

## บทที่ 2

### ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานเชียงใหม่ที่มีต่อมาตรการแก้ปัญหามลพิษทางเสียงในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้นำ ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาเป็นแนวทางในการทำการศึกษาดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น
2. แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยาน
3. มาตรการลดมลภาวะทางเสียงและชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
4. ธุรกิจกับความรับผิดชอบต่อสังคม
5. แนวคิดเกี่ยวกับกิจกรรมเพื่อสังคม
6. แนวคิดเกี่ยวกับ CSR In Process และ CSR After Process
7. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ (2537) ได้กล่าวว่า ทักษคติหรือความคิดเห็น หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ซึ่งจะแสดงออกให้เห็น ได้จากคำพูด หรือพฤติกรรม คนแต่ละคนจะมีทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งมากน้อยแตกต่างกัน ทัศนคติเป็นสิ่งที่ เป็นนามธรรม (Abstract) ซึ่งมีอิทธิพลมากมาย แทบที่จะกล่าวได้ว่าทุกสิ่งทุกอย่างในชีวิตขึ้นอยู่กับทัศนคติของบุคคลเหล่านั้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเล็กหรือเรื่องที่สำคัญมากเพียงใด

นพมาศ ชีระเวคิน (2539) ได้กล่าวว่า ความคิดเห็นนั้นถูกจัดว่าเป็นส่วนที่มนุษย์ได้แสดงออกมาโดยการพูด หรือการเขียน ซึ่งคนส่วนใหญ่มักจะถือว่าสิ่งที่มนุษย์แสดงออกมานั้น เป็นสิ่งที่สะท้อนความในใจ ด้วยเหตุนี้จึงเป็นที่นิยมที่จะให้มีการสำรวจความคิดเห็น เพื่อเป็นประโยชน์ในการปฏิบัติงานหรือการดำเนินการต่างๆ

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2540) ได้กล่าวถึงความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า หมายถึง ความพึงพอใจ ความชอบ หรือความเชื่อมั่นเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความคิด ความรู้สึก หรือพฤติกรรม ตลอดจนแนวโน้มการเกิดพฤติกรรม ทัศนคติหรือความคิดเห็นเป็นความรู้สึกนึกคิดของ

บุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งผู้บริโภครู้จากประสบการณ์ในอดีตซึ่งใช้เป็นตัวเชื่อมระหว่างความคิดและพฤติกรรม โดยทัศนคติหรือความคิดเห็นนั้นประกอบไปด้วยโครงสร้าง 3 ส่วน คือ

1. ส่วนของความเข้าใจ (Cognitive Component) หมายถึง ส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับสิ่งของหรือบุคคล ซึ่งขึ้นกับการเรียนรู้และประสบการณ์ที่เคยได้รับรู้มาก่อน
2. ส่วนของความรู้สึก (Affective Component) หมายถึง ส่วนที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์ หรือความรู้สึกที่มีต่อสิ่งของหรือบุคคล เช่น เกิดความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจ เป็นต้น
3. ส่วนของพฤติกรรม (Behavior Component) หมายถึง พฤติกรรม หรือแนวโน้มการเกิดพฤติกรรม หรือถ้ามีสิ่งเร้าที่เหมาะสมจะเกิดพฤติกรรม

ธงชัย สันติวงษ์ (2539) ได้อธิบายถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการแสดงความคิดเห็นไว้ 5 ประการ ได้แก่

1. การจูงใจทางร่างกาย (Biological Motivation)
2. ข้อมูลข่าวสาร (Information)
3. การเกี่ยวข้องกับกลุ่ม (Group Affiliation)
4. ประสบการณ์ (Experience)
5. ปัจจัยอื่นๆ เช่น เพศของผู้แสดงความคิดเห็น และเวลาของการแสดงความคิดเห็น

ปองปรีดา โยธา (2542) กล่าวว่า ความคิดเห็นเกิดจากการแปลข้อเท็จจริงหรือสิ่งที่ได้พบเห็นมา โดยลักษณะการแปลข้อเท็จจริงนั้น ย่อมเป็นไปตามทัศนคติของบุคคล และเมื่อคนนั้น ถูกถามว่าทำไมจึงมีความคิดเห็นอย่างนั้น บุคคลนั้นจะพยายามให้เหตุผลไปตามที่เขาคิด ซึ่งไม่เป็นการผิดหรือถูกและไม่สามารถบอกได้ว่าถูกต้องหรือไม่ในเรื่องนั้น ๆ

วิทยา ศรีวิไล (2543) กล่าวว่าความคิดเห็นเป็นความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เรื่องใดเรื่องหนึ่ง และในการแสดงออกของความคิดเห็นจะเกี่ยวข้องกับการประเมินค่า ก่อนที่จะตัดสินใจแสดงความคิดเห็นในเรื่องนั้นๆ

จากความหมายของความคิดเห็นดังกล่าวข้างต้น จึงสรุปได้ว่าความคิดเห็นเป็นเรื่องของความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยอาศัยความรู้และประสบการณ์ของบุคคลนั้นๆ ซึ่งสามารถแสดงออกได้หลายด้านและความคิดเห็นสามารถเปลี่ยนไปตามข้อเท็จจริงและเจตคติของบุคคล ไม่สามารถตัดสินใจได้ว่าถูกหรือผิด อาจได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธจากบุคคลอื่นก็ได้

## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยาน

วุฒิชัย สิงห์มณี รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยาน โดยเป็นการศึกษาจากเอกสารหรือรายงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรมควบคุมมลพิษเสนอมาตรการแก้ปัญหาต่อที่ประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคจัดทำมาตรการมลพิษทางอากาศและเสียงในระหว่างปี พ.ศ. 2546-2548 โดยกำหนดเป็น 3 มาตรการหลัก โดยแบ่งออกเป็น 9 มาตรการย่อย (วุฒิชัย, 2548: Online) ดังต่อไปนี้

### 1. มาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่ท่าอากาศยาน

**มาตรการที่ 1** Airport Noise Certificate และ Phase – out Program for Chapter II or Stage II Aircraft

การดำเนินการตามข้อกำหนดและการตรวจสอบตาม Aircraft Noise Certificate ตามภาคผนวก 16 ฉบับที่ 1: Aircraft Noise และการห้ามเครื่องบินที่มีระดับเสียงสูงเกินกว่ามาตรฐานระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานในประเทศไทย (Phase – out Program)

**มาตรการที่ 2** การจำกัดระยะเวลาการบินในช่วงเวลากลางคืน (Night Flight Curfew)

การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน และระยะเวลาการบินในช่วงเวลากลางคืน (23.00 – 05.00 น.)

### **มาตรการที่ 3** วิธีการบินและเส้นทางการบิน (Flight Procedure)

การกำหนดวิธีการบินที่ปลอดภัย และทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ทั้งการเลือกเส้นทางการบิน และการนำเครื่องบินขึ้น – ลง ที่ท่าอากาศยาน (Flight Procedure for Low Noise)

**มาตรการที่ 4** วิธีตรวจวัดระดับเสียง (Noise Monitoring Method) สำหรับการติดตามตรวจสอบสถานการณ์คุณภาพเสียงโดยรอบท่าอากาศยาน และเพื่อใช้เปรียบเทียบกับเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้

การตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่มีแหล่งกำเนิดมาจากท่าอากาศยานและเครื่องบิน เป็นวิธีการหนึ่งที่ใช้ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบระดับเสียงที่มีต่อชุมชน โดยรอบท่าอากาศยานและได้เส้นทางการบินหลัก และผลการดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพ ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการแก้ไขปัญหา

## มาตรการที่ 5 เขตควบคุมมลพิษ

การประกาศให้พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติเป็นเขตควบคุมมลพิษ นับเป็นวิธีการหนึ่งที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปี พ.ศ.2535 มาตรา 59 ให้อำนาจให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการดำเนินการ

## 2. มาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงโดยวิธีการจัดการ

**มาตรการที่ 6** การวางแผนการใช้ที่ดิน (Land Use Planning) ที่สอดคล้องกับระดับเสียง (Noise Exposure Level) บริเวณรอบท่าอากาศยานนานาชาติ

การวางแผนการใช้ที่ดิน (Land Use Planning) ที่สอดคล้องกับระดับเสียง (Noise – Exposure Level) บริเวณรอบท่าอากาศยานนานาชาติ ประกอบด้วยกิจกรรมย่อยดังต่อไปนี้

6.1 การจัดทำแผนที่ทางภูมิศาสตร์ของท่าอากาศยานและบริเวณใต้เส้นทางบินโดยรอบท่าอากาศยาน

6.2 โครงการจ่ายเงินสนับสนุนให้ย้าย อพยพ หรือปรับปรุงที่อยู่อาศัย หรืออาคารให้ไม่ได้รับผลกระทบจากระดับเสียงจากเครื่องบิน

6.3 โครงการอาคารบ้านที่อยู่อาศัย และอาคารสถานที่ทำงาน ที่มีการออกแบบให้ป้องกันผลกระทบจากระดับเสียงจากเครื่องบิน

**มาตรการที่ 7** แผนการจัดการมลพิษทางเสียง (Noise Management Plan) และ Noise Compatibility Program

แผนการจัดการมลพิษทางเสียงของสนามบิน เป็นโครงการที่จะทำให้เห็นภาพรวมของการจัดการมลพิษทางเสียงของท่าอากาศยาน เช่น การตรวจวัดระดับเสียงของท่าอากาศยานและชุมชนโดยรอบ โครงการอนุรักษ์การได้ยินของลูกจ้างที่ทำงานในเขต air field การเปิดเผยข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงและดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงต่อสาธารณะ กิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ และศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์จากชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน เป็นต้น ในการจัดการมลพิษทางเสียงจะต้องมีการประเมินสถานการณ์เสียงในปัจจุบันและในอนาคต โดยใช้ข้อมูลปริมาณการจราจรทางอากาศที่ทำนายสำหรับอนาคตข้างหน้าทุก 5 ปี ในรูปแบบแผนที่เส้นทำระดับเสียง (Noise Exposure Map) ที่จะแสดงให้เห็นถึงความเกี่ยวข้องโดยตรงของผลกระทบด้านเสียงต่อพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน ซึ่งทำให้ทราบถึงบริเวณที่จะได้รับผลกระทบที่มีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับแผนการปฏิบัติการบินและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินใน Noise Compatibility Program ที่เป็นกลไกสำคัญให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงอย่างเป็นรูปธรรมได้

**มาตรการที่ 8** การรองรับระบบบริหารการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (ISO 14000) และการจัดทำโครงการอนุรักษ์พลังงานภายในท่าอากาศยาน

### 3. มาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่ผู้รับได้ยื่น

**มาตรการที่ 9** เกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมรับได้ในชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน (ใช้ค่า NEF)

NEF (Noise Exposure Forecast) คือ ค่าคาดประมาณการได้รับเสียงในชุมชนเมื่อมีกิจกรรมของ ท่าอากาศยาน ซึ่งจากการกำหนดขององค์การการบินระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดว่าพื้นที่ที่มีแนวเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 หรือ มีค่าเฉลี่ยความดังของเสียง (Leq) อยู่ระหว่าง 70-75 เดซิเบลเอ เป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบสูง ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวต้องได้รับค่าชดเชย จัดซื้ออาคาร และโยกย้ายจากท่าอากาศยาน โดยเฉพาะผู้ที่มีผลตรวจสมรรถภาพการได้ยินที่มีแนวโน้มผิดปกติ และอยู่อาศัยในพื้นที่ที่มีระดับเสียงในเขต NEF มากกว่า 40 ประชาชนควรทราบว่าบ้านเรือนของตน ตั้งอยู่ในพื้นที่ เขต NEF ไດ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตนที่ถูกต้อง (วารสารโลกสีเขียว, 2549:21)

จากรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รายงานว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากสนามบินสุวรรณภูมิแบ่งเป็น 3 เขตพื้นที่ตามระดับความรุนแรงดังกล่าว คือ

1. พื้นที่ในเขต NEF 30-35 (Leq 60-65 dB (A)) เป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบน้อยควรวางแผนรณรงค์ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ไม่ให้ปลูกสร้างอาคารที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านเสียง เช่น ศาสนสถาน โรงเรียน โรงพยาบาล

2. พื้นที่ในเขต NEF 35-40 (Leq 65-75 dB (A)) บริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบปานกลางไม่ควรมีสิ่งก่อสร้างที่มีกิจกรรมซึ่งอ่อนไหวต่อผลกระทบด้านเสียง เช่น โรงเรียน ศาสนสถาน โรงพยาบาล สำนักงาน สถานที่ราชการ หากไม่สามารถย้ายสิ่งก่อสร้างเหล่านี้ออกจากพื้นที่ในเขต NEF 35-40 ได้ บทม. ควรมีมาตรการสนับสนุนการป้องกันผลกระทบด้านเสียง เช่น ปรับปรุงบ้านเรือน หรือจ่ายชดเชยให้สามารถลดผลกระทบทางเสียงลดลงได้ ทั้งนี้ยังมีการสรุปว่า ผู้ที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณรอบสนามบินที่มีเสียงดังกว่า 35 NEF จะได้รับผลกระทบด้านเสียงควบคู่ไปกับความวิตกกังวลจากอุบัติเหตุเครื่องบินตกอีกด้วย

3. พื้นที่ในเขต NEF >40 (Leq มากกว่า 70 dB (A)) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) พิจารณา ว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยการศึกษา การแพทย์ และศาสนสถาน ไม่เหมาะสมที่จะอยู่ร่วมกับการท่าอากาศยานในพื้นที่ที่มีระดับเสียงมากกว่า NEF มากกว่า 40 ดังนั้นพื้นที่ในเขต NEF มากกว่า 40 จึงไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ที่ดินใดๆ ยกเว้นการ

ใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความอ่อนไหว ต่อเสียงน้อยและได้รับการออกแบบมาสำหรับพื้นที่ที่มีเสียงดัง ในระดับสูง

#### หมายเหตุ

-NEF (Noise Exposure Forecast) คือหน่วยของระดับเสียงที่ใช้ประเมินการได้ยินเสียงในชุมชนเมื่อมีกิจกรรมของท่าอากาศยาน

-Leq คือ หน่วยระดับเสียงสมมูลซึ่งเป็นหน่วยที่นิยมใช้วัดระดับเสียงในชุมชน

### 2.3 มาตรการลดมลภาวะทางเสียงและชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดมาตรการลดมลภาวะทางเสียง และชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ โดยมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันอังคารที่ 21 พ.ย.2549 เห็นชอบในมาตรการการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ข่าวราชการ, 2549: Online) ดังนี้

#### 1. มาตรการทางเทคนิค

##### 1.1 การกำหนดวิธีการบินขึ้น - ลง

ให้กรมการขนส่งทางอากาศดำเนินการออกประกาศผู้ทำงานในอากาศ (NOTICE TO AIRMEN : NOTAM) เพื่อให้นักบินถือปฏิบัติวิธีการบินเพื่อลดระดับเสียงจากการปฏิบัติการบินแล้วตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2549 ดังนี้

กำหนดวิธีการบินขึ้น กำหนดให้เครื่องบินขึ้น โดยไต่ระดับไปที่ 3,000 ฟุตเหนือระดับพื้นดิน แล้วจึงลดระดับอัตราการใช้ไต่สู่ระดับปกติ ซึ่งจะช่วยให้ลดเสียงในการบินขึ้น และลดพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเสียงดังให้อยู่ภายในระยะใกล้ขอบเขตสนามบินมากขึ้น (Noise Abatement Procedure)

กำหนดวิธีการบินลง กำหนดให้เครื่องบินชะลอและปรับการเปิด Flap ในระดับต่ำสุดที่ Minimum Certified Landing Flap ตามคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยานแต่ละแบบสำหรับการร่อนลงรวมถึงการไม่ทำการบินระดับในระยะทางไกลก่อนร่อนลงสู่ทางวิ่ง ซึ่งช่วยลดการก่อให้เกิดเสียงดังในขณะที่ทำการบินเข้าสู่สนามบิน

##### 1.2 การปรับปรุงเส้นทางบิน

กรมการขนส่งทางอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมควบคุมมลพิษ เห็นควรให้พิจารณาปรับเปลี่ยนเส้นทางบิน

ให้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ โดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะกำชับให้นักบินทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้ในวันอย่างเคร่งครัด

### 1.3 การกำหนดประเภทของอากาศยานที่จะใช้สนามบิน

กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ดำเนินการห้ามอากาศยานที่มีระดับเสียงเกินกว่าที่กำหนดไว้ในข้อบท 3 (Chapter 3) ของภาคผนวก 16 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก) ทำการบินในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยออกประกาศใน Aeronautical Information Circular (AIC) เพื่อให้สายการบินต่างๆ ถือปฏิบัติ โดยกรมการขนส่งทางอากาศ ร่วมกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมควบคุมมลพิษ จะดำเนินการติดตั้งสถานีตรวจวัดระดับเสียงใน 3 ตำแหน่งบริเวณสนามบินและพื้นที่ใกล้เคียง ตามที่กำหนดในมาตรฐานฯ ทั้งข้างขึ้นและข้างลง

ทั้งนี้ จะมีการติดตามอย่างต่อเนื่อง หากพบว่าอากาศยานใด จะมีระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐานดังกล่าว กรมการขนส่งทางอากาศจะดำเนินการดังนี้

1) ถ้าเป็นอากาศยานไทยจะแจ้งให้สายการบินผู้จดทะเบียนอากาศยานดังกล่าว ดำเนินการแก้ไข หากไม่สามารถแก้ไขได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด จะระงับการบินขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานข้างต้น

2) ถ้าเป็นอากาศยานจดทะเบียนต่างประเทศ กรมการขนส่งทางอากาศจะแจ้งหน่วยงานการบินพลเรือนของประเทศที่อากาศยานจดทะเบียน ให้แจ้งสายการบินผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นให้แก้ไข หากไม่สามารถแก้ไขได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด จะระงับการบินของอากาศยานดังกล่าวเข้ามายังประเทศไทย

## 2. การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ

2.1 เร่งรัดให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเจรจาเพื่อซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบในระดับเสียงที่มากกว่า NEF 40 ซึ่งในขณะนี้สำรวจได้จำนวน 71 หลัง โดยที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดสรรเงินงบประมาณชดเชยไว้แล้วประมาณ 390 ล้านบาท

2.2 เร่งรัดให้เจรจาและจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับ NEF 30 - 40 ตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้คาดว่าจะใช้งบจำนวนประมาณ 3,736,005,002.- บาท

2.3 เร่งรัดให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการสำรวจและเจรจาเพื่อซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบในระดับเสียงที่มากกว่า NEF 40 และดำเนินการ

สำรวจและเจรจาจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF 30-40 เพิ่มเติมโดยเร็ว

อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงที่เกิน NEF 30 — 40 หากประสงค์จะขายที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ก็ควรเจรจาและรับซื้อไว้เช่นกัน

2.4 ในการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินมาตรการชดเชยตามข้อ 2.1 - 2.3 กระทรวงคมนาคมจะหารือกับกระทรวงการคลังเพื่อหาแหล่งเงินสนับสนุนต่อไป

สำหรับที่อยู่อาศัยหรือสิ่งปลูกสร้างที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะซื้อจากผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงนั้น บริษัทฯ อาจสามารถหารายได้คืนแหล่งเงินทุน โดยจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ได้จัดซื้อเข้ามา เช่น นำที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้างไปขายต่อให้กับบุคลากรที่ทำงานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและต้องการย้ายเข้ามาอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานฯ ในเงื่อนไขพิเศษ หรือจัดเป็นสวัสดิการแก่พนักงาน เป็นต้น เร่งรัดให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ติดตั้งสถานีตรวจวัดระดับเสียง 10 สถานี เพื่อติดตามสถานการณ์ ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง เพื่อให้เป็นไปตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 2.4 ธุรกิจกับความรับผิดชอบต่อสังคม (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2009: Online)

ธุรกิจกับความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR - Corporate Social Responsibility) เป็นเครื่องมือที่โลกตะวันตกคิดขึ้นสำหรับใช้ควบคุมหรือถ่วงดุลลัทธิทุนนิยมสุดขั้ว มุ่งกำไรสูงสุด จนหย่อนด้านคุณธรรม จริยธรรม และความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นกลไกควบคุมธุรกิจขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจข้ามชาติ ให้ต้องประพฤติปฏิบัติในลักษณะที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคมในหลากหลายมิติ

หลักการของธุรกิจกับความรับผิดชอบต่อสังคม จึงอยู่บนฐานความเชื่อว่า ธุรกิจ กับสังคมจะต้องอยู่ร่วมกัน อย่างช่วยเหลือเกื้อกูลเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน ช่วยกันลดจุดอ่อนต่อกัน ความรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจมีหลากหลายด้าน ดังต่อไปนี้

1. ด้านสิ่งแวดล้อม - ธุรกิจอาจก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมหลากหลายรูปแบบ อาจก่อมลภาวะต่ออากาศ มลภาวะทางเสียง ต่อแม่น้ำลำคลอง ต่อน้ำฝน ต่อน้ำผิวดิน เป็นต้น เช่น ธุรกิจสารเคมีอาจก่อพิษภัยทั้งในลักษณะพิษที่เกิดทันทีอย่างเฉียบพลัน หรือค่อยๆ สะสมพิษร้ายทีละน้อยๆ เกิดผลกระทบแบบเรื้อรัง หรือตายผ่อนส่ง ธุรกิจที่ก่อผลร้ายเช่นนี้ต้องมีวิธีป้องกัน ไม่ให้เกิดผลร้ายอย่างได้ผล จึงจะถือว่ารับผิดชอบต่อสังคม



2. ด้านการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ธุรกิจอาจแย่งใช้น้ำจากแหล่งน้ำเดียวกันกับชุมชน อาจใช้ทรัพยากรธรรมชาติชนิดที่ใช้แล้วหมด ธุรกิจจะต้องแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนโดยรอบ และต่อสังคมในภาพรวม ที่จะไม่ก่อปัญหาแบบไร้ความรับผิดชอบต่อ

3. ด้านความเป็นธรรมต่อเพื่อนมนุษย์ - การจ่ายค่าแรง ค่าจ้าง ค่าชดเชย ค่าดูแลสุขภาพ อย่างเป็นธรรม การจัดสถานที่ทำงานให้เป็น healthy workplace และ happy workplace การจัดให้เป็น learning organization

4. ด้านจิตวิญญาณของผู้คน - ธุรกิจที่มุ่งผลกำไรสูง มองความสำเร็จที่ผลกำไร มองความสามารถคู่กับผลได้ทางวัตถุ และเงินเดือน มีแนวโน้มที่จะสร้างวัฒนธรรมวัตถุนิยมสุดขั้ว เพิ่มพูนความ โลก หย่อนด้านจิตวิญญาณ หย่อนด้านความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์

5. ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในการประกอบธุรกิจ - ทั้งในด้านความซื่อสัตย์สุจริต และรักษาผลประโยชน์ตามหลัก BSC - Balanced Score Card คือต่อผู้ถือหุ้น ต่อลูกค้าหรือคู่ค้า ต่อพนักงาน และต่อสังคมวงกว้าง สำคัญที่จิตสำนึก ที่แสดงออกทางการปฏิบัติ และมีคำอธิบาย

## 2.5 แนวคิดเกี่ยวกับกิจกรรมเพื่อสังคม

กิจกรรมหลักที่องค์กรนำมาปฏิบัติเพื่อตอบสนองต่อประเด็นด้านความรับผิดชอบต่อสังคม 6 ประเภท (รมณียฉัตร แก้วกิริยา, ผู้แปล, 2551: 24) ได้แก่

1. การส่งเสริมประเด็นสังคม (Cause Promotion) องค์กรจัดหาเงินทุนการช่วยเหลือในรูปแบบอื่นๆ หรือทรัพยากรต่างๆ ขององค์กรเพื่อเพิ่มการตระหนักรู้และความห่วงใยต่อประเด็นปัญหาสังคมบางประการ หรือเพื่อสนับสนุนการหาเงินบริจาค การเข้าร่วมหรือหาอาสาสมัครเพื่อสนองตอบต่อประเด็นใดประเด็นหนึ่ง องค์กรอาจเป็นผู้ริเริ่มและบริหารจัดการการส่งเสริมประเด็นสังคมด้วยตนเอง องค์กรอาจเป็นพันธมิตรรายใหญ่ในการทำกิจกรรม หรือองค์กรอาจเป็นแค่หนึ่งในสปอนเซอร์หลายๆ ราย

2. การตลาดเกี่ยวเนื่องกับประเด็นสังคม (Cause-Related Marketing) องค์กรกำหนดพันธสัญญาว่าจะบริจาครายได้เป็นร้อยละของสินค้าที่ขายได้เพื่อสนองต่อประเด็นบางประการ ส่วนมากข้อเสนอนี้จะประกาศใช้เฉพาะบางช่วงเวลา เฉพาะสินค้าบางตัว และเพื่อการกุศลเฉพาะบางเรื่อง ในกรณีนี้ องค์กรมักจะจับมือกับองค์กรไม่แสวงผลกำไรสร้างสัมพันธภาพเพื่อผลประโยชน์ร่วมทั้งเพื่อเพิ่มยอดขายสินค้าและเพื่อให้ได้เงินสนับสนุนเข้าการกุศล หลายคนคิดว่ากรณีแบบนี้เป็นเรื่องที่ทุกคนได้ เพราะผู้บริโภคก็ได้โอกาสบริจาคเงินให้แก่หน่วยงานการกุศลที่ตนเองชอบอยู่แล้วฟรี

3. การตลาดเพื่อสังคมขององค์กร (Corporate Social Marketing) องค์กรสนับสนุนและ/หรือทำโครงการรณรงค์เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมมนุษย์ในการพัฒนาสุขอนามัยประชาชน ความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม หรือความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของชุมชน จุดเด่นของโครงการคือการมุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งแตกต่างจากการส่งเสริมประเด็นสังคมที่มุ่งเน้นในเรื่องการสร้างความรู้ การหาเงินทุน หรือหาอาสาสมัครมาช่วยในโครงการ องค์กรอาจพัฒนาและจัดทำโครงการรณรงค์เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ด้วยตัวเอง แต่ส่วนใหญ่องค์กรมักจะจับมือกับหน่วยงานรัฐต่าง ๆ และ/หรือองค์กรไม่แสวงผลกำไร

4. การบริจาคตรง (Corporate Philanthropy) องค์กรบริจาคโดยตรงต่อองค์กรการกุศลหรือเพื่อสนองต่อประเด็นสังคมหนึ่ง ส่วนมากเป็นในรูปแบบของกองทุนเงินช่วยเหลือเงินสดหรือวัสดุสิ่งของ กิจกรรมนี้เป็นรูปแบบที่ทำกันมาแต่ดั้งเดิม ส่วนใหญ่เป็นการตอบสนองต่อคำขอหรือเป็นกรณีพิเศษเฉพาะกาล ปัจจุบันองค์กรส่วนใหญ่กำลังถูกแรงกดดันทั้งภายในและภายนอกองค์กรให้จัดกิจกรรมนี้อย่างมีกลยุทธ์มากขึ้น โดยคัดเลือกกิจกรรมการบริจาคที่มุ่งเน้นและสัมพันธ์กับเป้าหมายธุรกิจและวัตถุประสงค์ขององค์กร

5. อาสาสมัครช่วยเหลือชุมชน (Community Volunteering) องค์กรสนับสนุนและส่งเสริมให้พนักงาน คู่ค้า และ/หรือสมาชิกแฟนไซส์ให้สละเวลาของตนเองเพื่อช่วยเหลือกิจกรรมชุมชนและสนองต่อประเด็นสังคม กิจกรรมนี้อาจเป็นกิจกรรมเดี่ยวๆ หรืออาจจัดทำโดยจับมือกับพันธมิตรกับองค์กรไม่แสวงผลกำไร กิจกรรมอาสาอาจเป็นกิจกรรมที่จัดโดยองค์กร หรือพนักงานอาจเลือกกิจกรรมของตนเองและขอการสนับสนุนจากบริษัท โดยการอนุญาตให้ลาไปหรือการสร้างฐานข้อมูลพนักงานเหล่านี้เพื่อตอบแทนด้วยโครงการเพื่อพนักงานอื่น ๆ

6. ข้อปฏิบัติทางธุรกิจเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (Socially Responsible Business Practices) องค์กรสร้างข้อปฏิบัติทางธุรกิจต่าง ๆ รวมถึงการลงทุนที่สนับสนุนประเด็นปัญหาสังคมต่าง ๆ เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของชุมชนรวมถึงการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม องค์กรอาจเป็นผู้ริเริ่มและปฏิบัติกิจกรรมด้วยตนเอง หรืออาจจับมือกับองค์กรอื่น ๆ

## 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับ CSR In Process และ CSR After Process (สถานบันไทยพัฒนา, 2010: Onlines)

ประเภทของการทำ CSR มีการแบ่งลักษณะเป็น 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 เป็นการทำ CSR ภายใต้ในกระบวนการธุรกิจ หรือที่เรียกว่า CSR In Process เป็นการนำกระบวนการธุรกิจมาตอบสนองต่อสังคม เช่น บริษัทหนึ่งมีการผลิตสินค้าหรือบริการออกมาเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายที่คือโอกาสในสังคม อาจจะมีการดีไซน์หรือพัฒนาสินค้า

ขึ้นมารองรับกลุ่มคนเหล่านี้โดยเฉพาะ ซึ่งจะมีทั้งสินค้าสำหรับอุปโภค-บริโภคก็ได้ หรืออาจจะเป็นกิจกรรมประกันชีวิต ที่เห็นได้จากบริษัทไทยประกันชีวิตออกกรมธรรม์สำหรับลูกค้ากลุ่มทหารหรือคนพิการ ซึ่งเม็ดเงินที่ได้จากลูกค้ากลุ่มนี้หลังจากหักค่าใช้จ่ายตอนสิ้นปี ก็จะส่งมอบคืนให้กับหน่วยงานหรือองค์กรสงเคราะห์ของลูกค้าเหล่านี้ เพื่อเป็นการตอบสนองสังคมอีกทางโดยผ่านกระบวนการของธุรกิจในรูปแบบของสินค้าและบริการ

ส่วนกลุ่มที่ 2 นั้น เป็นการทำให้ CSR แบบนอกกระบวนการธุรกิจ หรือ CSR After Process ซึ่งลักษณะของการทำ CSR แบบหลังนี้จะเน้นเรื่องของการบริจาคเงินและสิ่งของต่างๆ ให้กับสังคม ทั้งในส่วนที่เป็นปกติประจำปี หรือในกรณีที่เกิดภัยพิบัติตามธรรมชาติ เช่น เกิดสึนามิหรือเกิดพายุถล่ม น้ำท่วม เป็นต้น

## 2.7 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เกวลิน ณ เชียงใหม่ (2540) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการแก้ไขปัญหาผลกระทบทางสังคมของโรงไฟฟ้าแม่เมาะ โดยศึกษาจากชุมชนในพื้นที่ตำบลสบป่าด ตำบลนาสัก และตำบลจางเหนือ อำเภอแม่เมาะ จังหวัดลำปาง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านมลพิษทางอากาศ และอยู่ในความรับผิดชอบดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยโรงไฟฟ้าแม่เมาะ โดยได้ศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) จากข้อมูลข่าวสารด้านนโยบายและแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมของ กฟผ. รายงานผลการศึกษาและวิจัยกรณีศึกษามลพิษทางอากาศจากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ เอกสารและรายงานจากหน่วยงานราชการในระดับท้องถิ่น นอกจากนี้ยังศึกษาข้อมูลด้านบุคคลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก (key informants) ได้แก่ การสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานจริงในโรงไฟฟ้าแม่เมาะ 9 คน การสัมภาษณ์แบบกึ่งทางการ (semi-structured interview) กลุ่มราษฎรในเขตพื้นที่ตำบลที่ทำการศึกษ และขอข้อมูลรายงานที่เกี่ยวข้องจากหัวหน้าส่วนราชการอำเภอแม่เมาะ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการแก้ไขปัญหาผลกระทบทางสังคมของโรงไฟฟ้าแม่เมาะ มีเหตุเกี่ยวข้องหลายประการ คือ การดำเนินงานของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยต้องวางแผนให้สอดคล้องกันนโยบายรัฐบาล ดังนั้น ในด้านการบริหารงานจึงเป็นส่วนที่การเมืองได้เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ส่วนทางด้านโรงไฟฟ้าแม่เมาะ นั้น นโยบายและแผนการปฏิบัติงานด้านมวลชนสัมพันธ์ ไม่มีความชัดเจนทั้งทางด้านวางแผน ระบบการบริหาร ผู้ปฏิบัติงานขาดขวัญและกำลังใจในการทำงาน ไม่มีผลงานที่เป็นรูปธรรมและไม่ได้ประเมินผลการดำเนินงาน ด้านชุมชนในพื้นที่ศึกษา มีปัญหาเรื่องพื้นที่ทำกิน ขาดแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค และไม่มีอาชีพมั่นคง ประกอบกับราษฎรยังคงไม่มีความมั่นใจในการจัดการมลพิษทางอากาศจากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ

ปองปรีดา โยธา (2542) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากการผลิตกระแสไฟฟ้าของโรงไฟฟ้าแม่เมาะ : กรณีศึกษาประชาชนตำบลสบป่าด อำเภอมแม่เมาะ จังหวัดลำปาง โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 340 ครัวเรือน จากประชากรที่ทำการศึกษ 1,525 ครัวเรือน โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนหลังคาเรือนของแต่ละหมู่บ้าน ผลการวิจัยพบว่าประชาชนกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นที่เห็นด้วยถึงเห็นด้วยอย่างยิ่งต่อมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ จากการผลิตกระแสไฟฟ้าของโรงงานแม่เมาะ ซึ่งปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความคิดเห็นของประชาชน คือ ระดับการศึกษา อาชีพ และลักษณะการรับรู้ข่าวสาร ส่วนระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และสถานที่ทำงาน ไม่มีผลต่อความคิดเห็นของประชาชน ส่วนข้อเสนอแนะของประชาชนต่อนโยบายรัฐบาลในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศคือ ไม่ควรสร้างโรงไฟฟ้าเพิ่มที่อำเภอมแม่เมาะอีก และรัฐบาลควรดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านมลภาวะทางอากาศที่เกิดขึ้นในหมู่บ้าน โดยเฝ้าระวังตรวจสอบสภาพอากาศอย่างสม่ำเสมอ

กรรณิกา ธรรมสอน (2543) ได้ทำการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยศึกษาจากกลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยใช้แบบสอบถาม ในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มประชาชนทั่วไปที่ใช้ถนนรวมถึงผู้ประกอบการทางถนนและทางเท้าในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 200 ตัวอย่าง และกลุ่มนักวิชาการ ตัวแทนองค์กรเอกชนต่างๆ จำนวน 200 ตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่า บริเวณที่เกิดปัญหามากที่สุด 3 ลำดับแรกได้แก่ บริเวณที่เป็นที่ตั้งตลาดสด สถานศึกษา และย่านธุรกิจการค้า ในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น สาเหตุของปัญหาการจราจร คือ ประชาชนส่วนใหญ่รู้กฎหมายและกฎจราจรแต่ไม่ปฏิบัติตาม มีการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ที่กีดขวางเส้นทางจราจรอยู่เกือบตลอดทั้งปี และโครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์ขาดความต่อเนื่องและความกว้างของถนนไม่สัมพันธ์กับปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น โดยประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่มีประสบการณ์การรับรู้ปัญหามลภาวะจากการจราจรอยู่ในระดับสูง ซึ่งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีความต้องการในการมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจรอยู่ในระดับมาก ระดับการศึกษาและอาชีพที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อความต้องการและรูปแบบในการมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหามลภาวะการจราจรที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ธรรมบุญ เทพารักษ์ (2543) ได้ทำการศึกษาความรู้ เจตคติ และความร่วมมือในการแก้ปัญหาล้างแวล้อมของชุมชน ซึ่งได้ศึกษาจากกลุ่มนักเรียนในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2543 ของโรงเรียนนวมินทราชูทิศ พายัพ จังหวัดเชียงใหม่ โดยศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง เพศ ผลการเรียน ลักษณะครอบครัว ลักษณะของชุมชน ความรู้พื้นฐาน

ทางด้านปัญหาสิ่งแวดล้อม เจตคติต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมความร่วมมือในการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน โดยใช้แบบสอบถามและแบบทดสอบจากนักเรียนในพื้นที่ที่กำหนด จำนวน 320 คน จากประชากร 450 คน ผลการศึกษาคือ นักเรียนมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมในระดับปานกลาง มีเจตคติต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมและมีพฤติกรรมความร่วมมือในการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมของชุมชนในระดับดี ชายกับหญิงมีพฤติกรรมความร่วมมือในการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมของชุมชนที่แตกต่างกัน รายได้ของครอบครัวและลักษณะชุมชนที่อยู่อาศัยที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อพฤติกรรมความร่วมมือในการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมของชุมชน

ราณี วงศ์ประจวบลาภ (2543) ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบ ความรู้ ความเข้าใจ และทัศนคติของสตรี เรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อมจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน โดยศึกษาจากกลุ่มสตรีที่ทำงานใน โรงงานบริษัท แอ็กโกร-ออน พะเยา ตำบลบ้านด้า อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มสตรีที่อยู่อาศัยใน หมู่บ้านห้วยเทียนเหนือ และสตรีตำบลบ้านด้าที่ทำงานอยู่ใน โรงงาน แอ็กโกร-ออน จำนวน 146 คน จากประชากร 182 คน ผลการศึกษาพบว่า สตรีส่วนใหญ่มีความรู้ ความเข้าใจ เรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อมจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนค่อนข้างดี และมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อปัญหาจากโรงงานอุตสาหกรรม โดยระดับของการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์ต่อความรู้ความเข้าใจเรื่องสิ่งแวดล้อม และไม่มีอิทธิพลต่อทัศนคติ ซึ่งเป็นผลมาจากการได้รับข้อมูลข่าวสารในการอบรม สำหรับกลุ่มสตรีที่ไม่สนใจรับรู้ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโรงงาน เป็นกลุ่มสตรีที่มุ่งหวังผลประโยชน์จากรายได้ และมีระดับการศึกษาต่ำ

Matsui และคณะ (2547) ได้ทำการศึกษาการสัมผัสเสียงของเครื่องบินขณะอยู่รอบ สนามบิน Heathrow ประเทศอังกฤษ โดยทำการประเมินผลกระทบของเด็กนักเรียนระดับประถมศึกษาต่อความจำ ซึ่งผลจากการประเมินด้วยแบบสอบถามด้านความจำ การอ่านหนังสือ ความจำระยะสั้น ความจำระยะยาว และสมาธิ พบว่าเด็กนักเรียนระดับประถมศึกษาที่พักอาศัยอยู่รอบสนามบิน มีความจำจากการอ่านหนังสือ ระยะสั้น ระยะยาว ลดลง มีสมาธิในการอ่านสั้นลง