุบัน พบว่า เส้น NEF-30 ยังอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 3.9.1) อ | ไม่มี | - |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|--|-----------------|---|--|---|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 2. เสียง/ ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | 11) ถ้าเกิดลมหมุนจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทำให้เกิดความเสียหายกับบ้านเรือนราษฎรกรรมการบินพลเรือนจะต้องชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม | ⊗ | จากการตรวจสอบ ยังไม่เคยเกิดลมหมุนจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนในบริเวณใกล้เคียง | - | - |
| | 12) กำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน ได้แก่ การเร่งเครื่องยนต์เพื่อยกระดับความสูงเมื่อบินผ่านเขตชุมชนหนาแน่น | ● | มีการประชาสัมพันธ์ให้สายการบินมีการลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน ได้แก่ การเร่งเครื่องยนต์เพื่อยกระดับความสูงเมื่อบินผ่านเขตชุมชนหนาแน่น | ไม่มี | - |
| | 13) ควบคุมการนำเครื่องบินขึ้น-ลง ด้วยการลดแรง Thrust ใกล้สนามบินที่มีบ้านพักอาศัยอยู่มากตามวิธีที่ปลอดภัย | ● | การปฏิบัติงานในด้านการบินในเรื่องลดเสียง นักบินจะปรับแรง Thrust ตามความเหมาะสมและความปลอดภัยในการขึ้น-ลง | ไม่มี | - |
| | 14) มีการสำรวจทัศนคติต่อเสียงจากเครื่องบินชุมชนรอบพื้นที่โครงการทุกปี และจัดศูนย์รับเรื่องร้องเรียน | ● | ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ได้จัดให้มีจุดร้องเรื่องร้องเรียนไว้ที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งอยู่บริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งมีการสำรวจทัศนคติด้านเสียงรบกวนจากเครื่องบิน บริเวณชุมชนโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ปีละ 1 ครั้ง | ไม่มี |  ประชาสัมพันธ์ภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น |
| | 15) มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โดยรอบโครงการทราบถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจาก Airborne Vibration มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่โครงการได้กำหนดไว้แล้ว | ● | กรมท่าอากาศยานมีการประชาสัมพันธ์ มาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่โครงการได้กำหนดไว้ใน https://www.airports.go.th/th/index.php | ไม่มี | |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ✕ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|---|--|---------------|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 3. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ และการจัดการน้ำเสีย | ในระยะดำเนินการมีแหล่งกำเนิดน้ำเสีย 4 แห่ง ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารห้องบังคับการบิน อาคารดับเพลิง และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ จะใช้ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ส่วนอาคารอื่นๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม การบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย ประกอบด้วย 1) ห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรดหรือด่างเข้มข้น น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้น และคลอรีนเข้มข้น | ● | มีการบำรุงรักษา ระบบบำบัดน้ำเสีย ดังนี้ ไม่มีการเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ ลงในบ่อเกรอะ ส่วนการล้างทำความสะอาดห้องน้ำ-ห้องส้วม รวมทั้งมีการผสมน้ำเปล่าเพื่อเจือจางความเข้มข้นของน้ำยาล้างห้องน้ำ | ไม่มี | - |
| | 2) ห้ามทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ่าอนามัย ลงสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย | ● | มีการจัดถังรองรับขยะไว้ในห้องส้วมทุกห้อง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ไม่ให้ทิ้งกระดาษทิชชู หรือผ้าอนามัยลงในโถส้วม | ไม่มี | - |
| | 3) กรณีที่บ่อเกรอะเอ่อสูงหรือราดส้วมไม่ลง ให้ตรวจสอบระบบระบายน้ำหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม | ⊗ | มีการตรวจสอบระบบระบายน้ำ และบ่อซึมเป็นประจำทุกเดือน และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาบ่อเกรอะ เอ่อสูง หรือ ราดส้วมไม่ลง | ไม่มี | - |
| | 4) กำหนดให้ทำการสูบน้ำออกส่วนเกินของระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 6 เดือน/ครั้ง กรณีบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีภัตตาคารหรือร้านอาหาร น้ำเสียที่รวบรวมจากห้องครัวจะต้องผ่านบ่อดักไขมันก่อนระบายน้ำเสียเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และทำการตรวจสอบบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ | ● | มีการตรวจสอบดูแลบ่อดักไขมัน และบ่อเกรอะของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน | ไม่มี | - |




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|--|---|---------------|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 3. คุณภาพน้ำผิวดิน/ นิเวศวิทยาทางน้ำ และการจัดการน้ำเสีย (ต่อ) | 5) ร้านอาหารภายในอาคารที่พักผู้โดยสารจะต้องคัดแยกเศษอาหารออกจากภาชนะก่อนล้างทุกครั้ง | ● | มีการขอความร่วมมือให้ร้านอาหารภายในอาคารที่พักผู้โดยสารมีการคัดแยกเศษอาหารออกจากภาชนะก่อนล้างทุกครั้ง | ไม่มี | |
| | 6) กำหนดให้สร้างบ่อน้ำรองรับน้ำที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อรวบรวมน้ำนำไปรดต้นไม้ สนามหญ้าและต้นไม้ภายในสนามบิน | ○ | จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีบ่อรองรับน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งไม่มีการนำน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียไปรดต้นไม้ น้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียไปรดต้นไม้ และสนามหญ้าภายในท่าอากาศยาน | จัดให้มีบ่อรองรับน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย และรวบรวมน้ำไปรดต้นไม้ และสนามหญ้าภายในท่าอากาศยาน | - |
| | 7) ถ้ามีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียใหม่ควรให้บริษัทผู้จำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียทำการทดสอบประสิทธิภาพของระบบให้เป็นไปตามรายการคำนวณระบบบำบัดน้ำเสียซึ่งลงลายมือชื่อของวิศวกรผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมจึงรับมอบระบบ | ● | จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า ได้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการทดสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสียก่อนการส่งมอบระบบ | ไม่มี | - |
| | 8) กรมการบินพลเรือนควรจัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษให้บริการดูแลระบบตรวจสอบบำรุงรวมทั้งเปลี่ยนอะไหล่ให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานตามปกติเสมอ | ⊗ | จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า ยังอยู่ระหว่างการส่งมอบระบบบำบัดน้ำเสียจากบริษัทผู้จำหน่าย | ไม่มี | - |
| | 9) ควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน | ● | ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2565 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน | ไม่มี | ภาคผนวก ง |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|---|--|---|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 3. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ และการจัดการน้ำเสีย (ต่อ) | 10) ดูแลรักษาและตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ | ● | จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า มีเจ้าหน้าที่จากบริษัทผู้จำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นผู้ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย | ไม่มี | - |
| | 11) ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารสามารถรองรับน้ำเสีย 65 ลบ.ม./วัน เพื่อป้องกันผลกระทบให้พิจารณาประมาณร้อยละ 80 ของขีดความสามารถของระบบหรือเมื่อมีปริมาณน้ำเสีย 52 ลบ.ม./วัน หรือผู้โดยสารประมาณ 2,070 คน/วัน จะต้องทำการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียให้มีขีดความสามารถเพิ่มขึ้น | ● | มีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียใหม่ ซึ่งสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้ 200 ลบ.ม./วัน ประกอบไปด้วยบ่อเกรอะ บ่อพักน้ำเสีย บ่อเติมอากาศ บ่อสูบน้ำทิ้ง และบ่อย่อยตะกอน ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารในปัจจุบันได้อย่างเพียงพอ | ไม่มี |  ระบบบำบัดน้ำเสีย |
| 4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า | 1) การจัดการทั่วไป (1) ปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทางวิ่งให้สามารถระบายน้ำได้เร็วขึ้น ไม่มีน้ำท่วมขังในคูระบาย | ● | มีการปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทางวิ่ง จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า รางระบายน้ำมีลักษณะแห้ง ยังสามารถรองรับและระบายน้ำที่เกิดขึ้นได้ | ไม่มี |  รางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ Air Side |
| | (2) ทำการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหล่ทางวิ่ง คูระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่งของอากาศยาน ภายในท่าอากาศยาน | ● | มีการตัดหญ้า และดูแลวัชพืชในพื้นที่ไหล่ทางวิ่ง และคูระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่งอย่างสม่ำเสมอ จากการตรวจสอบพบว่า หญ้า และวัชพืช ยังอยู่ในสภาพดี | ไม่มี |  หญ้าบริเวณไหล่ทางวิ่ง |




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|--|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ต่อ) | (3) เก็บเศษหญ้าเมื่อตัดแล้ว เพื่อป้องกันก้นาเศษหญ้าไปทำรัง | ● | มีการเก็บเศษหญ้าหลังการตัดหญ้าทุกครั้ง เพื่อป้องกันก้นาเศษหญ้าไปทำรัง | ไม่มี | - |
| | (4) ต้นไม้ภายในบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ต้องตัดแต่งเรือนยอดให้โปร่งความสูงไม่เกิน 6 ม. และแผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 ม. เพื่อลดการใช้เป็นแหล่งอาศัยเกาะนอนหรือสร้างรังของนก | ● | จากการตรวจสอบ พบว่าต้นไม้ในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นเป็นต้นไม้ขนาดเล็กที่มีความสูงไม่เกิน 6 ม.และแผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 ม. | |  ต้นไม้ภายในท่าอากาศยานฯ |
| | (5) ควบคุมพันธุ์ไม้ผลที่มีอยู่บริเวณท่าอากาศยาน คือ พลับพลา เล็บเหยี่ยว เหมือดจี ให้มีปริมาณน้อยที่สุด และควบคุมความสูงของไม้ผล | ● | มีการตรวจสอบควบคุมพันธุ์ไม้ ภายในท่าอากาศยาน ไม่ให้มีต้นพลับพลา เล็บเหยี่ยว เหมือดจี | ไม่มี |  ต้นไม้ภายในท่าอากาศยานฯ |
| | (6) ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ต้องไม่มีกองขยะกลางแจ้ง เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก | ● | มีการรวบรวมขยะไว้ในโรงพักขยะภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน เพื่อรอให้เทศบาลตำบลบ้านเป็ดมาขนย้ายไปกำจัด | ไม่มี |  โรงพักขยะ |


** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|--|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ต่อ) | (7) ให้เจ้าหน้าที่ตรวจหารังอาศัยหรือวางไข่รวมทั้งแหล่งเกษนอนและแหล่งอาหารของนก บริเวณอาคารต่างๆ และบริเวณพื้นที่นอกอาคารของท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ ถ้าหากพบให้ทำลาย ขัปลั้วหรือหาทางแก้ไข เพื่อไม่ให้นกเข้ามาอาศัยหรือหาอาหารภายในพื้นที่โครงการ | ● | มีเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบหารังอาศัยหรือวางไข่ รวมทั้งแหล่งเกษนอนและแหล่งอาหารของนก ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น | ไม่มี | - |
| | (8) ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลงจะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพของทางวิ่ง และพื้นที่ข้างเคียงเพื่อไล่นกให้ออกจากทางวิ่ง | ● | มีการตรวจสอบสภาพของทางวิ่ง และพื้นที่ข้างเคียง ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง 15 นาที เพื่อตรวจสอบความปลอดภัย และไล่นกออกจากทางวิ่ง | ไม่มี | - |
| | (9) เจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือนประสานงานการไล่นกกับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่มีเจ้าหน้าที่ดูแลหอบังคับการบิน การให้สัญญาณการขึ้นลงของเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง | ● | มีการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน และเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ในการให้สัญญาณการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน ตลอดเวลา | ไม่มี | - |
| | (10) ตรวจสอบบริเวณรั้วหรือกำแพงโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น เพื่อป้องกันสัตว์เข้า-ออกภายในท่าอากาศยาน | ● | มีการสร้างรั้วโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น และจากการตรวจสอบพบว่า รั้วดังกล่าวอยู่ในสภาพดี | ไม่มี |  รั้วรอบพื้นที่ท่าอากาศยานฯ |


** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|--|-----------------|---|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ต่อ) | (11) ดูแลบริเวณสระพักน้ำและบ่อน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นเพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก | ● | มีการดูแลบ่อน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมิให้มีวัชพืช จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่าสระน้ำดังกล่าวไม่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมผิวน้ำ | ไม่มี |  สระน้ำห้วยทางวัง 03 |
| | (12) กรมการบินพลเรือนจะต้องประสานงานกับคณะกรรมการหมู่บ้านเดชา หมู่บ้านจัดสรรใกล้เคียง ตลอดจนหน่วยงานส่วนท้องถิ่น เพื่อมิให้มีกองขยะเกิดขึ้นในรัศมี 13 กม. ตามข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) | ● | จากการตรวจสอบพบว่า หมู่บ้านเดชา และชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของเทศบาลตำบลบ้านเป็ด ซึ่งได้มีการเก็บขนขยะไปกำจัดบริเวณพื้นที่กำจัดขยะของเทศบาล | ไม่มี | - |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|--|--|---------------|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ต่อ) | 2) การป้องกันอันตรายจากนกและสัตว์อื่นๆ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ควรพัฒนาพื้นที่ลุ่มที่ติดกับบ่อเก็บน้ำทางด้านทิศตะวันออกของปลายทางวิ่งด้านทิศใต้ เพื่อให้เป็นที่อยู่อาศัยของหนู และไม่บดบังการตรวจการณ์ ซึ่งจะประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากนกเข้ามาอาศัยในพื้นที่ได้ด้วย ตัดถางไม้ยืนต้น พืชล้มลุกและหญ้า ออกจากพื้นที่ลุ่มบริเวณดังกล่าวออก รวมทั้งบริเวณด้านข้างขอบแนวทางทิศตะวันตกของปลายทางวิ่งด้านทิศใต้ให้สั้นอยู่เสมอ บริเวณที่ลุ่มข้างบ่อน้ำควรปรับปรุงพื้นที่ให้โล่งเตียน อาจปลูกไม้ยืนต้นและไม้ประดับตกแต่งภูมิทัศน์ให้สวยงามได้ แต่การปลูกไม้ยืนต้นต้องไม่หนาแน่นจนกลายเป็นที่อาศัยของนกได้ ปลูกไม้ดอก ไม้ประดับให้สวยงามสามารถใช้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจได้ | ● | มีการพัฒนาพื้นที่ลุ่มที่ติดกับบ่อเก็บน้ำทางด้านทิศตะวันออกของปลายทางวิ่งด้านทิศใต้ และได้ตัดถางไม้ยืนต้น พืชล้มลุกและหญ้าให้สั้นอยู่เสมอ | ไม่มี | - |
| 5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน | 1) การประสานงานระดับกรม ให้กรมการบินพลเรือน ประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ | ⊗ | ยังไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ | ไม่มี | - |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|--|-----------------|--|--|---------------|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ) | 2) การประสานงานระดับท้องถิ่นและราชการส่วนภูมิภาค ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นกรมการขนส่งทางอากาศ จะต้องประสานงานกับเทศบาลนครขอนแก่นสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดขอนแก่น และองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ทั้งนี้ตำบลที่อยู่ในเขตประกาศที่อำเภอเมือง อำเภอน้ำพอง อำเภอบ้านฝาง จังหวัดขอนแก่น ทั้งนี้ เพื่อแจ้งให้หน่วยงานดังกล่าวทราบถึงขอบเขตอาณาบริเวณขอบเขตและข้อกำหนดขอบเขตตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินขอนแก่นในท้องที่อำเภอน้ำพอง อำเภอเมืองขอนแก่น และอำเภอบ้านฝาง จังหวัดขอนแก่น เป็นปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2538 และประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดขอนแก่นและหน่วยงานระดับท้องถิ่นเกี่ยวกับพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นไม่ควรเป็นสถานที่ตั้งของโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถาน | ● | มีการประสานงานเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศกับสำนักงานโยธา-ธิการและผังเมือง จังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และขอความร่วมมือหากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการประสานงาน ทางท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นให้ทำการตรวจสอบความสูงอาคารเป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ | ไม่มี | |
| | 3) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น กรมการบินพลเรือน ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศรับทราบโดยจัดทำเอกสารชี้แจงทั้งนี้เพื่อมิให้ประชาชนดำเนินการก่อกวน รบกวน หรือ มีกิจกรรมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบิน | ● | ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ | ไม่มี | - |




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตาราง 3.8-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|---|---|-----------------|--|--|---------------|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ) | 4) ทำการตรวจสอบสิ่งปลูกสร้างรอบท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นให้เป็นไปตามข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พร้อมทั้งประสานกับหน่วยงานระดับท้องถิ่นในการอนุญาตสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ | ● | มีการประสานงานเพื่อขอความร่วมมือจากเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยให้มีการประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการตรวจสอบความสูงของอาคาร ให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ | ไม่มี | - |
| | 5) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นหรือตัวแทน ประสานงานหรือชี้แจงขอบเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศให้กับหน่วยงานต่างๆ ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดขอนแก่น โดยหน่วยงานส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นที่ตามที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ | ● | ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นหรือตัวแทน มีการประสานงานหรือร่วมประชุมชี้แจงเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้กับทางเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในท้องที่ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทราบถึงเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ | ไม่มี | - |
| | 6) ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น กรมการบินพลเรือน ประสานงานค่ายสิงห์ราชเดชไชชีเพื่อตัดต้นไม้ที่มีความสูงเกินข้อกำหนดเขตปลอดภัยฯ บริเวณเขตที่ 5 : Approach Surface ด้านหัวทางวิ่ง 21 | ● | มีการประสานงานเพื่อขอความร่วมมือจากค่ายสิงห์ราชเดชไชชี ให้ตัดต้นไม้ที่มีความสูงเกิน 150 เมตร | ไม่มี | - |




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|--|-----------------|---|--|---|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 6. การคมนาคมขนส่ง | 1) ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรเพื่อให้ผู้ขับขี่จอดรถยนต์บริเวณที่จัดเตรียมไว้ให้ | ● | มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรบอกตำแหน่งบริเวณลานจอดรถยนต์ | ไม่มี |  ป้ายบอกทางลานจอดรถยนต์ |
| | 2) ห้ามจอดรถยนต์ทั้งไว้บริเวณที่รับ-ส่งด้านหน้าอาคารที่พัสดุโดยสารและไหล่ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์ | ● | มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรคอยควบคุมดูแลไม่ให้เกิดการจอดรถยนต์ทั้งไว้บริเวณที่รับ-ส่ง ด้านหน้าอาคารที่พัสดุโดยสาร รวมทั้งไหล่ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์ จากการตรวจสอบ ไม่พบการจอดรถยนต์ทั้งไว้ในบริเวณดังกล่าว | ไม่มี |  พื้นที่ด้านหน้าอาคารที่พัสดุโดยสาร |
| | 3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบจราจรก่อนเครื่องบินขึ้น-ลงอย่างน้อย 1 ชม. ดำเนินการจัดระบบจราจรให้สอดคล้องกับลานจอดรถยนต์ เพื่อจัดการจราจรให้เป็นระเบียบ | ● | มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรทำหน้าที่ดูแลการจราจรบริเวณด้านหน้าอาคารที่พัสดุโดยสารตลอดเวลา | ไม่มี |  เจ้าหน้าที่จัดการระบบจราจร |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|---|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 6. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | 4) สนับสนุนให้มีรถบริการขนส่งผู้โดยสารเข้า-ออก สนามบิน | ● | ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นจัดให้มีจุดขึ้นรถขนส่งสาธารณะไว้ที่บริเวณด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ช่วงเวลาในการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ ให้ผู้ใช้บริการทราบ | ไม่มี |  <p>จุดรถขนส่งสาธารณะ</p>  <p>ตารางรถบริการสาธารณะ</p> |
| 7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม | 1) ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมร่องระบายน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น | ● | ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น มีการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมร่องระบายน้ำต่างๆ ภายในท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ และจากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่าไม่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และร่องระบายน้ำต่างๆ | ไม่มี |  <p>รางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ Air Side</p> |




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

⦿ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|--|-----------------|--|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| | 2) ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ปกคลุมรางระบายน้ำ | ● | ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นมีการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมร่องระบายน้ำต่างๆ ภายในท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ และจากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่าไม่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และร่องระบายน้ำต่างๆ | ไม่มี |  รางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ Air Side |
| 7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม (ต่อ) | 3) ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติโดยเฉพาะควรดำเนินการก่อนฤดูฝน และควรจัดซื้อปั๊มน้ำเพิ่มอีก 1 เครื่อง เพื่อเก็บไว้สำรองใช้งาน | ○ | จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเครื่องสูบน้ำ โดยใช้การระบายน้ำผ่านฝายน้ำล้น รวมทั้งในปัจจุบันไม่พบปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ | ไม่มี |  ฝายน้ำล้น |
| | 4) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยานจำเป็นต้องตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขโดยเร่งด่วน | ⊗ | การดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่พบการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นแต่อย่างใด | ไม่มี | - |
| | 5) ปลุกหญ้าเสริมที่อยู่ข้างรางระบายน้ำ เพื่อกรองดินหรือทรายร่วงลงสู่รางระบายน้ำที่เป็นสาเหตุของการตื้นเขินของรางระบายน้ำ | ● | มีการปลูกหญ้าบริเวณด้านข้างรางระบายน้ำ รวมทั้งมีการดูแลบำรุงรักษาไม่มีดิน หรือทรายร่วงหล่นลงสู่รางระบายน้ำ จากการตรวจสอบไม่พบ ดิน หรือ ทราย สะสมในรางระบายน้ำ | ไม่มี |  รางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ Air Side |


** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 | | | | | |
|---|--|--------------------------|--|--|---------------|
| ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก๊ซผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม (ต่อ) | 6) ตรวจสอบและชุดลอกบ่อตักตะกอนทุกเดือนช่วงฤดูฝน (ช่วงเดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) หรือพบว่ามี ความจุอย่างน้อย 1/3 ของบ่อตักตะกอน | <input type="checkbox"/> | จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง พบว่า มีปริมาณตะกอนในบ่อตักตะกอนน้อย | ไม่มี | - |
| | 7) จัดเตรียมพื้นที่ลุ่มด้านทิศตะวันตกเพื่อรองรับน้ำที่ล้นออกมาจากสระน้ำของโครงการ พื้นที่ประมาณ 3.5 ไร่ พัฒนาเป็นบ่อน้ำให้มีความจุไม่น้อยกว่า 19,000 ลบ.ม. พร้อมติดตั้งประตูประบายให้สามารถเก็บกักตามที่กำหนด กรณีฝนตกให้ทำการปิดประตูประบายน้ำและเปิดประตูประบายน้ำหลังฝนหยุดตก | ● | จากการตรวจสอบพบว่า มีการจัดเตรียมพื้นที่ลุ่มด้านทิศตะวันตกขนาด 3.5 ไร่ แต่ไม่มีการพัฒนาเป็นบ่อน้ำให้มีความจุประมาณ 20,000 ลบ.ม. พร้อมการติดตั้งประตูประบาย | ไม่มี | - |
| | 8) กำหนดให้บ่อน้ำด้านทิศตะวันตกมีประตูประบายน้ำทำหน้าที่เป็นฝายน้ำล้น เมื่อฝนตกหนักให้ทำการปิดประตูประบายน้ำและเปิดประตูประบายน้ำหลังฝนหยุดตกโดยอัตราการระบายน้ำไม่เกิน 6.5 ลบ.ม./วินาที | ● | จากการตรวจสอบพบว่า บ่อน้ำด้านทิศตะวันตกไม่มีประตูประบายน้ำ | ไม่มี | |


**** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :**

☒ ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|--|-----------------|--|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| | <p>9) หลักเกณฑ์หรือแนวทางที่ใช้ในการควบคุมการเปิด-ปิด (Operation Curve) ประตูระบายน้ำที่ก่อสร้างใหม่ ที่ใช้ควบคุมปริมาณน้ำที่ไหลผ่านช่องระบายน้ำขนาด 0.40x0.40 เมตร จำนวน 2 ช่อง ที่อยู่ต่ำกว่าฝายน้ำล้นเดิมแนวทางในการดำเนินการดังนี้</p> <p>(1) ในช่วงปลายฤดูแล้งถึงต้นฤดูฝน ระดับน้ำในสระคาดว่าจะอยู่ต่ำกว่าระดับสันฝายไม่น้อยกว่า 1 เมตร (จากการระเหย และการใช้ประโยชน์ในกิจกรรมต่างๆ) จะอยู่ต่ำกว่าระดับท้องของช่องระบายน้ำที่เปิดใหม่เช่นกัน ให้ทำการยกบานประตูทั้ง 2 ช่อง ให้สูงขึ้น 0.2 เมตร (เปิดบานครึ่งช่องเปิด) การดำเนินการดังกล่าวหากมีปริมาณฝนตกหนักจนทำให้ระดับน้ำสระสูงขึ้นจะทำให้สามารถระบายน้ำผ่านช่องระบายน้ำดังกล่าวได้ไม่เกิน 0.538 ลบ.ม./วินาที (คำนวณที่ระดับสันฝาย) ในขณะที่ปริมาตรของสระที่ว่างอยู่จนถึงระดับสันฝายจะเพียงพอในการรองรับปริมาณน้ำฝนตามเกณฑ์ที่ออกแบบอยู่แล้ว การยกบานประตูดังกล่าวจึงเป็นการค่อยๆ ทอยระบายน้ำออกจากสระในปริมาณน้อย เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ที่อยู่ทางด้านท้ายน้ำและจะสามารถระบายน้ำออกจากสระจนถึงระดับท้องของช่องระบายน้ำ (ต่ำกว่าระดับสันฝาย 1 เมตร) ได้ภายในเวลาไม่เกิน 2-3 วัน</p> | ○ | จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีประตูระบายน้ำ แต่มีการควบคุมการระบายน้ำโดยมีฝายน้ำล้น | ไม่มี |  <p>ฝายน้ำล้น</p> |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ 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) จะทำให้สามารถระบายน้ำผ่านช่องระบายน้ำดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นเป็น 1.014 ลบ.ม./วินาที (คำนวณที่ระดับสันฝาย) จะทำให้สามารถระบายน้ำออกจากสระได้เร็วขึ้น ภายในเวลาไม่เกิน 1 วัน (3) ในช่วงปลายฤดูฝน หากมีความต้องการเก็บกักปริมาณน้ำไว้ใช้ในช่วงฤดูแล้ง สามารถดำเนินการปิดบานประตูลง เพื่อรองรับและเก็บกักปริมาณน้ำฝนในช่วงท้ายฤดูไว้ใช้ในช่วงฤดูแล้ง | | | | |
| 8. ขยะ | 1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการสนามบิน นำขยะมาทิ้งยังถังขยะที่จัดเตรียมไว้ | ● | จากการติดตามตรวจสอบพบว่า มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการ นำขยะมาทิ้งยังถังขยะที่จัดเตรียมไว้ตามสถานที่ต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน | ไม่มี |  ถังขยะบริเวณลานจอดรถยนต์ |



** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|---|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 8. ขยะ (ต่อ) | 2) จัดหาฝาปิดภาชนะรองรับขยะ | ● | ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นได้จัดวางถังขยะแยกประเภทที่มีฝาปิดไว้ในบริเวณต่างๆ | ไม่มี |  ถังขยะแยกประเภท |
| | 3) ส่งเสริมให้มีการคัดแยกขยะออกเป็นอย่างน้อย 3 กลุ่ม ได้แก่ จำพวกที่ 1 ขยะเศษอาหาร จำพวกที่ 2 ขยะที่นำกลับเอามาใช้ใหม่ได้ 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 | ● | มีการแยกประเภทของถังขยะ รวมทั้งมีแม่บ้านทำหน้าที่คัดแยกขยะแต่ละประเภท ก่อนนำไปรวบรวมไว้ที่โรงพักขยะ เพื่อรอเทศบาลตำบลบ้านเป็ดนำไปกำจัดต่อไป | ไม่มี |  ถังขยะแยกประเภท |


** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◎ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

| ตารางที่ 4.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น (ต่อ) | | | | | |
|--|---|-----------------|--|--|--|
| ปัจจัยสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน | ผลการปฏิบัติงาน | รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ | เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ | เอกสารอ้างอิง |
| 8. ชยะ (ต่อ) | 4) ในการกำจัดขยะอันตรายจะให้หน่วยงานที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมโรงงานนำไปกำจัด ส่วนขยะทั่วไปให้เทศบาลตำบลบ้านเป็ดมาจัดเก็บขยะ | ● | มีการคัดแยกขยะอันตรายออกจากขยะทั่วไป รวมทั้งมีการเก็บรวบรวมไว้ภายในบริเวณโรงพักขยะ เพื่อรอให้หน่วยงานที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมโรงงานมาเก็บขนไปกำจัด ส่วนขยะทั่วไปได้มีการประสานงานให้ เทศบาลตำบลบ้านเป็ดมาจัดเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน โดยไม่มีขยะตกค้างในพื้นที่แต่อย่างใด | ไม่มี |  โรงพักขยะ |
| | 5) กำหนดให้ทำความสะอาดห้องพักขยะเปียกอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง พร้อมระบายน้ำเสียจากการทำความสะอาดลงสู่บ่อเกรอะ-บ่อซึม | ● | มีการทำความสะอาดห้องพักขยะทุกครั้ง ภายหลังจากที่เทศบาลตำบลบ้านเป็ดมาเก็บขนขยะไปกำจัด และได้ระบายน้ำเสียจากการทำความสะอาดลงสู่บ่อเกรอะ-บ่อซึม | ไม่มี | - |
| | 1) กรณีการรับพนักงานเข้าทำงาน สนามบินควรพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่น | ● | มีการพิจารณา招聘人数ในท้องถิ่นเข้ามาทำงานในท่าอากาศยาน | ไม่มี | - |
| | 2) พบปะผู้นำชุมชนโดยรอบสนามบินอย่างสม่ำเสมอเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ หรือข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการของสนามบิน | ● | มีเจ้าหน้าที่ มวลชนสัมพันธ์ ทำหน้าที่ประสานงานรับฟังปัญหาต่างๆ จากผู้นำชุมชน โดยรอบสนามบินอย่างสม่ำเสมอ | ไม่มี | - |
| | 3) กำหนดให้มีบุคลากรหรือหน่วยงานด้านมวลชนสัมพันธ์และงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา | ● | มีเจ้าหน้าที่มวลชนสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม ทำหน้าที่ดูแลจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน | ไม่มี | - |
| | 4) สนับสนุนหรือเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน วัด โรงเรียน อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ | ● | มีการสนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน วัด โรงเรียน อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ | ไม่มี | - |

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้