

## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหาหามลพิษทางเสียง โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามประชาชนทั่วไปที่มีความแตกต่างกัน จำนวน 400 ราย ซึ่งเก็บจากตำบลสุเทพจำนวน 200 ตัวอย่าง และตำบลแม่เหียะจำนวน 200 ตัวอย่าง โดยเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างตามสะดวก และค้นคว้าจากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษา อภิปรายผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการศึกษา

##### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายและเพศหญิงใกล้เคียงกัน ส่วนใหญ่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 28.3 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 39.5 อาชีพนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 37.5 รายได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 33.8 บาท พักอาศัยเป็นระยะเวลา 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี ร้อยละ 27.0 และที่พักอาศัยมีระยะห่างจากสนามบิน 2 กิโลเมตร ไม่เกิน 3 กิโลเมตร ร้อยละ 22.5

##### ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เห็นด้วยว่าท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาคมากที่สุด และผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละ 89.2 ไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากปัญหาหามลพิษทางเสียง สำหรับปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละ 10.8 ที่เคยได้รับผลกระทบ ได้แก่ การขาดสมาธิในการทำงาน รบกวนการเรียนการสอน นอนไม่หลับ มีเสียงดัง ลมแรง กองขยะใบไม้ปลิว กระจกร้าว ตกใจ สุขภาพจิตแย่ อ่านหนังสือไม่รู้เรื่อง ระเบิดเบื้องหลังคาหลุมร่อน เป็นต้น

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมากลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค รองลงมาได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ และท่าอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิง มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมากลำดับแรก คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค รองลงมาได้แก่ ท่า









ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยน้อยกว่า 6 เดือน มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ รองลงมาได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค เท่ากัน และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ ปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 6 เดือน ไม่เกิน 1 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค รองลงมาได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค รองลงมาได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ และทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค รองลงมาได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค รองลงมาได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ และทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างจากสนามบินน้อยกว่า 500 เมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ ทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ เท่ากัน รองลงมาได้แก่ ทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค และปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานเชียงใหม่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด เท่ากัน และทำอากาศยานเชียงใหม่มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ



ตารางที่ 40 แสดงสรุปความคิดเห็นสามลำดับแรกของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อท่าอากาศยาน เชียงใหม่

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น   |  |  |
|---------------------------------|---|--|--|
|                                 | ลำดับแรก  | ลำดับที่สอง  | ลำดับที่สาม  |
| เพศชาย                          | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  |
| เพศหญิง                         | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| อายุต่ำกว่า 20 ปี               | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  |
| อายุระหว่าง 20-29 ปี            | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| อายุระหว่าง 30-39 ปี            | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| อายุระหว่าง 40-49 ปี            | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| อายุระหว่าง 50-59 ปี            | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  |
| อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป         | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ/ท่าฯ เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค/ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค | ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าฯ ส่งผลกระทบต่อการค้า/ชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ | ท่าฯ เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่/ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าฯ ควรได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด |
| ประถมศึกษา                      | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ   | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| มัธยมศึกษา                      | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ   | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  |
| ปวช.                            | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  |
| ปวส.และอนุปริญญา                | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ   | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| ปริญญาตรี                       | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| สูงกว่าปริญญาตรี                | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  |
| นักเรียน/นักศึกษา               | ท่าฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค   | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                    | ท่าฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |



| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น   |   |   |
|---------------------------------|---|---|---|
|                                 | ลำดับแรก  | ลำดับที่สอง   | ลำดับที่สาม   |
| พ่อบ้าน/แม่บ้าน                 | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ/ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค | ทำฯ เป็นประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  | ทำฯ เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่                                  |
| ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว            | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      |
| พนักงานบริษัทเอกชน              | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| รับราชการ                       | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                      |
| พนักงานรัฐวิสาหกิจ              | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| อื่นๆ (เกษตรกร)                 | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                      |
| รายได้ < 5,000 บาท              | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                      |
| รายได้ 5,001-10,000             | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ/ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ         | ปัญหามลพิษทางเสียงของทำฯ ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ |
| รายได้ 10,001-15,000            | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| รายได้ 15,001-20,000            | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                      |
| รายได้ 20,001-25,000            | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                      | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |
| รายได้ > 25,000 บาท             | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ/ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค | ปัญหามลพิษทางเสียงของทำฯ ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยโดยรอบ |
| ตำบลสุเทพ                       | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ                                      |
| ตำบลแม่เหียะ                    | ทำฯ เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค                                      | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านการขนส่งทางอากาศ  | ทำฯ มีประโยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ  |



### ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการต่างๆ ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่จะใช้เป็นแนวทางเพื่อแก้ไข และชดเชยปัญหามลพิษทางเสียง

#### 3.1 ความคิดเห็นต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เห็นด้วยกับมาตรการการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด

ผู้ตอบแบบสอบถาม เพศชาย มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.

ผู้ตอบแบบสอบถาม เพศหญิง มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถาม กลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุระหว่าง 20-29 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) เท่ากัน และการจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุระหว่าง 30-39 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมา ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุระหว่าง 40-49 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับ

เสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) และการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุระหว่าง 50-59 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาประถมศึกษา มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) เท่ากัน และการจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง รองลงมา ได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษา ปวช. มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษา ปวส./อนุปริญญา มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาปริญญาตรี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) และการห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษามากกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด เท่ากัน รองลงมา ได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) และการติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) เท่ากัน และการห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 เท่ากัน

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้าน มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด เท่ากัน รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด

รองลงมาได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพรับราชการ มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) และการจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000

ผู้ตอบแบบสอบถามอาชีพอื่นๆ (ได้แก่ เกษตรกรรม) มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ เท่ากัน รองลงมาได้แก่ การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ไม่เกิน 5,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการกำหนดเกณฑ์ระดับ

เสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ระหว่าง 15,001-20,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) เท่ากัน และการจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้ระหว่าง 20,001-25,000 บาท มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเงินได้มากกว่า 25,000 บาท ขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การห้ามเครื่องบินที่มีระดับสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย และการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตำบลสุเทพ มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยในตำบลแม่เหียะ มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยน้อยกว่า 6 เดือน มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ และการจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 เท่ากัน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 6 เดือน ไม่เกิน 1 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง และการจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามที่พักอาศัยตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินน้อยกว่า 500 เมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดทำระบบบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 รองลงมาได้แก่ การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน และการจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่อชุมชนในอนาคตทุก 5 ปี โดยเปิดเผยข้อมูลให้ชุมชนทราบ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ห่างจากสนามบินตั้งแต่ 500 เมตร ไม่เกิน 1 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A)) และการกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 2 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. รองลงมาได้แก่ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และการ



ติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 2 กิโลเมตร ไม่เกิน 3 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 3 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยห่างจากสนามบินตั้งแต่ 5 กิโลเมตรขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง และการห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาที่มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และการกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย โดยรอบท่าอากาศยาน มีค่า NPF ไม่เกิน 40 (หรือ 70 dB(A))

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมาได้แก่ การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลเสียง และการห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.

ตารางที่ 41 แสดงสรุปความคิดเห็นสามลำดับแรกของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อมาตรการ  
แก้ปัญหาหามลพิษทางเสียง

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น  |   |   |
|---------------------------------|--|---|---|
|                                 | ลำดับแรก   | ลำดับที่สอง   | ลำดับที่สาม   |
| เพศชาย                          | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.   |
| เพศหญิง                         | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.                                | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40    |
| อายุต่ำกว่า 20 ปี               | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง | การห้ามเครื่องบินที่มีระดับ<br>เสียงสูงเกินกว่ามาตรฐาน<br>ระหว่างประเทศใช้ทำอากาศ<br>ยานในไทย |
| อายุระหว่าง 20-29 ปี            | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น./การกำหนด<br>เกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มี<br>ได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย             | การจัดทำระบบบริหารการ<br>จัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO<br>14000                                   |
| อายุระหว่าง 30-39 ปี            | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.                                | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40    |
| อายุระหว่าง 40-49 ปี            | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.                                | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                  | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด                      |
| อายุระหว่าง 50-59 ปี            | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.                                | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40    |
| อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป         | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.                                | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด                      |

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น   |   |   |
|---------------------------------|---|---|---|
|                                 | ลำดับแรก  | ลำดับที่สอง   | ลำดับที่สาม   |
| ประถมศึกษา                      | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น./การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มนของปริมาณจราจรทางอากาศ/การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย                          | การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000  |
| มัธยมศึกษา                      | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  |
| ปวช.                            | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง |
| ปวส.และอนุปริญญา                | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                          |
| ปริญญาตรี                       | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40  | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  |
| สูงกว่าปริญญาตรี                | การห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น./การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด        | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง |
| นักเรียน/นักศึกษา               | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง/การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40 | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น./การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000                 |

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น  |   |   |
|---------------------------------|--|---|---|
|                                 | ลำดับแรก   | ลำดับที่สอง   | ลำดับที่สาม   |
| พ่อบ้าน/แม่บ้าน                 | การห้ามบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น./การกำหนด<br>วิธีการบินและเส้นทางการบิน<br>ที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัยฯ มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 |
| ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว            | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.  | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงดังน้อยที่สุด  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง |
| พนักงานบริษัทเอกชน              | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงดังน้อยที่สุด   | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.   | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัยฯ มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 |
| รับราชการ                       | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.  | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงดังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัยฯ มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 |
| พนักงานรัฐวิสาหกิจ              | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัยฯ มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 | การจัดทำระบบบริหารการ<br>จัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO<br>14000   |
| อื่นๆ (เกษตรกรรวม)              | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง/การจัดทำ<br>แผนการจัดการเกี่ยวกับ<br>แนวโน้มนของปริมาณ<br>การจราจรทางอากาศ | การห้ามเครื่องบินที่มีระดับ<br>เสียงสูงเกินกว่ามาตรฐาน<br>ระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยาน<br>ในประเทศไทย                        | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงดังน้อยที่สุด  |
| รายได้ < 5,000 บาท              | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงดังน้อยที่สุด   | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง | การห้ามเครื่องบินที่มีระดับ<br>เสียงสูงเกินกว่ามาตรฐาน<br>ระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยาน<br>ในประเทศไทย                        |
| รายได้ 5,001-10,000             | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงดังน้อยที่สุด   | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.   | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัยฯ มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 |
| รายได้ 10,001-15,000            | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.  | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงดังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัยฯ มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 |

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น   |   |  |
|---------------------------------|---|---|--|
|                                 | ลำดับแรก  | ลำดับที่สอง   | ลำดับที่สาม  |
| รายได้ 15,001-20,000            | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น./การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40 | การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000   |
| รายได้ 20,001-25,000            | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง        |
| รายได้ > 25,000 บาท             | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  | การห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย                                  | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด   |
| ตำบลสุเทพ                       | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง               | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.   |
| ตำบลแม่เหิยะ                    | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 |
| อาศัยน้อยกว่า 6 เดือน           | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การจัดทำแผนการจัดการเกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณการจราจรทางอากาศ/การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000 |
| ตั้งแต่ 6 เดือนไม่เกิน 1 ปี     | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง               | การจัดทำระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14000   |
| ตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี       | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 |
| ตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี      | การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.  | การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด  | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการอยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                 |

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น  |   |   |
|---------------------------------|--|---|---|
|                                 | ลำดับแรก   | ลำดับที่สอง   | ลำดับที่สาม   |
| อาศัยตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป        | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.                                | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด  | การห้ามเครื่องบินที่มีระดับ<br>เสียงสูงเกินกว่ามาตรฐาน<br>ระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยาน<br>ในประเทศไทย                        |
| อยู่ห่างน้อยกว่า 500 เมตร       | การจัดทำระบบบริหารการ<br>จัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO<br>14000              | การปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรือ<br>อาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบ<br>จากเสียงเครื่องบิน   | การจัดทำแผนการจัดการ<br>เกี่ยวกับแนวโน้มของปริมาณ<br>การจราจรทางอากาศที่อาจ<br>ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงฯ                     |
| ตั้งแต่ 500 ม. ไม่เกิน 1 กม.    | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.                                | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                  | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด  |
| ตั้งแต่ 1 กม. ไม่เกิน 2 กม.     | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.                                | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด  | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง |
| ตั้งแต่ 2 กม. ไม่เกิน 3 กม.     | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.   | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                  |
| ตั้งแต่ 3 กม. ไม่เกิน 5 กม.     | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.   | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                  |
| ตั้งแต่ 5 กม. ขึ้นไป            | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.   |
| ไม่เคยได้รับผลกระทบ             | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.   | การกำหนดเกณฑ์ระดับเสียงที่<br>ยอมให้มีได้ในชุมชนเพื่อการ<br>อยู่อาศัย มีค่า NPF ไม่เกิน 40                                  |
| เคยได้รับผลกระทบ                | การกำหนดวิธีการบินและ<br>เส้นทางการบินที่ทำให้เกิด<br>เสียงคังน้อยที่สุด | การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับ<br>เสียงในชุมชนที่ได้รับ<br>ผลกระทบเพื่อติดตามและ<br>ตรวจสอบผลการดำเนินการ<br>แก้ไขปัญหาเสียง | การห้ามการบินในช่วงเวลา<br>23.00-05.00 น.   |



ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 40-49 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน รองลงมาได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ และการจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุระหว่าง 50-59 ปี มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน รองลงมาได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่

ผู้ตอบแบบสอบถามอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน รองลงมาได้แก่ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน และการจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ เท่ากัน และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษาประถมศึกษา มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน และการจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน เท่ากัน รองลงมาได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษามัธยมศึกษา มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดบริการตรวจสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน รองลงมาได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ และการจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน

ผู้ตอบแบบสอบถามระดับการศึกษา ปวช. มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทาง











จัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน และการจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างจากสนามบินน้อยกว่า 500 เมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ รองลงมา ได้แก่ การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน และการจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน เท่ากัน และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 500 เมตร ไม่เกิน 1 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ รองลงมา ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 2 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ รองลงมา ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 2 กิโลเมตร ไม่เกิน 3 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ รองลงมา ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 3 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ รองลงมา ได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับ

ชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ห่างตั้งแต่ 5 กิโลเมตรขึ้นไป มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน รองลงมาได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ และการจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ รองลงมาได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบ มีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ลำดับแรก คือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ รองลงมาได้แก่ การจัดทีมพนักงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน และการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น

ตารางที่ 42 แสดงสรุปความคิดเห็นสามลำดับแรกของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ

| ข้อมูลทั่วไป      | ความคิดเห็น  |  |  |
|-------------------|--|--|--|
|                   | ลำดับแรก   | ลำดับที่สอง  | ลำดับที่สาม  |
| เพศชาย            | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน             | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ |
| เพศหญิง           | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน             |
| อายุต่ำกว่า 20 ปี | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน             | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ |

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น   |   |  |
|---------------------------------|---|---|--|
|                                 | ลำดับแรก  | ลำดับที่สอง   | ลำดับที่สาม  |
| อายุระหว่าง 20-29 ปี            | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| อายุระหว่าง 30-39 ปี            | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| อายุระหว่าง 40-49 ปี            | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| อายุระหว่าง 50-59 ปี            | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ   |
| อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป         | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน/การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม   |
| ประถมศึกษา                      | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน/การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม |
| มัธยมศึกษา                      | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน  | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   |
| ปวช.                            | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| ปวส.และอนุปริญญา                | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| ปริญญาตรี                       | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| สูงกว่าปริญญาตรี                | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น   |  |  |
|---------------------------------|---|--|--|
|                                 | ลำดับแรก  | ลำดับที่สอง  | ลำดับที่สาม  |
| นักเรียน/นักศึกษา               | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน                 |
| พ่อบ้าน/แม่บ้าน                 | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ |
| ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว            | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน                 |
| พนักงานบริษัทเอกชน              | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน                 |
| รับราชการ                       | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน                 |
| พนักงานรัฐวิสาหกิจ              | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน                 |
| อื่นๆ (เกษตรกรกรรม)             | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ  | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน               | การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ<br>ของชุมชนตามความเหมาะสม                  |
| รายได้ < 5,000 บาท              | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ  | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน               | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ   |
| รายได้ 5,001-10,000             | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่<br>ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความ<br>เสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน                 |
| รายได้ 10,001-15,000            | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ/การจัดตั้งศูนย์<br>ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูล<br>ความเสียหายฯ | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน               | การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ<br>ของชุมชนตามความเหมาะสม                  |
| รายได้ 15,001-20,000            | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อ<br>ตรวจสอบซ่อมแซมอาคาร<br>บ้านพักอาศัยฯ/การจัดตั้งศูนย์<br>ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูล<br>ความเสียหายฯ | การให้บริการตรวจสอบคุณภาพ<br>ประจำปีฟรีให้กับชุมชน               | การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ<br>ของชุมชนตามความเหมาะสม                  |



| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น   |   |  |
|---------------------------------|---|---|--|
|                                 | ลำดับแรก  | ลำดับที่สอง   | ลำดับที่สาม  |
| รายได้ 20,001-25,000            | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| รายได้ > 25,000 บาท             | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ/การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน  | การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆของชุมชนตามความเหมาะสม  |
| ตำบลสุเทพ                       | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   |
| ตำบลแม่เหิยะ                    | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| อาศัยน้อยกว่า 6 เดือน           | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| ตั้งแต่ 6 เดือน ไม่เกิน 1 ปี    | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| ตั้งแต่ 1 ปี ไม่เกิน 5 ปี       | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| ตั้งแต่ 5 ปี ไม่เกิน 10 ปี      | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| อาศัยตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป        | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   |
| อยู่ห่างน้อยกว่า 500 เมตร       | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน/การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ | การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น |
| ตั้งแต่ 500 ม. ไม่เกิน 1 กม.    | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ  | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ  | การจัดบริการตรวจสอบคุณภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |

| ข้อมูลทั่วไป<br>ผู้ตอบแบบสอบถาม | ความคิดเห็น  |  |  |
|---------------------------------|--|--|--|
|                                 | ลำดับแรก   | ลำดับที่สอง  | ลำดับที่สาม  |
| ตั้งแต่ 1 กม. ไม่เกิน 2 กม.     | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| ตั้งแต่ 2 กม. ไม่เกิน 3 กม.     | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| ตั้งแต่ 3 กม. ไม่เกิน 5 กม.     | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| ตั้งแต่ 5 กม. ขึ้นไป            | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน               | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   |
| ไม่เคยได้รับผลกระทบ             | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   | การจัดบริการตรวจสอบสภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน   |
| เคยได้รับผลกระทบ                | การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหายฯ | การจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยฯ   | การจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น |

## 5.2 อภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ที่มีต่อมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง สามารถอภิปรายผลการศึกษาดังกล่าวตามแนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

### แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศยานและเสียง

ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น ที่มีค่าเฉลี่ยโดยรวมในระดับเห็นด้วยมาก ในหลายมาตรการ โดยเฉพาะให้ความสำคัญเร่งด่วนกับมาตรการในการแก้ไขปัญหา สูงกว่ามาตรการในการชดเชย ดังนั้น การนำแนวคิดเกี่ยวกับมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงของกรมขนส่งทางอากาศ ที่ได้กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยเริ่มต้นจากการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ มาตรฐาน ที่เป็นหลักสากล เป็นการแก้ไขปัญหาที่ทำอากาศยานแต่ละแห่งสามารถวางแผน

ดำเนินการ และบริหารจัดการภายในและสามารถปฏิบัติได้ในทันที แต่สิ่งที่แต่ละท่าอากาศยานที่ประสบปัญหา ได้แก่ ขาดการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนรับรู้ จะเห็นได้จากมีบางมาตรการที่ท่าอากาศยานได้ดำเนินการไปแล้ว เช่น การติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสียง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล แต่ชุมชนไม่เคยได้รับรู้ เป็นต้น

การปลูกสร้างอาคารต่างๆ ที่อยู่ในแนวร่อนของอากาศยานและอยู่ในแนวเส้นเสียงล้วนมีข้อกำหนด เป็นกฎระเบียบอย่างเป็นสากล แต่ผู้รับผิดชอบของชุมชนยังขาดจิตสำนึกในการอนุญาตให้มีการปลูกสร้างอาคารที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่งเป็นหน้าที่ของท่าอากาศยานในการให้ความรู้แก่ชุมชน โดยต้องมีสื่อสารผ่านทางช่องทางต่างๆ เนื่องจากมาตรฐานต่างๆ นั้นมีไว้ในเชิงป้องกัน แต่เมื่อมีการอนุญาตปลูกสร้างอาคารแล้ว มาตรฐานต่างๆ ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างเต็มที่ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น (ได้แก่ เทศบาลตำบลสุเทพ เทศบาลตำบลแม่เหียะ) จึงควรเข้ามามีส่วนร่วมในเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ร่วมแก้ไขปัญหา และผู้ประสานงาน เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีความใกล้ชิดกับชุมชนมากกว่าท่าอากาศยาน

#### **แนวคิดเกี่ยวกับการทำกิจกรรมเพื่อสังคม**

เมื่อมาตรฐาน หรือข้อกำหนดต่างๆ ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ กิจกรรมที่ท่าอากาศยานควรนำมาพิจารณาเพื่อลดข้อขัดแย้งระหว่างท่าอากาศยานกับชุมชน ได้แก่ การนำเรื่องธุรกิจกับความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR - Corporate Social Responsibility) มาพิจารณาปรับใช้ เช่น กิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. การส่งเสริมประเด็นสังคม (Cause Promotion) – ในการศึกษานี้ผู้ทำการศึกษาได้เสนอเรื่องการจัดพื้นที่สาธารณะให้กับชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น สร้างสวนสุขภาพ สวนสาธารณะ ลานกิจกรรม เป็นต้น ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นด้วยกับกิจกรรมนี้ในระดับเห็นด้วยมาก

2. การตลาดเกี่ยวเนื่องกับประเด็นสังคม (Cause-Related Marketing) – ในการศึกษานี้ผู้ศึกษาได้เสนอเรื่อง การกำหนดนโยบายเพื่อจัดสรรรายได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งเป็นกองทุนเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมต่างๆ ของสังคม ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นด้วยกับกิจกรรมนี้ในระดับเห็นด้วยมาก

3. การตลาดเพื่อสังคมขององค์กร (Corporate Social Marketing) – ในการศึกษานี้ผู้ศึกษาได้เสนอเรื่อง การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนตามความเหมาะสม ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นด้วยกับกิจกรรมนี้ในระดับเห็นด้วยมาก

4. การบริจาคตรง (Corporate Philanthropy) – ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้เสนอเรื่อง การจัดการตรวจสอบสุขภาพประจำปีฟรีให้กับชุมชน ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นด้วยกับกิจกรรมนี้ในระดับเห็นด้วยมาก

5. อาสาสมัครช่วยเหลือชุมชน (Community Volunteering) – ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้เสนอเรื่อง การจัดทีมงานอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชน ที่ได้รับความเสียหายจากเสียงเครื่องบิน ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นด้วยกับกิจกรรมนี้ในระดับเห็นด้วยมาก

6. ข้อปฏิบัติทางธุรกิจเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (Socially Responsible Business Practices) – ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้เสนอเรื่อง การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูล ความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นด้วยกับกิจกรรมนี้ในระดับเห็นด้วยมาก

จะเห็นได้ว่ากิจกรรมที่นำแนวคิด CSR มาใช้ร่วมกับการแก้ปัญหาอื่นๆ ได้รับการตอบรับ เป็นอย่างดีจากประชาชน ซึ่งยังมีอีกหลายกิจกรรมและหลายรูปแบบที่ท่าอากาศยานสามารถนำมา ทำกิจกรรมร่วมกับประชาชนได้ ซึ่งเป็นทางเลือกที่ควรนำมาศึกษาหาแนวทางในการนำไปปฏิบัติ ต่อไป

### 5.3 ข้อค้นพบ

จากการศึกษาความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีข้อค้นพบ ดังต่อไปนี้

#### 1. ด้านข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับท่าอากาศยานเชียงใหม่ และปัญหามลพิษทางเสียง

ผู้ศึกษาได้สอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับท่าอากาศยานเชียงใหม่ และประเด็นปัญหา มลพิษทางเสียง ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถาม มีความคิดเห็นโดยรวมมีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมากกว่าท่า อากาศยานเชียงใหม่มีประ โยชน์ต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ ด้านการขนส่งทางอากาศ และเป็น ศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศของภูมิภาค และมีความคิดเห็นโดยรวมมีค่าเฉลี่ยในระดับเห็น ด้วยปานกลางว่าท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นต้นเหตุของปัญหามลพิษทางเสียงของเชียงใหม่ และ ปัญหามลพิษทางเสียงส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน และปัญหามลพิษทางเสียงต้อง ได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด

นอกจากนี้พบว่า มีผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยได้รับความเสียหายหรือผลกระทบอัน เนื่องมาจากปัญหามลพิษทางเสียง เพียงร้อยละ 10.8 จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และเมื่อ

พิจารณาปัญหาหรือผลกระทบที่ผู้ตอบแบบสอบถาม เคยได้รับ ได้แก่ เสียงดังรบกวน ก่อให้เกิดความรำคาญ มีผู้ตอบแบบสอบถามคิดเป็นร้อยละ 0.5 ที่ระบุปัญหาว่าเคยได้รับความเสียหายเนื่องจาก กระเบื้องหลังคาหลุดร่วง และกระจกแตกร้าว ซึ่งเมื่อพิจารณาจากความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความเสียหายที่เคยได้รับแล้ว หากทำอากาศยานมีมาตรการในการแก้ไขปัญหที่ชัดเจนเหมาะสม และมีการประชาสัมพันธ์ที่ทั่วถึงแล้ว จะทำให้ทำอากาศยานสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างเป็นปกติ

## 2. ด้านมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียง

มาตรการต่างๆ ที่ผู้ศึกษาได้เสนอในแบบสอบถามเป็นมาตรการในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงหลักสากล ซึ่งทำอากาศยานเชียงใหม่มีแผนปฏิบัติการในการแต่ละมาตรการในอนาคต ซึ่งผลการศึกษาพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นโดยรวมมีค่าเฉลี่ยในระดับเห็นด้วยมาก ในหลายมาตรการ สำหรับมาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือมาตรการในการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ

เมื่อพิจารณามาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความคิดเห็นโดยรวมมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ การกำหนดวิธีการบิน และเส้นทางการบินที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด รองลงมา คือ การห้ามการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. โดยเฉพาะการห้ามบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น.เป็นมาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามถือเป็นมาตรการที่เร่งด่วน จะเห็นได้ว่าทั้งสองมาตรการเป็นมาตรการที่ประชาชนทั่วไปสามารถรับรู้ผลที่จะเกิดขึ้นได้ทันที คือ เสียงเครื่องบินควรจะลดลงในเวลากลางวัน และไม่มีการบินในช่วงเวลาพักผ่อน จึงจะสร้างความพึงพอใจให้กับผู้อยู่อาศัยโดยรอบ

## 3. ด้านมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ

ผู้ศึกษาได้นำแนวคิดเกี่ยวกับกิจกรรมเพื่อสังคม 6 ประเภท เสนอเป็นมาตรการในการชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ ผลการศึกษาพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นโดยรวมมีค่าเฉลี่ยในแต่ละมาตรการในระดับเห็นด้วยมาก สำหรับมาตรการที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ การจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชนเพื่อรับข้อมูลความเสียหาย และร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของทำอากาศยานเชียงใหม่ ในแต่ละมาตรการเน้นในเรื่องของการมีส่วนร่วม ระหว่างทำอากาศยานกับชุมชน และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแต่ละมาตรการไม่สูงนัก จึงเป็นอีกทางเลือกในการลดความรุนแรงของทัศนคติ และความคิดเห็นของชุมชนต่อปัญหาด้านอื่น ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป

#### 5.4 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ดังนี้

1. ท่าอากาศยานควรเร่งรัดในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงโดยเร็วที่สุด โดยควรนำมาตรการต่างๆ ที่เป็นมาตรฐานสากลมาพิจารณานำไปปฏิบัติก่อน เนื่องจากผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมาก กับทุกมาตรการที่นำเสนอให้ และส่วนใหญ่ยังไม่เคยได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียง หากได้รับการจัดการเรียบร้อยโดยเร็ว ก็จะทำให้ชุมชนมีความรู้สึกที่ดีต่อท่าอากาศยานได้ และเป็นแก้ปัญหาระยะยาวด้วย

โดยเฉพาะควรเร่งพิจารณาปิดกั้นที่ทำการบินในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. เพื่อให้เป็นช่วงเวลาที่พักผ่อนของประชาชนโดยรอบท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นหนึ่งในมาตรการที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นมาตรการเร่งด่วนที่ชุมชนต้องการ

2. จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เห็นด้วยกับกิจกรรมทางสังคมต่างๆ ที่นำเสนอให้ โดยเฉพาะเรื่องการจัดตั้งศูนย์ร้องทุกข์ที่ชุมชน และการจัดทีมอาสาสมัคร เพื่อตรวจสอบ ซ่อมแซมอาคารบ้านพักอาศัยให้กับชุมชนที่ได้รับความเสียหาย ดังนั้นท่าอากาศยานจึงควรมีมาตรการในการบรรเทาความเดือดร้อนเบื้องต้น ถึงแม้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้นจะเกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานหรือไม่ ได้แก่ การจัดตั้งกองทุนเพื่อการซ่อมแซมที่อยู่อาศัย เป็นต้น โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมและให้ข้อเสนอแนะต่างๆ แก่ของท่าอากาศยาน ตามความเหมาะสม และควรประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่างๆ ของ ทชม. ให้กับประชาชนทั่วไปรับทราบอย่างต่อเนื่อง

3. ถึงแม้ว่าการศึกษานี้จะไม่ได้สอบถามเกี่ยวกับเรื่องผู้นำชุมชน แต่จากการสังเกตของผู้ศึกษาในระหว่างเก็บข้อมูลพบว่าผู้นำชุมชน หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นมีความใกล้ชิดกับชุมชนมาก ทำให้มีส่วนในการร่วมแก้ไขปัญหาของชุมชนได้ดี จึงควรนำองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีความใกล้ชิดกับชุมชน อันได้แก่ เทศบาลตำบลสุเทพ และเทศบาลตำบลแม่เหิยะ ร่วมเป็นคณะทำงานฯ ในการแก้ไขปัญหาด้านมลพิษ และการจัดกิจกรรมต่างๆ

4. เนื่องจากท่าอากาศยานต่างๆ ต้องทำตามมาตรฐานการบินที่เป็นสากล ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอื่นๆ ที่มีลักษณะของกายภาพ และปัญหาที่ใกล้เคียงกัน เพื่อให้การกำหนดมาตรการต่างๆ มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงตามแบบสากลด้วย

## 5. การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาในอนาคตต่อไป ดังนี้

### 5.1 วิธีการเก็บข้อมูลและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ศึกษาได้เลือกวิธีตัวอย่างแบบการสุ่มตามสะดวก (Convenience Sampling) โดยกลุ่มตัวอย่างได้แก่ ประชาชนตำบลสุเทพ และตำบลแม่เหียะ ซึ่งข้อมูลที่ได้ยังอาจจะไม่ครอบคลุม เนื่องจากผู้ที่ได้รับปัญหาหรือได้รับผลกระทบอาจขึ้นอยู่กับลักษณะของพื้นที่ในการอยู่อาศัย จึงควรนำปัจจัยอื่นมาพิจารณากำหนดกลุ่มประชาชนและวิธีการเลือกตัวอย่าง ได้แก่ นำข้อมูลทางเทคนิค แนวเส้นเสียงขึ้นลงของอากาศยาน เพื่อกำหนดพื้นที่ของผู้ที่ได้รับผลกระทบ การเก็บข้อมูลจากผู้ทำงานในอาคาร โรงพยาบาล โรงเรียน หรือสถานที่อื่นๆ ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของต่างประเทศ ที่มีการศึกษาเกี่ยวกับกลุ่มประชากรที่เป็นนักเรียน ประถมศึกษาที่อาศัยอยู่รอบสนามบิน และได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินต่อความจำ และสมาธิ ในการอ่านหนังสือลดลง ส่วนการเก็บข้อมูลอาจเลือกเก็บข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์หรือใช้แบบสอบถามกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง จะทำให้ได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาเพื่อแก้ปัญหามากขึ้น

### 5.2 การนำข้อมูลจากการศึกษาพิจารณากระบวนการภายในองค์กร (CSR In Process)

ในการทำ CSR ขององค์กรใดๆ ก็ตามจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ CSR In Process และ CSR After Process ดังนั้น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ก็ควรมีการดำเนินการทั้ง 2 ส่วน ในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงควบคู่กัน โดยจากการศึกษาครั้งนี้พบว่ามาตรการในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงตามมาตรฐานสากลผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นส่วนใหญ่อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก แต่การนำมาตรการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวไปปฏิบัติ ยังมีข้อขัดข้องที่สำคัญคือ ผู้รับผิดชอบหลักในแต่ละมาตรการอยู่ต่างหน่วยงาน เช่น การอนุญาตให้เครื่องบินทำการบินรับพิศชอบโดยกรมการบินพาณิชย์ การกำหนดวิธีการบินและเส้นทางการบินรับพิศชอบโดยเจ้าของเครื่องบินหรือสายการบิน เป็นต้น การทำ CSR In Process ของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานเหล่านี้ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ควรนำแนวทางของ CSR In Process มาใช้ในการดำเนินการ ด้วยการเป็นหน่วยงานหลักในการติดต่อประสานงาน ระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ การเป็นหน่วยงานหลักในการทำ CSR In Process จะส่งผลให้เป็นการแสดงออกที่มีความจริงใจ และความรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหา และการทำ CSR After Process ที่จะเกิดขึ้นต่อไป หรือการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ เพื่อการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงนั้น เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ