

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาคำคิดเห็นของประชาชนตำบลสุเทพ และตำบลแม่เหียะ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียง ต่อมาตรการแก้ไขปัญหามาของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ได้ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง 400 คน ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, อาชีพ, รายได้เฉลี่ยต่อเดือน, ตำบลที่พักอาศัย, จำนวนปีที่พักอาศัย และระยะทางห่างจากสนามบิน (ตารางที่ 1-7)

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ตารางที่ 8-9)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการต่างๆ ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่จะใช้เป็นแนวทางเพื่อแก้ไข และชดเชยปัญหามลพิษทางเสียง (ตารางที่ 10-12)

3.1 มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง

3.2 มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ

3.3 มาตรการเร่งด่วนจากข้อ 3.1-3.2 ข้างต้น

3.4 ปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง ของท่าอากาศยานเชียงใหม่

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ และมาตรการต่างๆ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ตารางที่ 13-39)

4.1 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และจำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคย และไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

4.2 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และจำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคย และไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

4.3 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และจำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคย และไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	188	47
หญิง	212	53
รวม	400	100

จากตารางที่ 1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นเพศชาย ร้อยละ 47 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 53

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	113	28.3
20-29 ปี	103	25.8
30-39 ปี	70	17.5
40-49 ปี	65	16.3
50-59 ปี	38	9.5
ตั้งแต่ 60 ปี ขึ้นไป	11	2.8
รวม	400	100

จากตารางที่ 2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นกลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี มีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 28.3 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 20-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.8 ถัดมาเป็นกลุ่มอายุ 30-39 ปี ร้อยละ 17.5 กลุ่มอายุ 40-49 ร้อยละ 16.3 กลุ่มอายุ 50-59 ปี ร้อยละ 9.5 และกลุ่มอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 2.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	26	6.5
มัธยมศึกษา	101	25.3
ปวช.	20	5.0
ปวส./อนุปริญญา	63	15.8
ปริญญาตรี	158	39.5
สูงกว่าปริญญาตรี	32	8.0
รวม	400	100

จากตารางที่ 3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมากที่สุด ร้อยละ 39.5 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 25.3 ถัดมาเป็น ปวส./อนุปริญญา ร้อยละ 15.8 สูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 8.0 ประถมศึกษา ร้อยละ 6.5 และ ปวช. ร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	150	37.5
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	39	9.8
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	46	11.5
พนักงานบริษัทเอกชน	64	16.0
รับราชการ	70	17.5
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	19	4.8
อื่นๆ (ได้แก่ เกษตรกรรม)	12	3.0
รวม	400	100

จากตารางที่ 4 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้มีอาชีพนักเรียน/นักศึกษามากที่สุด ร้อยละ 37.5 รองลงมาคือ รับราชการ ร้อยละ 17.5 ถัดมาเป็นพนักงานบริษัทเอกชน 16.0 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 11.5 พ่อบ้าน/แม่บ้าน ร้อยละ 9.8 พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4.8 และอาชีพอื่นๆ (ได้แก่ เกษตรกรรม) ร้อยละ 3.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 5,000 บาท	107	26.8
5,001-10,000 บาท	135	33.8
10,001-15,000 บาท	82	20.5
15,001-20,000 บาท	49	12.3
20,001-25,000 บาท	18	4.5
มากกว่า 25,000 บาท ขึ้นไป	9	2.3
รวม	400	100

จากตารางที่ 5 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้มีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 33.8 มากที่สุด รองลงมาคือ ไม่เกิน 5,000 บาท ร้อยละ 26.8 ถัดมาเป็น 10,001-15,000 บาท ร้อยละ 20.5 รายได้ 15,001-20,000 บาท ร้อยละ 12.3 รายได้ 20,001-25,000 บาท ร้อยละ 4.5 และมากกว่า 25,000 บาท ขึ้นไป ร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกปีที่พักอาศัย

จำนวนปีที่พักอาศัย	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 6 เดือน	26	6.5
ตั้งแต่ 6 เดือน ไม่เกิน 1 ปี	79	19.8
ตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี	108	27.0
ตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี	85	21.3
ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป	102	25.5
รวม	400	100

จากตารางที่ 6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี มากที่สุด ร้อยละ 27.0 รองลงมาคือ พักอาศัยตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25.5 ถัดมาคือพักอาศัยตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี ร้อยละ 21.3 ตั้งแต่ 6 เดือน ไม่เกิน 1 ปี ร้อยละ 19.8 และ น้อยกว่า 6 เดือน ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะห่างของที่พักจากสนามบิน

ระยะห่างของที่พักจากสนามบิน	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 500 เมตร	19	4.8
500 เมตร ไม่เกิน 1 กิโลเมตร	46	11.5
1 กิโลเมตร ไม่เกิน 2 กิโลเมตร	80	20.0
2 กิโลเมตร ไม่เกิน 3 กิโลเมตร	90	22.5
3 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร	84	21.0
ตั้งแต่ 5 กิโลเมตรขึ้นไป	81	20.3
รวม	400	100

จากตารางที่ 7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ที่พักห่างจากสนามบิน 2 กิโลเมตร ไม่เกิน 3 กิโลเมตร มากที่สุด ร้อยละ 22.5 รองลงมาคือ 3 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร ร้อยละ 21.0 ถัดมาคือตั้งแต่ 5 กิโลเมตรขึ้นไป ร้อยละ 20.3 ตั้งแต่ 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 2 กิโลเมตร ร้อยละ 20.0 ตั้งแต่ 500 เมตร ไม่เกิน 1 กิโลเมตร ร้อยละ 11.5 และน้อยกว่า 500 เมตร ร้อยละ 4.8 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่

ตารางที่ 8 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	ไม่เห็นด้วย	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	146 (36.5)	187 (46.8)	63 (15.8)	4 (1.0)	0 (0)	4.19 (เห็นด้วยมาก)	2
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ	142 (35.5)	203 (50.8)	47 (11.8)	4 (1.0)	4 (1.0)	4.19 (เห็นด้วยมาก)	2
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	170 (42.5)	185 (46.3)	35 (8.8)	9 (2.3)	1 (0.3)	4.29 (เห็นด้วยมาก)	1
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	29 (7.3)	73 (18.3)	145 (36.3)	141 (35.3)	12 (3.0)	2.92 (เห็นด้วยปานกลาง)	6
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	35 (8.8)	74 (18.5)	144 (36.0)	139 (34.8)	8 (2.0)	2.97 (เห็นด้วยปานกลาง)	5
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	37 (9.3)	74 (18.5)	156 (39.0)	123 (30.8)	10 (2.5)	3.01 (เห็นด้วยปานกลาง)	4

จากตารางที่ 8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ ในระดับเห็นด้วยมาก โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยดังนี้ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค เป็นลำดับที่ 1 มีค่าเฉลี่ย 4.29 ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ และท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นลำดับที่ 2 มีค่าเฉลี่ย 4.19 เท่ากัน

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด เป็นลำดับที่ 4 มีค่าเฉลี่ย 3.01 ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ เป็นลำดับที่ 5 มีค่าเฉลี่ย 2.97 และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ เป็นลำดับที่ 6 มีค่าเฉลี่ย 2.92

ตารางที่ 9 ความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียงที่เคยได้รับ

เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบหรือไม่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	357	89.2
เคย	43	10.8
รวม	400	100

จากตารางที่ 9 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง ร้อยละ 89.2 และเคยได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง 10.8

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการต่างๆ ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่จะใช้เป็นแนวทางเพื่อแก้ไข และลดเสียงรบกวนทางเสียง

3.1 มาตรการแก้ปัญหาทางเสียง

ตารางที่ 10 ความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการแก้ปัญหาทางเสียง

มาตรการแก้ปัญหาทางเสียง	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	ไม่เห็นด้วย	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	64 (16.0)	216 (54.0)	108 (27.0)	7 (1.8)	5 (1.3)	3.82 (เห็นด้วยมาก)	6
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	132 (33.0)	200 (50.0)	36 (9.0)	18 (4.5)	14 (3.5)	4.04 (เห็นด้วยมาก)	2
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	113 (28.3)	230 (57.5)	49 (12.3)	6 (1.5)	2 (0.5)	4.12 (เห็นด้วยมาก)	1
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	96 (24.0)	195 (48.8)	94 (23.5)	14 (3.5)	1 (0.3)	3.93 (เห็นด้วยมาก)	3
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	38 (9.5)	91 (22.8)	111 (27.8)	148 (37.0)	12 (3.0)	2.99 (เห็นด้วยปานกลาง)	9
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ	23 (5.8)	67 (16.8)	134 (33.5)	131 (32.8)	45 (11.3)	2.73 (เห็นด้วยปานกลาง)	10

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	ไม่เห็นด้วย	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	41 (10.3)	161 (40.3)	170 (42.5)	22 (5.5)	6 (1.5)	3.52 (เห็นด้วย มาก)	8
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับ แนวโน้มของปริมาณการจราจรทาง อากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียง ต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดย เปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	45 (11.3)	215 (53.8)	137 (34.3)	1 (0.3)	2 (0.5)	3.75 (เห็นด้วย มาก)	7
การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้าน สิ่งแวดล้อม ISO 14000	64 (16.0)	211 (52.8)	117 (29.3)	7 (1.8)	1 (0.3)	3.83 (เห็นด้วย มาก)	5
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้ มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบ ท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	83 (20.8)	220 (55.0)	84 (21.0)	8 (2.0)	5 (1.3)	3.92 (เห็นด้วย มาก)	4

จากตารางที่ 10 พบว่าจากผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง ในระดับเห็นด้วยมาก โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยดังนี้ การกำหนดวิถีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด เป็นลำดับที่ 1 มีค่าเฉลี่ย 4.12 การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. เป็นลำดับที่ 2 มีค่าเฉลี่ย 4.04 การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง เป็นลำดับที่ 3 มีค่าเฉลี่ย 3.93 การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) เป็นลำดับที่ 4 มีค่าเฉลี่ย 3.92 การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 เป็นลำดับที่ 5 มีค่าเฉลี่ย 3.83 การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย เป็นลำดับที่ 6 มีค่าเฉลี่ย 3.82 การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ เป็นลำดับที่ 8 มีค่าเฉลี่ย 3.52

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ เป็นลำดับที่ 9 มีค่าเฉลี่ย 2.99 และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ เป็นลำดับที่ 10 มีค่าเฉลี่ย 2.73

3.2 มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ

ตารางที่ 11 ความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	ไม่เห็นด้วย	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	67 (16.8)	187 (46.8)	139 (34.8)	4 (1.0)	3 (0.8)	3.78 (เห็นด้วยมาก)	6
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม	63 (15.8)	224 (56.0)	103 (25.8)	9 (2.3)	1 (0.3)	3.85 (เห็นด้วยมาก)	5
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม	76 (19.0)	232 (58.0)	82 (20.5)	10 (2.5)	0 (0.0)	3.94 (เห็นด้วยมาก)	4
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน	171 (42.8)	188 (47.0)	36 (9.0)	4 (1.0)	1 (0.3)	4.31 (เห็นด้วยมาก)	3
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน	194 (48.5)	163 (40.8)	33 (8.3)	5 (1.3)	5 (1.3)	4.34 (เห็นด้วยมาก)	2
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่	213 (53.3)	158 (39.5)	26 (6.5)	1 (0.3)	2 (0.5)	4.45 (เห็นด้วยมาก)	1

จากตารางที่ 11 พบว่าจากผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ ในระดับเห็นด้วยมาก โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยดังนี้ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นลำดับที่ 1 มีค่าเฉลี่ย 4.45 การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน เป็นลำดับที่ 2 ค่าเฉลี่ย 4.34 การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน เป็นลำดับที่ 3 ค่าเฉลี่ย 4.31 การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม เป็นลำดับที่ 4 ค่าเฉลี่ย 3.94 การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม เป็นลำดับที่ 5 ค่าเฉลี่ย 3.85 และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น เป็นลำดับที่ 6 ค่าเฉลี่ย 3.78

3.3 มาตรการเร่งด่วนจากข้อ 1-2 ข้างต้น

ตารางที่ 12 ความคิดเห็นของประชาชนที่ต้องการให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่ดำเนินการเร่งด่วนจากตารางที่ 10-11

มาตรการ	จำนวน	ร้อยละ
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศ ใช้ทำอากาศยานในประเทศไทย	8	2.0
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	84	21.0
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	24	6.0
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับความผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	19	4.8
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	4	1.0
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ	3	0.8
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	6	1.5

มาตรการ	จำนวน	ร้อยละ
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	2	0.5
การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	7	1.8
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	21	5.3
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	23	5.8
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม	23	5.8
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม	13	3.3
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน	40	10.0
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน	42	10.5
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่	81	20.3
รวม	400	100

จากตารางที่ 12 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นว่ามาตรการการห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. เป็นมาตรการที่ควรดำเนินการเร่งด่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 21.0 รองลงมาคือการจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ คิดเป็นร้อยละ 20.3 การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน ร้อยละ 10.5 การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน ร้อยละ 10.0 สำหรับมาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีความจำเป็นเร่งด่วนน้อยที่สุดคือ การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ ร้อยละ 0.8

3.4 ปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง ของท่าอากาศยานเชียงใหม่

ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและข้อเสนอแนะ ซึ่งเป็นคำถามปลายเปิด มีผู้แสดงความคิดเห็นจำนวน 38 คน ผู้ศึกษาจึงได้รวบรวมสรุปประเด็น ได้ดังนี้

เรื่องมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง ได้แก่

1. ควรจัดบริเวณที่ได้รับผลกระทบทางเสียง ให้เป็นแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัยน้อยที่สุด
2. ควรตรวจสอบผู้อยู่อาศัยในรัศมี 1 กม. อย่างละเอียด ว่ามีปัญหาที่ประสบอย่างไร
3. ควรมีการจัดการกับเสียงเครื่องยนต์เครื่องบินให้ส่วนผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
4. ท่าอากาศยานควรมีความจริงใจในการแก้ไขปัญหา
5. ควรมีแผนระยะสั้น ยาวที่ชัดเจน รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. ควรมีการสำรวจ การรบกวนและหาทางแก้ไขอย่าเพิกเฉย
7. เครื่องบินที่เป็นปัญหาในการทำงานไม่ใช่เครื่องบินโดยสาร แต่เป็นเครื่องบินรบของกองทัพอากาศและมีเป็นครั้งคราว และมักบินต่ำรบกวน
8. ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีข้อดีมากกว่าข้อเสีย ปัญหามลพิษทางเสียงยังมีไม่มาก
9. ยกเลิกเที่ยวบินหลัง 23.00 น.

เรื่องมาตรการในการชดเชย ได้แก่

10. การจ่ายเงินให้ย้ายไม่ได้ทำให้ปัญหาเสียงดีขึ้น
11. จัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ในแต่ละตำบลที่อยู่ใกล้สนามบิน
12. ต้องการให้ซ่อมแซมที่พักอาศัยโดยด่วน
13. มีมาตรการการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินรอบท่าอากาศยาน หรือจำกัดการสร้างบ้านเรือนรอบท่าอากาศยาน
14. ควรให้ทุกองค์กรรอบๆ มีส่วนร่วมแก้ไขปัญห

เรื่องอื่นๆ ได้แก่

15. ให้พิจารณาแก้ไขปัญหามลพิษด้านอื่นๆ ด้วย เช่น อากาศ น้ำ เป็นต้น
16. หากการแก้ไขปัญหาล่าช้าไม่ได้รับการตอบสนอง ให้พิจารณาย้ายสนามบินให้ออกห่างจากชุมชน

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ และมาตรการต่างๆ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ตารางที่ 13-39)

4.1 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และจำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคย และไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

ตารางที่ 13 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามเพศ

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ปัจจัยด้านเพศ	
	ชาย	หญิง
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	4.22 (เห็นด้วยมาก)	4.16 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ	4.13 (เห็นด้วยมาก)	4.24 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	4.27 (เห็นด้วยมาก)	4.30 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	3.03 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.82 (เห็นด้วยปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	3.02 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.93 (เห็นด้วยปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	3.11 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.93 (เห็นด้วยปานกลาง)

จากตารางที่ 13 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายมีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.27) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยาน

เชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.22) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.13) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.11) ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.03) และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.02)

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิง มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมากลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.30) และรองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.24) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.16) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.93 เท่ากัน) และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.82)

ตารางที่ 14 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามอายุ

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ปัจจัยด้านอายุ					
	ต่ำกว่า 20 ปี	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50-59 ปี	60 ปีขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชน ในด้านเศรษฐกิจ	4.09 (เห็นด้วย มาก)	4.17 (เห็นด้วย มาก)	4.27 (เห็นด้วย มาก)	4.28 (เห็นด้วย มาก)	4.24 (เห็นด้วย มาก)	4.18 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชน ในด้านการขนส่งทางอากาศ	3.96 (เห็นด้วย มาก)	4.29 (เห็นด้วย มาก)	4.30 (เห็นด้วย มาก)	4.29 (เห็นด้วย มาก)	4.21 (เห็นด้วย มาก)	4.18 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของ การเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	4.12 (เห็นด้วย มาก)	4.34 (เห็นด้วย มาก)	4.41 (เห็นด้วย มาก)	4.38 (เห็นด้วย มาก)	4.26 (เห็นด้วย มาก)	4.18 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของ ปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	3.10 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.91 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.57 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.91 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.92 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	3.27 (เห็นด้วย ปาน กลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยาน เชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนิน ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	3.17 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.91 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.73 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.92 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.97 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	3.36 (เห็นด้วย ปาน กลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยาน เชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	3.20 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.98 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.89 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.89 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	2.89 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	3.27 (เห็นด้วย ปาน กลาง)

จากตารางที่ 14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามอายุต่ำกว่า 20 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.12) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.09) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 3.96) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.20) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ

ต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.17) และทำอากาศยานเชิงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชิงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.10)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 20-29 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชิงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชิงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.34) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชิงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.29) ทำอากาศยานเชิงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.17) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชิงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.98) ทำอากาศยานเชิงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชิงใหม่ และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชิงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.91 เท่ากัน)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 30-39 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชิงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชิงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.41) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชิงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.30) ทำอากาศยานเชิงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.27) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชิงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.89) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชิงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.73) และทำอากาศยานเชิงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชิงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.57)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 40-49 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชิงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชิงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.38) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชิงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.29) ทำอากาศยานเชิงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.28) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชิงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.92) ทำอากาศยานเชิงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชิงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.91) และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชิงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.89)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 50-59 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.26) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.24) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.21) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.97) ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.92) และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.89)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ และท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.18 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.36) ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.27 เท่ากัน)

ตารางที่ 15 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามระดับการศึกษา

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ปัจจัยด้านระดับการศึกษา					
	ประถม	มัธยม	ปวช.	ปวส./อนุฯ	ปริญญาตรี	สูงกว่า ป.ตรี
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	4.15 (เห็นด้วยมาก)	4.14 (เห็นด้วยมาก)	4.45 (เห็นด้วยมาก)	4.27 (เห็นด้วยมาก)	4.11 (เห็นด้วยมาก)	4.41 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ	4.42 (เห็นด้วยมาก)	4.03 (เห็นด้วยมาก)	4.25 (เห็นด้วยมาก)	4.33 (เห็นด้วยมาก)	4.15 (เห็นด้วยมาก)	4.38 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	4.31 (เห็นด้วยมาก)	4.10 (เห็นด้วยมาก)	4.50 (เห็นด้วยมาก)	4.32 (เห็นด้วยมาก)	4.32 (เห็นด้วยมาก)	4.47 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	2.92 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.00 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.40 (เห็นด้วยน้อย)	2.79 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.96 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.97 (เห็นด้วยปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	3.08 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.04 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.65 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.84 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.99 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.06 (เห็นด้วยปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	3.12 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.03 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.45 (เห็นด้วยน้อย)	2.92 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.07 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.13 (เห็นด้วยปานกลาง)

จากตารางที่ 15 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาประถมศึกษา มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.42) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.31) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.15) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.12) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.08) และ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.92)

เชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.15) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.11) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.07) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.99) และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.96)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.47) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.41) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.38) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.13) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.06) และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.97)

ตารางที่ 16 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามอาชีพ

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ปัจจัยด้านอาชีพ						
	นักเรียน/ นักศึกษา	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	ค้าขาย/ธุรกิจ ส่วนตัว	พนักงาน บริษัทเอกชน	รับราชการ	พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	อื่นๆ
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	4.05 (เห็นด้วย มาก)	4.31 (เห็นด้วย มาก)	4.24 (เห็นด้วย มาก)	4.27 (เห็นด้วย มาก)	4.29 (เห็นด้วย มาก)	4.11 (เห็นด้วย มาก)	4.50 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ	4.10 (เห็นด้วย มาก)	4.28 (เห็นด้วย มาก)	4.11 (เห็นด้วย มาก)	4.39 (เห็นด้วย มาก)	4.27 (เห็นด้วย มาก)	4.21 (เห็นด้วย มาก)	3.67 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	4.24 (เห็นด้วย มาก)	4.31 (เห็นด้วย มาก)	4.09 (เห็นด้วย มาก)	4.42 (เห็นด้วย มาก)	4.41 (เห็นด้วย มาก)	4.37 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	3.04 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.82 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.63 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.73 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.94 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.05 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.33 (เห็นด้วย ปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	3.13 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.79 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.63 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.77 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.13 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.05 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.92 (เห็นด้วย ปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	3.21 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.74 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.63 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.83 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.13 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.26 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.83 (เห็นด้วย ปานกลาง)

จากตารางที่ 16 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพนักเรียน/นักศึกษา มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.24) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.10) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.05) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.21) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่

ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.13) และทำอากาศยาน เชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.04)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้าน มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชียงใหม่ ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.31 เท่ากัน) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.28) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.82) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิตประจำวันของผู้ อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.79) และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการ แก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.74)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยาน เชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้าน เศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.24) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยาน เชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.11) ทำอากาศยานเชียงใหม่ เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.09) และมีความคิดเห็นในระดับ เห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของ เชียงใหม่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนิน ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควร ได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.63 เท่ากัน)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยาน เชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทาง ทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.42) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำ อากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.39) ทำอากาศยาน เชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.27) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย ปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.83) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนิน ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.77) และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของ ปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.73)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพรับราชการมีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.41) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.29) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.27) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.13 เท่ากัน) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.94)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.37) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.27) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.11) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.26) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.05 เท่ากัน)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพอื่นๆ (ได้แก่ เกษตรกรรม) มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.50) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 3.92) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 3.67) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.33) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.92) และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.83)

ตารางที่ 17 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน					
	ไม่เกิน 5,000	5,001- 10,000	10,001- 15,000	15,001- 20,000	20,001- 25,000	มากกว่า 25,000
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	4.17 (เห็นด้วยมาก)	4.12 (เห็นด้วยมาก)	4.26 (เห็นด้วยมาก)	4.31 (เห็นด้วยมาก)	4.28 (เห็นด้วยมาก)	4.00 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ	4.07 (เห็นด้วยมาก)	4.12 (เห็นด้วยมาก)	4.40 (เห็นด้วยมาก)	4.24 (เห็นด้วยมาก)	4.39 (เห็นด้วยมาก)	3.89 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	4.23 (เห็นด้วยมาก)	4.20 (เห็นด้วยมาก)	4.44 (เห็นด้วยมาก)	4.43 (เห็นด้วยมาก)	4.33 (เห็นด้วยมาก)	3.89 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	3.15 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.82 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.87 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.82 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.61 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.11 (เห็นด้วยปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	3.15 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.94 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.87 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.88 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.72 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.33 (เห็นด้วยปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	3.19 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.93 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.04 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.92 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.89 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.78 (เห็นด้วยปานกลาง)

จากตารางที่ 17 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.23) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.17) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.07) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.19) ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหา

มลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.15 เท่ากัน)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ 5,001-10,000 บาท มีความคิดเห็นมีต่อท่าอากาศยาน เชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทาง ทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.20) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่า อากาศเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ และท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.12 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย ปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนิน ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.94) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยาน เชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.93) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุ ของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.82)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ 10,001-15,000 บาท มีความคิดเห็นมีต่อท่าอากาศยาน เชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทาง ทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.44) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่า อากาศเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.40) ท่าอากาศยาน เชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.26) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย ปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.04) ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ และ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิตประจำวันของผู้ อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.87 เท่ากัน)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ 15,001-20,000 บาท มีความคิดเห็นมีต่อท่าอากาศยาน เชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทาง ทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.43) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่า อากาศเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.31) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มี ประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.24) และมีความคิดเห็นในระดับเห็น ด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็ว ที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.92) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนิน ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.88) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของ ปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.82)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ 20,001-25,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยาน เชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.39) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.33) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.28) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.89) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.72) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.61)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 25,000 บาทขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยาน เชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.00) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยาน เชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 3.89 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.33) ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของ ปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.11) และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยาน เชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.78)

ตารางที่ 18 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามตำบลที่พักอาศัย

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ตำบลที่พักอาศัย	
	สุเทพ	แม่เหียะ
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	4.13 (เห็นด้วยมาก)	4.25 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ	4.08 (เห็นด้วยมาก)	4.30 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	4.20 (เห็นด้วยมาก)	4.38 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	3.01 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.82 (เห็นด้วยปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	3.10 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.85 (เห็นด้วยปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	3.17 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.86 (เห็นด้วยปานกลาง)

จากตารางที่ 18 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตำบลสุเทพ มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.20) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.13) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.08) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.17) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.10) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.01)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตำบลแม่เหียะ มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.38) รองลงมาที่มีความเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มี

ประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.30) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.25) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.86) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.85) และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.82)

ตารางที่ 19 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อทำอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามจำนวนปีที่พักอาศัย

ความคิดเห็นต่อ ทำอากาศยานเชียงใหม่	ปัจจัยด้านจำนวนปีที่พักอาศัย				
	< 6 เดือน	6 เดือน - 1 ปี	1 - 5 ปี	5 - 10 ปี	10 ปีขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชน ในด้านเศรษฐกิจ	4.00 (เห็นด้วย มาก)	3.99 (เห็นด้วย มาก)	4.29 (เห็นด้วย มาก)	4.16 (เห็นด้วย มาก)	4.30 (เห็นด้วย มาก)
ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชน ในด้านการขนส่งทางอากาศ	3.92 (เห็นด้วย มาก)	4.08 (เห็นด้วย มาก)	4.26 (เห็นด้วย มาก)	4.19 (เห็นด้วย มาก)	4.26 (เห็นด้วย มาก)
ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของ การเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	3.92 (เห็นด้วย มาก)	4.18 (เห็นด้วย มาก)	4.34 (เห็นด้วย มาก)	4.36 (เห็นด้วย มาก)	4.33 (เห็นด้วย มาก)
ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของ ปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	3.27 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.11 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.91 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.81 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.76 (เห็นด้วย ปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยาน เชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนิน ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	3.15 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.08 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.02 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.89 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.86 (เห็นด้วย ปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยาน เชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	3.35 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.18 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.03 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.96 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.82 (เห็นด้วย ปานกลาง)

จากตารางที่ 19 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยน้อยกว่า 6 เดือน มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.00) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 3.92 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.35) ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.27) และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.15)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 6 เดือน ไม่เกิน 1 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.18) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.08) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 3.99) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.18) ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.11) และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.08)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.34) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.29) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.26) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.03) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.02) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.91)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.36) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่า

อากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.19) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.16) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.96) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.89) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.81)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.33) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.30) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.26) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.86) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.82) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.76)

ตารางที่ 20 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามระยะห่างของที่พักจากสนามบิน

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ปัจจัยตามระยะห่างของที่พักจากสนามบิน					
	<500 เมตร	500 ม. – 1 กม.	1 – 2 กม.	2 – 3 กม.	3 – 5 กม.	5 กม.ขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	3.58 (เห็นด้วย มาก)	4.11 (เห็นด้วย มาก)	4.09 (เห็นด้วย มาก)	4.20 (เห็นด้วย มาก)	4.27 (เห็นด้วย มาก)	4.37 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ	3.84 (เห็นด้วย มาก)	4.20 (เห็นด้วย มาก)	4.20 (เห็นด้วย มาก)	4.22 (เห็นด้วย มาก)	4.25 (เห็นด้วย มาก)	4.15 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	3.74 (เห็นด้วย มาก)	4.26 (เห็นด้วย มาก)	4.31 (เห็นด้วย มาก)	4.33 (เห็นด้วย มาก)	4.37 (เห็นด้วย มาก)	4.26 (เห็นด้วย มาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	3.47 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.37 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.05 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.87 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.65 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.72 (เห็นด้วย ปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	3.84 (เห็นด้วย มาก)	3.20 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.11 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.00 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.79 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.67 (เห็นด้วย ปานกลาง)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	3.74 (เห็นด้วย มาก)	3.24 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.14 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.02 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.80 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.80 (เห็นด้วย ปานกลาง)

จากตารางที่ 20 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างจากสนามบินน้อยกว่า 500 เมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.84 เท่ากัน) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.74 เท่ากัน) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนใน

ด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 3.58) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ทำอากาศยาน เชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.47)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 500 เมตร ไม่เกิน 1 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.26) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.20) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.11) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.37) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.24) และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.20)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 2 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.31) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.20) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.09) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.14) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.11) และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.05)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 2 กิโลเมตร ไม่เกิน 3 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อทำอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.33) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.22) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.20) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.02) ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.00) และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.87)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 3 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.37) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.27) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.25) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.80) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.79) และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.65)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 5 กิโลเมตรขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.37) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.26) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.15) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.80) ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.72) และปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.67)

ตารางที่ 21 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคย และไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

ความคิดเห็นต่อ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	เคยได้รับความเสียหาย หรือผลกระทบ	
	ไม่เคย	เคย
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	4.24 (เห็นด้วยมาก)	3.79 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ	4.23 (เห็นด้วยมาก)	3.84 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค	4.34 (เห็นด้วยมาก)	3.86 (เห็นด้วยมาก)
ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่	2.82 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.74 (เห็นด้วยมาก)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ	2.87 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.84 (เห็นด้วยมาก)
ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด	2.89 (เห็นด้วยปานกลาง)	4.07 (เห็นด้วยมาก)

จากตารางที่ 21 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย 4.34) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ย 4.24) ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ (ค่าเฉลี่ย 4.23) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 2.89) ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยาน

เชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 2.87) และทำ
 อากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 2.82)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีต่อทำ
 อากาศยานเชียงใหม่ในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยาน
 เชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.07) รองลงมาที่มีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย
 มาก ได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค (ค่าเฉลี่ย
 3.86) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และปัญหามลพิษ
 ทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัย
 โดยรอบ (ค่าเฉลี่ย 3.84 เท่ากัน) ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ
 (ค่าเฉลี่ย 3.79) และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่
 (ค่าเฉลี่ย 3.74)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved

4.2 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และจำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยและไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

ตารางที่ 22 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามเพศ

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ปัจจัยด้านเพศ	
	ชาย	หญิง
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.88 (เห็นด้วยมาก)	3.76 (เห็นด้วยมาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	3.95 (เห็นด้วยมาก)	4.13 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	4.15 (เห็นด้วยมาก)	4.08 (เห็นด้วยมาก)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	3.99 (เห็นด้วยมาก)	3.87 (เห็นด้วยมาก)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	3.18 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.82 (เห็นด้วยปานกลาง)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ	2.76 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.71 (เห็นด้วยปานกลาง)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.53 (เห็นด้วยมาก)	3.52 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.84 (เห็นด้วยมาก)	3.67 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.88 (เห็นด้วยมาก)	3.77 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.93 (เห็นด้วยมาก)	3.91 (เห็นด้วยมาก)

จากตารางที่ 22 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เพศชาย มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบิน

การบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.15) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.99) การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.95) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.93) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.88 เท่ากัน) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.84) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.53) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.18) และจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.76)

ผู้ตอบแบบสอบถาม เพศหญิง มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.13) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.08) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.91) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.87) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.77) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.76) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.67) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.52) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.82) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.71)

ตารางที่ 23 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามอายุ

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ปัจจัยด้านอายุ					
	ต่ำกว่า 20 ปี	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50-59 ปี	60 ปีขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.88 (เห็นด้วย มาก)	3.77 (เห็นด้วย มาก)	3.77 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)	3.71 (เห็นด้วย มาก)	3.73 (เห็นด้วย มาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	3.81 (เห็นด้วย มาก)	3.95 (เห็นด้วย มาก)	4.21 (เห็นด้วย มาก)	4.29 (เห็นด้วย มาก)	4.21 (เห็นด้วย มาก)	4.27 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	4.16 (เห็นด้วย มาก)	4.11 (เห็นด้วย มาก)	4.14 (เห็นด้วย มาก)	4.08 (เห็นด้วย มาก)	4.05 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	4.12 (เห็นด้วย มาก)	3.83 (เห็นด้วย มาก)	3.77 (เห็นด้วย มาก)	3.91 (เห็นด้วย มาก)	3.89 (เห็นด้วย มาก)	4.18 (เห็นด้วย มาก)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	3.17 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.09 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.71 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.95 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.76 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.91 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ	2.71 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.82 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.59 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.89 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.61 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.55 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.47 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.48 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.43 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.65 (เห็นด้วย มาก)	3.71 (เห็นด้วย มาก)	3.73 (เห็นด้วย มาก)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.81 (เห็นด้วย มาก)	3.68 (เห็นด้วย มาก)	3.71 (เห็นด้วย มาก)	3.80 (เห็นด้วย มาก)	3.79 (เห็นด้วย มาก)	3.55 (เห็นด้วย มาก)
การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.87 (เห็นด้วย มาก)	3.85 (เห็นด้วย มาก)	3.76 (เห็นด้วย มาก)	3.86 (เห็นด้วย มาก)	3.82 (เห็นด้วย มาก)	3.36 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.83 (เห็นด้วย มาก)	3.95 (เห็นด้วย มาก)	3.90 (เห็นด้วย มาก)	4.14 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)	3.36 (เห็นด้วย ปานกลาง)

จากตารางที่ 23 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม กลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.16) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.12) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ทำอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.88) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (ค่าเฉลี่ย 3.87) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบทำอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.83) การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.81 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.47) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบทำอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.17) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.71)

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุระหว่าง 20-29 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.11) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบทำอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.95 เท่ากัน) และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.85) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.83) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ทำอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.77) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.68) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.48) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบทำอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.09) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.82)

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุระหว่าง 30-39 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.

(ค่าเฉลี่ย 4.21) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงคังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.14) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.90) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.77 เท่ากัน) การจัดทำระบบบริหารจัดการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.76) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.71) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.43) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.71) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.59)

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุระหว่าง 40-49 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหา มลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.29) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.14) การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงคังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.08) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.92) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.91) การจัดทำระบบบริหารจัดการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.86) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.80) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.65) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.95) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.89)

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุระหว่าง 50-59 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหา มลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.21) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงคังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.05) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มี

ได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.92) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.89) การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.82) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.79) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.71 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.76) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.61)

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.27) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.18) การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.00) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.73) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.55) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยานมีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.36 เท่ากัน) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.91) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.55)

ตารางที่ 24 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามระดับการศึกษา

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ปัจจัยด้านระดับการศึกษา					
	ประถม	มัธยม	ปวช.	ปวส.อื่นๆ	ปริญญาตรี	สูงกว่า ป.ตรี
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.50 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.80 (เห็นด้วยมาก)	3.80 (เห็นด้วยมาก)	3.87 (เห็นด้วยมาก)	3.87 (เห็นด้วยมาก)	3.78 (เห็นด้วยมาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	3.73 (เห็นด้วยมาก)	3.95 (เห็นด้วยมาก)	4.00 (เห็นด้วยมาก)	4.30 (เห็นด้วยมาก)	4.01 (เห็นด้วยมาก)	4.28 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	3.88 (เห็นด้วยมาก)	4.01 (เห็นด้วยมาก)	4.15 (เห็นด้วยมาก)	4.13 (เห็นด้วยมาก)	4.18 (เห็นด้วยมาก)	4.28 (เห็นด้วยมาก)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง	3.54 (เห็นด้วยมาก)	4.02 (เห็นด้วยมาก)	3.90 (เห็นด้วยมาก)	3.83 (เห็นด้วยมาก)	3.99 (เห็นด้วยมาก)	3.88 (เห็นด้วยมาก)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	2.62 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.01 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.80 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.03 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.03 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.03 (เห็นด้วยปานกลาง)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ	2.88 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.75 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.55 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.76 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.69 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.78 (เห็นด้วยปานกลาง)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.35 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.58 (เห็นด้วยมาก)	3.45 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.68 (เห็นด้วยมาก)	3.46 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.50 (เห็นด้วยปานกลาง)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.73 (เห็นด้วยมาก)	3.87 (เห็นด้วยมาก)	3.50 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.76 (เห็นด้วยมาก)	3.70 (เห็นด้วยมาก)	3.78 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.62 (เห็นด้วยมาก)	3.83 (เห็นด้วยมาก)	3.80 (เห็นด้วยมาก)	3.84 (เห็นด้วยมาก)	3.87 (เห็นด้วยมาก)	3.72 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.73 (เห็นด้วยมาก)	3.76 (เห็นด้วยมาก)	3.75 (เห็นด้วยมาก)	3.94 (เห็นด้วยมาก)	4.06 (เห็นด้วยมาก)	3.97 (เห็นด้วยมาก)

จากตารางที่ 24 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับการศึกษาประถมศึกษา มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.88) รองลงมาที่มีระดับความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.73 เท่ากัน) การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.62) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.54) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.50) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.35) การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.88) และ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.62)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.02) รองลงมาที่มีระดับความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.01) การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.95) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.87) การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.83) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.80) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.76) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.58) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.01) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.75)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษา ปวช. มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิด

เสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.15) รองลงมาที่มีระดับความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.00) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.90) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.80) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.75) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.50) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.45) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.80) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.55)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษา ปวส./อนุปริญญา มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.30) รองลงมาที่มีระดับความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.13) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.94) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.87) การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.84) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.83) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.76) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.68) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.03) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.76)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.18) รองลงมาที่มีระดับความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF

ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.06) การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.01) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.99) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.87 เท่ากัน) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.70) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.46) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.03) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.69)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดวิถีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.28 เท่ากัน) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.97) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.88) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.78) การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.72) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.50) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.03) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.78)

ตารางที่ 25 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามอาชีพ

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ปัจจัยด้านอาชีพ						
	นักเรียน/ นักศึกษา	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	ค้าขาย/ธุรกิจ ส่วนตัว	พนักงาน บริษัทเอกชน	รับราชการ	พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	อื่นๆ
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.79 (เห็นด้วย มาก)	3.69 (เห็นด้วย มาก)	3.89 (เห็นด้วย มาก)	3.77 (เห็นด้วย มาก)	3.97 (เห็นด้วย มาก)	3.89 (เห็นด้วย มาก)	3.58 (เห็นด้วย มาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	3.87 (เห็นด้วย มาก)	4.05 (เห็นด้วย มาก)	4.24 (เห็นด้วย มาก)	4.16 (เห็นด้วย มาก)	4.29 (เห็นด้วย มาก)	4.42 (เห็นด้วย มาก)	2.92 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	4.13 (เห็นด้วย มาก)	4.05 (เห็นด้วย มาก)	4.15 (เห็นด้วย มาก)	4.23 (เห็นด้วย มาก)	4.14 (เห็นด้วย มาก)	4.05 (เห็นด้วย มาก)	3.25 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	3.93 (เห็นด้วย มาก)	3.79 (เห็นด้วย มาก)	3.98 (เห็นด้วย มาก)	3.94 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)	3.74 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	3.18 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.67 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.78 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.89 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.96 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.16 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.83 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ	2.81 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.49 (เห็นด้วย น้อย)	2.65 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.67 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.81 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.79 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.50 (เห็นด้วย น้อย)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.48 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.49 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.67 (เห็นด้วย มาก)	3.47 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.67 (เห็นด้วย มาก)	3.63 (เห็นด้วย มาก)	2.83 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.70 (เห็นด้วย มาก)	3.59 (เห็นด้วย มาก)	3.83 (เห็นด้วย มาก)	3.72 (เห็นด้วย มาก)	3.83 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)
การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.87 (เห็นด้วย มาก)	3.59 (เห็นด้วย มาก)	3.67 (เห็นด้วย มาก)	3.91 (เห็นด้วย มาก)	3.94 (เห็นด้วย มาก)	4.11 (เห็นด้วย มาก)	3.08 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในพื้นที่ชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.93 (เห็นด้วย มาก)	3.72 (เห็นด้วย มาก)	3.78 (เห็นด้วย มาก)	4.06 (เห็นด้วย มาก)	4.11 (เห็นด้วย มาก)	4.21 (เห็นด้วย มาก)	2.58 (เห็นด้วย ปานกลาง)

จากตารางที่ 25 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.13) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลมพิษ และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.93 เท่ากัน) การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.87 เท่ากัน) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.79) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.70) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.48) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.18) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.81)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้าน มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.05 เท่ากัน) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลมพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.79) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.72) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.69) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.59) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.49) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.67) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยน้อย ได้แก่ การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.49)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.

(ค่าเฉลี่ย 4.24) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงคังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.15) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.98) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.89) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.83) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.78) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.67 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.78) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.65)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงคังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.23) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.16) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.06) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.94) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.91) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.77) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.72) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบทางเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.47) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.89) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.67)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพข้าราชการ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.29) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงคังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.14) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อ

การอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.11) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.00) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.97) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.94) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.83) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.67) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.96) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.81)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.42) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.21) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 4.11) การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.05) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 4.00) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.89) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.74) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.63) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.16) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.79)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพอื่นๆ (ได้แก่ เกษตรกรรม) มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง และการจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.92) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐาน

ระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.58) การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทาง การบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.25) และมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วย ปานกลาง ได้แก่ การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.08) การ ห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 2.92) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน เชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ และการปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจาก เสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 2.83 เท่ากัน) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ อยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 2.58) และมีความ คิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยน้อย ได้แก่ การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.50)

The logo of Chiang Mai University is a circular emblem. In the center is a detailed illustration of an elephant standing and facing left. Above the elephant's head is a traditional Thai umbrella (parasol). The entire emblem is enclosed within a circular border. The text 'CHIANG MAI UNIVERSITY 1964' is written in a serif font along the bottom inner edge of the circle. There are also decorative floral motifs on the left and right sides of the inner circle.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 26 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน					
	ไม่เกิน 5,000	5,001- 10,000	10,001- 15,000	15,001- 20,000	20,001- 25,000	มากกว่า 25,000
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.84 (เห็นด้วย มาก)	3.72 (เห็นด้วย มาก)	4.02 (เห็นด้วย มาก)	3.71 (เห็นด้วย มาก)	3.61 (เห็นด้วย มาก)	4.11 (เห็นด้วย มาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	3.79 (เห็นด้วย มาก)	4.04 (เห็นด้วย มาก)	4.37 (เห็นด้วย มาก)	4.08 (เห็นด้วย มาก)	3.94 (เห็นด้วย มาก)	4.33 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	4.10 (เห็นด้วย มาก)	4.06 (เห็นด้วย มาก)	4.24 (เห็นด้วย มาก)	4.14 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษ	4.04 (เห็นด้วย มาก)	3.81 (เห็นด้วย มาก)	4.05 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)	3.83 (เห็นด้วย มาก)	3.44 ปานกลาง)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	3.17 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.95 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.95 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.80 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.94 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.89 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ	2.69 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.81 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.84 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.47 (เห็นด้วย น้อย)	2.67 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.44 (เห็นด้วย น้อย)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.45 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.50 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.65 (เห็นด้วย มาก)	3.63 (เห็นด้วย มาก)	3.33 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.44 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.71 (เห็นด้วย มาก)	3.74 (เห็นด้วย มาก)	3.85 (เห็นด้วย มาก)	3.78 (เห็นด้วย มาก)	3.61 (เห็นด้วย มาก)	3.56 (เห็นด้วย มาก)
การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.77 (เห็นด้วย มาก)	3.82 (เห็นด้วย มาก)	3.88 (เห็นด้วย มาก)	4.04 (เห็นด้วย มาก)	3.50 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.56 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.80 (เห็นด้วย มาก)	3.87 (เห็นด้วย มาก)	4.13 (เห็นด้วย มาก)	4.08 (เห็นด้วย มาก)	3.72 (เห็นด้วย มาก)	3.56 (เห็นด้วย มาก)

จากตารางที่ 26 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ไม่เกิน 5,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.10) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.04) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.84) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.80) การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.79) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.77) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.71) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.45) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.17) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.69)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.06) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.04) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.87) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.82) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.81) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.74) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.72) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.50) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชิงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.95) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.81)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00

น. (ค่าเฉลี่ย 4.37) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.24) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.13) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลดเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.05) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 4.02) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.88) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.85) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.65) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.95) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.84)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ระหว่าง 15,001-20,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.14) รองลงมาที่มีระดับความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.08) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 4.04) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลดเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.92) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.78) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศให้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.71) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.63) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.80) และ การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.47)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ระหว่าง 20,001-25,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.00) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.94) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียง

ในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.83) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.72) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.61 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.50) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.33) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.94) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.67)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้มากกว่า 25,000 บาท ขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.33) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามเครื่องบินที่มีระดับสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 4.11) การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.00) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.56 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.44 เท่ากัน) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.89) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.44)

ตารางที่ 27 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามตำบลที่พักอาศัย

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ตำบลที่พักอาศัย	
	สุเทพ	แม่เหียะ
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.81 (เห็นด้วยมาก)	3.83 (เห็นด้วยมาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	3.90 (เห็นด้วยมาก)	4.20 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	4.13 (เห็นด้วยมาก)	4.11 (เห็นด้วยมาก)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	3.92 (เห็นด้วยมาก)	3.94 (เห็นด้วยมาก)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	3.14 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.84 (เห็นด้วยปานกลาง)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ	2.71 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.75 (เห็นด้วยปานกลาง)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.53 (เห็นด้วยมาก)	3.52 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.78 (เห็นด้วยมาก)	3.73 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.87 (เห็นด้วยมาก)	3.79 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.88 (เห็นด้วยมาก)	3.97 (เห็นด้วยมาก)

จากตารางที่ 27 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตำบลสุเทพ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.13) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.92) การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.90) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.88) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.87) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.81) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.78) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.53) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.14) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.71)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยในตำบลแม่เหียะ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.20) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.11) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.97) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.94) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.83) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.79) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.73) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.52) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.84) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.75)

ตารางที่ 28 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามจำนวนปีที่พักอาศัย

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ปัจจัยด้านจำนวนปีที่พักอาศัย				
	< 6 เดือน	6 เดือน - 1 ปี	1 - 5 ปี	5 - 10 ปี	10 ปีขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.65 (เห็นด้วย มาก)	3.68 (เห็นด้วย มาก)	3.89 (เห็นด้วย มาก)	3.88 (เห็นด้วย มาก)	3.83 (เห็นด้วย มาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	3.65 (เห็นด้วย มาก)	3.80 (เห็นด้วย มาก)	4.19 (เห็นด้วย มาก)	4.22 (เห็นด้วย มาก)	4.04 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	4.00 (เห็นด้วย มาก)	4.10 (เห็นด้วย มาก)	4.23 (เห็นด้วย มาก)	4.18 (เห็นด้วย มาก)	3.98 (เห็นด้วย มาก)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	4.15 (เห็นด้วย มาก)	3.96 (เห็นด้วย มาก)	3.96 (เห็นด้วย มาก)	3.91 (เห็นด้วย มาก)	3.82 (เห็นด้วย มาก)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเสียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	3.58 (เห็นด้วย มาก)	3.33 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.00 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.73 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.77 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ	3.08 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.80 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.78 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.76 (เห็นด้วย ปานกลาง)	2.51 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.81 (เห็นด้วย มาก)	3.46 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.45 (เห็นด้วย ปานกลาง)	3.61 (เห็นด้วย มาก)	3.50 (เห็นด้วย ปานกลาง)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.85 (เห็นด้วย มาก)	3.80 (เห็นด้วย มาก)	3.70 (เห็นด้วย มาก)	3.78 (เห็นด้วย มาก)	3.72 (เห็นด้วย มาก)

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ปัจจัยด้านจำนวนปีที่พักอาศัย				
	< 6 เดือน	6 เดือน - 1 ปี	1 - 5 ปี	5 - 10 ปี	10 ปีขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.85 (เห็นด้วย มาก)	3.91 (เห็นด้วย มาก)	3.90 (เห็นด้วย มาก)	3.85 (เห็นด้วย มาก)	3.66 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.77 (เห็นด้วย มาก)	3.82 (เห็นด้วย มาก)	4.10 (เห็นด้วย มาก)	3.99 (เห็นด้วย มาก)	3.78 (เห็นด้วย มาก)

จากตารางที่ 28 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยน้อยกว่า 6 เดือน มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.15) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.00) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.85 เท่ากัน) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.81) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.77) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.65 เท่ากัน) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.58) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 3.08)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 6 เดือน ไม่เกิน 1 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.10) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.96) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.91) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.82) การห้ามการบินใน

ช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.80 เท่ากัน) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ทำอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.68) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.46) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบทำอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.33) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.80)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.23) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.19) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบทำอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.10) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.96) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.90) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ทำอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.89) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.70) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.45) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบทำอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.00) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.78)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.22) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.18) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบทำอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.99) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.91) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ทำอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.88) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.85) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับ

แนวโน้มน้ำของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.78) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.61) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.76) และการประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน เชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.73)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหา มลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.04) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และ เส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงคังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.98) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกิน กว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.83) การติดตั้งเครื่อง ตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไข ปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.82) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.78) การจัดทำแผนการ จัดการเกี่ยวกับแนวโน้มน้ำของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชน ในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.72) การจัดทำระบบบริหารการ จัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.66) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.50) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.77) และการ จ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.51)

ตารางที่ 29 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามระยะห่างของที่พักจากสนามบิน

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	ปัจจัยตามระยะห่างของที่พักจากสนามบิน					
	<500 เมตร	500 ม.-1 กม.	1 – 2 กม.	2 – 3 กม.	3 – 5 กม.	5 กม.ขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.21 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.70 (เห็นด้วยมาก)	3.99 (เห็นด้วยมาก)	3.89 (เห็นด้วยมาก)	3.82 (เห็นด้วยมาก)	3.78 (เห็นด้วยมาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	3.47 (เห็นด้วยปานกลาง)	4.11 (เห็นด้วยมาก)	4.25 (เห็นด้วยมาก)	4.14 (เห็นด้วยมาก)	4.02 (เห็นด้วยมาก)	3.85 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	3.58 (เห็นด้วยมาก)	4.04 (เห็นด้วยมาก)	4.21 (เห็นด้วยมาก)	4.22 (เห็นด้วยมาก)	4.18 (เห็นด้วยมาก)	4.00 (เห็นด้วยมาก)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	3.53 (เห็นด้วยมาก)	3.98 (เห็นด้วยมาก)	4.09 (เห็นด้วยมาก)	3.90 (เห็นด้วยมาก)	3.85 (เห็นด้วยมาก)	3.95 (เห็นด้วยมาก)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	3.21 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.30 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.24 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.97 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.77 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.75 (เห็นด้วยปานกลาง)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ	3.16 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.91 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.89 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.74 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.55 (เห็นด้วยปานกลาง)	2.54 (เห็นด้วยปานกลาง)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.68 (เห็นด้วยมาก)	3.65 (เห็นด้วยมาก)	3.63 (เห็นด้วยมาก)	3.56 (เห็นด้วยมาก)	3.45 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.35 (เห็นด้วยปานกลาง)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.63 (เห็นด้วยมาก)	3.85 (เห็นด้วยมาก)	3.76 (เห็นด้วยมาก)	3.74 (เห็นด้วยมาก)	3.76 (เห็นด้วยมาก)	3.70 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.79 (เห็นด้วยมาก)	3.91 (เห็นด้วยมาก)	3.85 (เห็นด้วยมาก)	3.84 (เห็นด้วยมาก)	3.85 (เห็นด้วยมาก)	3.72 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.37 (เห็นด้วยปานกลาง)	4.07 (เห็นด้วยมาก)	4.01 (เห็นด้วยมาก)	4.03 (เห็นด้วยมาก)	3.96 (เห็นด้วยมาก)	3.70 (เห็นด้วยมาก)

จากตารางที่ 29 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินน้อยกว่า 500 เมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.79) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.68) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.63) การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.58) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.53) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.47) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.37) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.21 เท่ากัน) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 3.16)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ห่างจากสนามบินตั้งแต่ 500 เมตร ไม่เกิน 1 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.11) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.07) การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.04) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.98) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.91) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.85) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.70) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.65) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.30) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.91)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 2 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการ

บินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.25) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.21) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.09) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.01) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.99) การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.85) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.76) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.63) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.24) และ การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.89)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 2 กิโลเมตร ไม่เกิน 3 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.22) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.14) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 4.03) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.90) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.89) การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.84) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.74) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.56) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.97) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.74)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 3 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.18) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.02)

การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.96) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.85 เท่ากัน) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.82) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.76) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.45) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.77) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.55)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 5 กิโลเมตรขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.00) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.95) การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.85) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.78) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.72) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.70 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.35) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.75) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.54)

ตารางที่ 30 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง จำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคย และไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

มาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง	เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ	
	ไม่เคย	เคย
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย	3.81 (เห็นด้วยมาก)	3.91 (เห็นด้วยมาก)
การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.	4.06 (เห็นด้วยมาก)	3.93 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	4.10 (เห็นด้วยมาก)	4.23 (เห็นด้วยมาก)
การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง	3.91 (เห็นด้วยมาก)	4.09 (เห็นด้วยมาก)
การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ	2.89 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.79 (เห็นด้วยมาก)
การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ	2.70 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.00 (เห็นด้วยปานกลาง)
การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน	3.50 (เห็นด้วยปานกลาง)	3.72 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ	3.73 (เห็นด้วยมาก)	3.88 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000	3.82 (เห็นด้วยมาก)	3.91 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))	3.93 (เห็นด้วยมาก)	3.81 (เห็นด้วยมาก)

จากตารางที่ 30 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การ

กำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.10) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 4.06) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.93) การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 3.91) การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.82) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 3.81) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.73) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.50) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 2.89) และการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 2.70)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.23) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง (ค่าเฉลี่ย 4.09) การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. (ค่าเฉลี่ย 3.93) การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 (ค่าเฉลี่ย 3.91 เท่ากัน) การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ (ค่าเฉลี่ย 3.88) การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) (ค่าเฉลี่ย 3.81) การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นเขตควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ย 3.79) การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.72) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้ายอพยพ (ค่าเฉลี่ย 3.001)

4.3 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และจำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยและไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

ตารางที่ 31 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ จำแนกตามเพศ

มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ	ปัจจัยด้านเพศ	
	ชาย	หญิง
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	3.76 (เห็นด้วยมาก)	3.79 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม	3.82 (เห็นด้วยมาก)	3.87 (เห็นด้วยมาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม	3.96 (เห็นด้วยมาก)	3.92 (เห็นด้วยมาก)
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน	4.32 (เห็นด้วยมาก)	4.30 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคาร บ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียง เครื่องบิน	4.25 (เห็นด้วยมาก)	4.42 (เห็นด้วยมาก)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่	4.46 (เห็นด้วยมาก)	4.44 (เห็นด้วยมาก)

จากตารางที่ 31 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เพศชาย มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.46) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.32) การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.25)

การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.96) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.82) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.76)

ผู้ตอบแบบสอบถาม เพศหญิง มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.44) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.42) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.30) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.92) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.87) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.79)

ตารางที่ 32 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ
จำแนกตามอายุ

มาตรการในการชดเชย ให้กับผู้ได้รับผลกระทบ	ปัจจัยด้านอายุ					
	ต่ำกว่า 20 ปี	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50-59 ปี	60 ปี ขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	3.99 (เห็นด้วย มาก)	3.74 (เห็นด้วย มาก)	3.67 (เห็นด้วย มาก)	3.62 (เห็นด้วย มาก)	3.74 (เห็นด้วย มาก)	3.73 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้ จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุน เพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม	3.88 (เห็นด้วย มาก)	3.88 (เห็นด้วย มาก)	3.80 (เห็นด้วย มาก)	3.77 (เห็นด้วย มาก)	3.89 (เห็นด้วย มาก)	3.82 (เห็นด้วย มาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน ตามความเหมาะสม	3.93 (เห็นด้วย มาก)	3.94 (เห็นด้วย มาก)	3.90 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี ให้กับชุมชน	4.33 (เห็นด้วย มาก)	4.19 (เห็นด้วย มาก)	4.26 (เห็นด้วย มาก)	4.42 (เห็นด้วย มาก)	4.42 (เห็นด้วย มาก)	4.55 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อ ตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัย ให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจาก เสียงเครื่องบิน	4.12 (เห็นด้วย มาก)	4.34 (เห็นด้วย มาก)	4.39 (เห็นด้วย มาก)	4.60 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.37 (เห็นด้วย มาก)	4.64 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับ ข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทาง แก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	4.43 (เห็นด้วย มาก)	4.40 (เห็นด้วย มาก)	4.50 (เห็นด้วย มาก)	4.55 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.32 (เห็นด้วย มาก)	4.55 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)

จากตารางที่ 32 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามอายุต่ำกว่า 20 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการ
ในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่

ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.43) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.33) การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.12) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.99) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.93) และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.88)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 20-29 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.40) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.34) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.19) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.94) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.88) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.74)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 30-39 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.50) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.39) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.26) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.90) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.80) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.67)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 40-49 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อ

ตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.60) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.55) การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.42) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.92) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.77) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.62)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 50-59 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.42) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.37) การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.32) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.00) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.89) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.74)

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.64) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ได้แก่ การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน และการจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.55 เท่ากัน) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.00) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.82) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น

ตารางที่ 33 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ
จำแนกตามระดับการศึกษา

มาตรการในการชดเชย ให้กับผู้ได้รับผลกระทบ	ปัจจัยด้านระดับการศึกษา					
	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช.	ปวส./อนุ ๑	ปริญญา ตรี	สูงกว่า ป. ตรี
	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	4.19 (เห็นด้วย มาก)	3.96 (เห็นด้วย มาก)	3.95 (เห็นด้วย มาก)	3.67 (เห็นด้วย มาก)	3.69 (เห็นด้วย มาก)	3.41 (เห็นด้วย ปาน กลาง)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จาก การดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อ ช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม	4.27 (เห็นด้วย มาก)	3.94 (เห็นด้วย มาก)	3.85 (เห็นด้วย มาก)	3.90 (เห็นด้วย มาก)	3.73 (เห็นด้วย มาก)	3.66 (เห็นด้วย มาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตาม ความเหมาะสม	4.23 (เห็นด้วย มาก)	3.95 (เห็นด้วย มาก)	4.15 (เห็นด้วย มาก)	3.95 (เห็นด้วย มาก)	3.87 (เห็นด้วย มาก)	3.81 (เห็นด้วย มาก)
การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับ ชุมชน	4.58 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.42 (เห็นด้วย มาก)	4.35 (เห็นด้วย มาก)	4.33 (เห็นด้วย มาก)	4.22 (เห็นด้วย มาก)	4.16 (เห็นด้วย มาก)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อ ตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัย ให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียง เครื่องบิน	4.58 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.20 (เห็นด้วย มาก)	4.50 (เห็นด้วย มาก)	4.49 (เห็นด้วย มาก)	4.31 (เห็นด้วย มาก)	4.34 (เห็นด้วย มาก)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูล ความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไข ปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เชียงใหม่	4.42 (เห็นด้วย มาก)	4.41 (เห็นด้วย มาก)	4.65 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.52 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.42 (เห็นด้วย มาก)	4.44 (เห็นด้วย มาก)

จากตารางที่ 33 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาประถมศึกษา มีความคิดเห็นที่มี
ต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การ
จัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน และการจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ
ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.58

เท่ากัน) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.42) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 4.27) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.23) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 4.19)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษามัธยมศึกษา มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.42) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.41) การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.20) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.96) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.95) และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.94)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษา ปวช. มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.65) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.50) การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.35) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.15) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.95) และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.85)

ผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับการศึกษา ปวส./อนุปริญญา มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.52) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีม

พนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.49) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.33) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.95) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.90) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.67)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาปริญญาตรี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.42) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.31) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.22) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.87) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.73) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.69)

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.44) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.34) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.16) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.81) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.66) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.41)

ตารางที่ 34 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ
จำแนกตามระดับอาชีพ

มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ ได้รับผลกระทบ	ปัจจัยด้านอาชีพ						
	นักเรียน/ นักศึกษา	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	ค้าขาย/ ธุรกิจ ส่วนตัว	พนักงาน บริษัท เอกชน	รับ ราชการ	พนักงาน รัฐวิสาห กิจ	อื่นๆ
	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	3.95 (เห็น ด้วย มาก)	3.87 (เห็น ด้วย มาก)	3.57 (เห็น ด้วย มาก)	3.52 (เห็น ด้วย มาก)	3.74 (เห็น ด้วย มาก)	3.58 (เห็น ด้วย มาก)	4.08 (เห็น ด้วย มาก)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จาก การดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อ ช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม	3.93 (เห็น ด้วย มาก)	3.97 (เห็น ด้วย มาก)	3.70 (เห็น ด้วย มาก)	3.75 (เห็น ด้วย มาก)	3.81 (เห็น ด้วย มาก)	3.84 (เห็น ด้วย มาก)	3.75 (เห็น ด้วย มาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของ ชุมชนตามความเหมาะสม	3.91 (เห็น ด้วย มาก)	4.00 (เห็น ด้วย มาก)	3.93 (เห็น ด้วย มาก)	3.89 (เห็น ด้วย มาก)	4.03 (เห็น ด้วย มาก)	3.68 (เห็น ด้วย มาก)	4.17 (เห็น ด้วย มาก)
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี ให้กับชุมชน	4.19 (เห็น ด้วย มาก)	4.62 (เห็น ด้วยมาก ที่สุด)	4.43 (เห็น ด้วย มาก)	4.25 (เห็น ด้วย มาก)	4.33 (เห็น ด้วย มาก)	4.26 (เห็น ด้วย มาก)	4.67 (เห็น ด้วยมาก ที่สุด)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อ ตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพัก อาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหาย จากเสียงเครื่องบิน	4.21 (เห็น ด้วย มาก)	4.54 (เห็น ด้วยมาก ที่สุด)	4.46 (เห็น ด้วย มาก)	4.44 (เห็น ด้วย มาก)	4.47 (เห็น ด้วย มาก)	4.32 (เห็น ด้วย มาก)	3.67 (เห็น ด้วย มาก)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับ ข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทาง แก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงาน ของท่าอากาศยานเชียงใหม่	4.35 (เห็น ด้วย มาก)	4.51 (เห็น ด้วยมาก ที่สุด)	4.48 (เห็น ด้วย มาก)	4.50 (เห็น ด้วย มาก)	4.49 (เห็น ด้วย มาก)	4.53 (เห็น ด้วยมาก ที่สุด)	4.75 (เห็น ด้วยมาก ที่สุด)

จากตารางที่ 34 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา มีความคิดเห็นที่มีต่อ
มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์

ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.35) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นมาก ได้แก่ การจัดทีมงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับ ความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.21) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.19) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.95) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.93) และการสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.91)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพ พ่อบ้าน/แม่บ้าน มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.62) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ได้แก่ การจัดทีมงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับ ความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.54) การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.51) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.00) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.97) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.87)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.48) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับ ความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.46) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.43) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.93) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.70) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.57)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.50) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.44) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.25) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.89) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.75) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.52)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพรับราชการ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.49) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.47) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.33) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.03) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.81) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.74)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่มากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.53) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.32) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.26) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.84) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.68) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.58)

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพอื่นๆ (ได้แก่ เกษตรกรรม) มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.75) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ได้แก่ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.67) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.17) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 4.08) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.75) และการจัดทีมพนักงานอาสาสมัครเพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.67)

ตารางที่ 35 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ
จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับ ผลกระทบ	ปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน					
	ไม่เกิน 5,000	5,001- 10,000	10,001- 15,000	15,001- 20,000	20,001- 25,000	มากกว่า 25,000
	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	3.99 (เห็นด้วย มาก)	3.78 (เห็นด้วย มาก)	3.71 (เห็นด้วย มาก)	3.63 (เห็นด้วย มาก)	3.33 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	3.56 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้ จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุน เพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม	3.93 (เห็นด้วย มาก)	3.85 (เห็นด้วย มาก)	3.84 (เห็นด้วย มาก)	3.84 (เห็นด้วย มาก)	3.50 (เห็นด้วย ปาน กลาง)	3.56 (เห็นด้วย มาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน ตามความเหมาะสม	3.99 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)	3.91 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)	3.72 (เห็นด้วย มาก)	3.78 (เห็นด้วย มาก)
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี ให้กับชุมชน	4.31 (เห็นด้วย มาก)	4.30 (เห็นด้วย มาก)	4.39 (เห็นด้วย มาก)	4.41 (เห็นด้วย มาก)	3.89 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน	4.20 (เห็นด้วย มาก)	4.33 (เห็นด้วย มาก)	4.50 (เห็นด้วย มาก)	4.53 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	3.94 (เห็นด้วย มาก)	4.44 (เห็นด้วย มาก)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูล ความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่ เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เชียงใหม่	4.42 (เห็นด้วย มาก)	4.44 (เห็นด้วย มาก)	4.50 (เห็นด้วย มาก)	4.53 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.17 (เห็นด้วย มาก)	4.44 (เห็นด้วย มาก)

จากตารางที่ 35 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท มีความคิดเห็นที่มี
ต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้ง
ศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการ
ดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.42) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย

มาก ได้แก่ การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.31) การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.20) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น และการสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.99 เท่ากัน) และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.93)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.44) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.33) การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.30) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.92) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.85) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.78)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.50 เท่ากัน) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.39) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.91) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.84) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.71)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ระหว่าง 15,001-20,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไข

ปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.53) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดการบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.41) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.00) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.84) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.63)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ระหว่าง 20,001-25,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.17) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 3.94) การจัดการบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 3.89) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.72) และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.50) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.33)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ตั้งแต่ 25,000 บาทขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.44 เท่ากัน) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดการบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.00) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม ในระดับเห็นด้วยมาก (ค่าเฉลี่ย 3.78) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.56 เท่ากัน)

ตารางที่ 36 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ
จำแนกตามตำบลที่พักอาศัย

มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ	ตำบลที่พักอาศัย	
	สุเทพ	แม่เหียะ
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	3.87 (เห็นด้วยมาก)	3.69 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงาน ส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของ สังคม	3.87 (เห็นด้วยมาก)	3.83 (เห็นด้วยมาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม	3.93 (เห็นด้วยมาก)	3.94 (เห็นด้วยมาก)
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน	4.22 (เห็นด้วยมาก)	4.41 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซม อาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจาก เสียงเครื่องบิน	4.20 (เห็นด้วยมาก)	4.48 (เห็นด้วยมาก)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	4.37 (เห็นด้วยมาก)	4.53 (เห็นด้วยมาก ที่สุด)

จากตารางที่ 36 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตำบลสุเทพ มีความคิดเห็นที่มีต่อ
มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์
ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการ
ดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.37) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย
มาก ได้แก่ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.22) การจัดทีมพนักงาน
อาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียง
เครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.20) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย
3.93) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ

สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.87 เท่ากัน)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตำบลแม่เหิยะ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.53) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.48) การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.41) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.94) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.83) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.69)

ตารางที่ 37 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ
จำแนกตามจำนวนปีที่พักอาศัย

มาตรการในการชดเชย ให้กับผู้ได้รับผลกระทบ	ปัจจัยด้านจำนวนปีที่พักอาศัย				
	< 6 เดือน	6 เดือน - 1 ปี	1 - 5 ปี	5 - 10 ปี	10 ปีขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	4.04 (เห็นด้วย มาก)	3.96 (เห็นด้วย มาก)	3.67 (เห็นด้วย มาก)	3.71 (เห็นด้วย มาก)	3.75 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการ ดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือ กิจกรรมต่างๆ ของสังคม	4.00 (เห็นด้วย มาก)	3.92 (เห็นด้วย มาก)	3.77 (เห็นด้วย มาก)	3.89 (เห็นด้วย มาก)	3.79 (เห็นด้วย มาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตาม ความเหมาะสม	3.92 (เห็นด้วย มาก)	3.82 (เห็นด้วย มาก)	4.06 (เห็นด้วย มาก)	3.95 (เห็นด้วย มาก)	3.88 (เห็นด้วย มาก)
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับ ชุมชน	4.15 (เห็นด้วย มาก)	4.14 (เห็นด้วย มาก)	4.34 (เห็นด้วย มาก)	4.28 (เห็นด้วย มาก)	4.47 (เห็นด้วย มาก)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน	4.23 (เห็นด้วย มาก)	4.18 (เห็นด้วย มาก)	4.39 (เห็นด้วย มาก)	4.38 (เห็นด้วย มาก)	4.41 (เห็นด้วย มาก)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูล ความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่ เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เชียงใหม่	4.35 (เห็นด้วย มาก)	4.30 (เห็นด้วย มาก)	4.54 (เห็นด้วย มากที่สุด)	4.44 (เห็นด้วย มาก)	4.50 (เห็นด้วย มาก)

จากตารางที่ 37 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยน้อยกว่า 6 เดือน มีความคิดเห็นที่มี
ต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้ง
ศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการ
ดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.35) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย
มาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชน

ชมที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.23) การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.15) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 4.04) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 4.00) และการสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.92)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 6 เดือน ไม่เกิน 1 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.30) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.18) การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.14) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.96) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.92) และการสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.82)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.54) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.39) การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.34) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.06) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.77) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.67)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.44) รองลงมาที่มีความเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความ

เสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.38) การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.28) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.06) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.89) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.71)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.50) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.47) การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.41) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.88) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.79) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.75)

ตารางที่ 38 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ
จำแนกตามระยะห่างของที่พักจากสนามบิน

มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับ ผลกระทบ	ปัจจัยตามระยะห่างของที่พักจากสนามบิน					
	<500 เมตร	500 ม. – 1 กม.	1 – 2 กม.	2 – 3 กม.	3 – 5 กม.	5 กม. ขึ้น ไป
	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)	ค่าเฉลี่ย (ความ หมาย)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	4.00 (เห็นด้วย มาก)	3.83 (เห็นด้วย มาก)	3.80 (เห็นด้วย มาก)	3.74 (เห็นด้วย มาก)	3.65 (เห็นด้วย มาก)	3.84 (เห็นด้วย มาก)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการ ดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือ กิจกรรมต่างๆ ของสังคม	3.84 (เห็นด้วย มาก)	3.87 (เห็นด้วย มาก)	3.94 (เห็นด้วย มาก)	3.83 (เห็นด้วย มาก)	3.79 (เห็นด้วย มาก)	3.83 (เห็นด้วย มาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตาม ความเหมาะสม	3.74 (เห็นด้วย มาก)	3.91 (เห็นด้วย มาก)	3.93 (เห็นด้วย มาก)	3.97 (เห็นด้วย มาก)	3.90 (เห็นด้วย มาก)	4.00 (เห็นด้วย มาก)
การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับ ชุมชน	4.05 (เห็นด้วย มาก)	4.17 (เห็นด้วย มาก)	4.36 (เห็นด้วย มาก)	4.29 (เห็นด้วย มาก)	4.32 (เห็นด้วย มาก)	4.41 (เห็นด้วย มาก)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน	4.05 (เห็นด้วย มาก)	4.22 (เห็นด้วย มาก)	4.45 (เห็นด้วย มาก)	4.38 (เห็นด้วย มาก)	4.45 (เห็นด้วย มาก)	4.21 (เห็นด้วย มาก)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูล ความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่ เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เชียงใหม่	4.16 (เห็นด้วย มาก)	4.30 (เห็นด้วย มาก)	4.53 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.49 (เห็นด้วย มาก)	4.55 (เห็นด้วย มาก ที่สุด)	4.37 (เห็นด้วย มาก)

จากตารางที่ 38 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างจากสนามบินน้อยกว่า 500 เมตร มี
ความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก
คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิด
จากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.16) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับ
เห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดบริการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน และการจัดทีมพนักงาน
อาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียง

เครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.05 เท่ากัน) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 4.00) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.84) และการสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.74)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 500 เมตร ไม่เกิน 1 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.30) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.22) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.17) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.91) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.87) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.83)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 2 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.53) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.45) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.36) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.94) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.93) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.80)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 2 กิโลเมตร ไม่เกิน 3 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.49) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.38) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรี

ให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.29) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.97) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.83) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.74)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 3 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.55) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.45) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.32) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.90) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.79) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.65)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 5 กิโลเมตรขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.41) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.37) การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.21) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 4.00) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.84) และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.83)

ตารางที่ 39 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ
จำแนกตามกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เคย และไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอัน
เนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง

มาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ	เคยได้รับความเสียหาย หรือผลกระทบ	
	ไม่เคย	ไม่เคย
	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น	3.74 (เห็นด้วยมาก)	4.12 (เห็นด้วยมาก)
การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงาน ส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของ สังคม	3.83 (เห็นด้วยมาก)	3.98 (เห็นด้วยมาก)
การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม	3.93 (เห็นด้วยมาก)	3.98 (เห็นด้วยมาก)
การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน	4.34 (เห็นด้วยมาก)	4.07 (เห็นด้วยมาก)
การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซม อาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจาก เสียงเครื่องบิน	4.35 (เห็นด้วยมาก)	4.26 (เห็นด้วยมาก)
การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	4.45 (เห็นด้วยมาก)	4.42 (เห็นด้วยมาก)

จากตารางที่ 39 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มี
ความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก
คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิด
จากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.45) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับ
เห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัย
ให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.35) การจัดบริการตรวจสุขภาพ

ประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.34) การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.93) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม (ค่าเฉลี่ย 3.83) และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 3.74)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ค่าเฉลี่ย 4.42) รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับ ความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน (ค่าเฉลี่ย 4.26) การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น (ค่าเฉลี่ย 4.12) การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.07) การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม และการสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.98)