

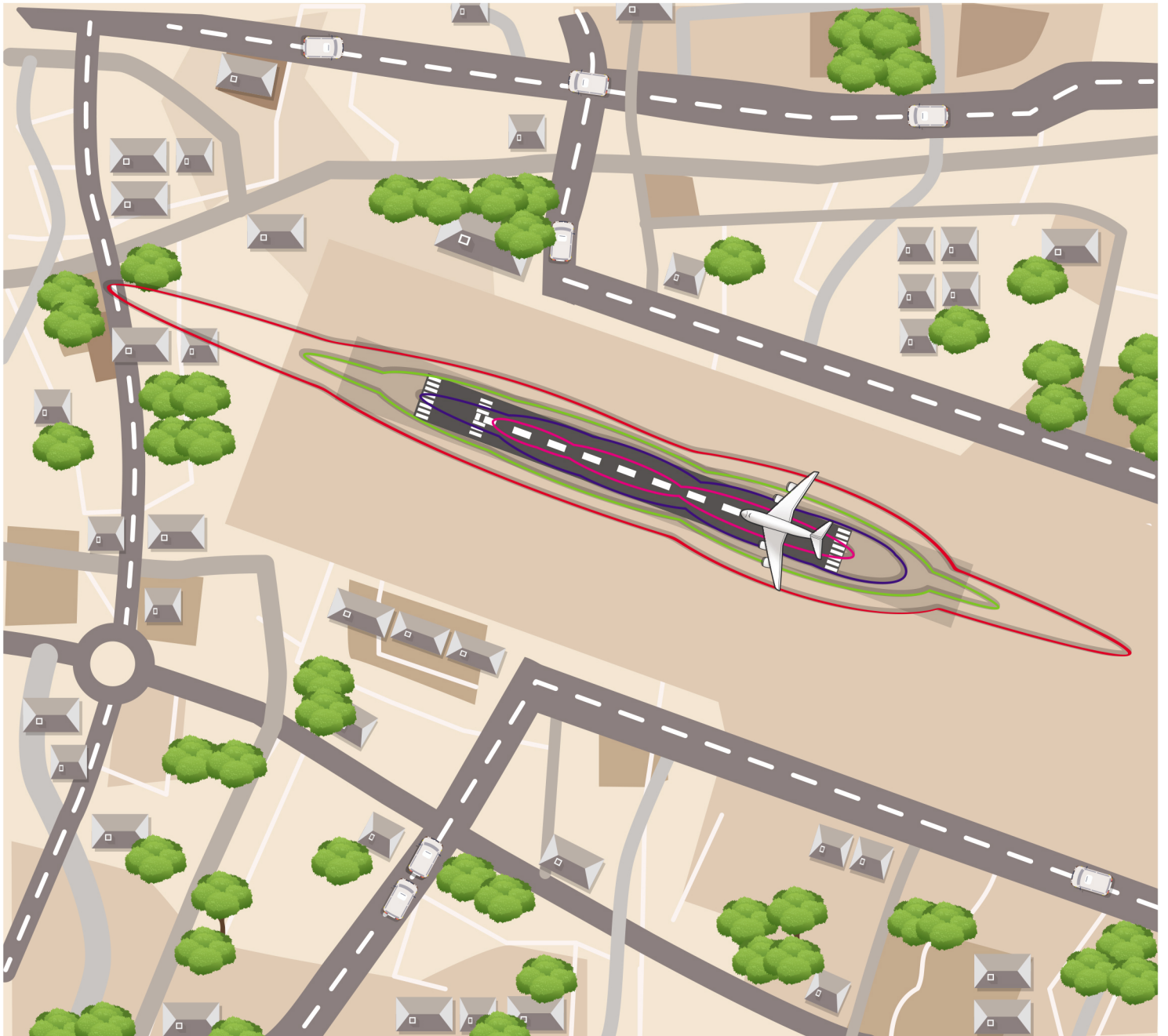


คพ.๐๓-๑๓๐



กรมควบคุมมลพิษ
POLLUTION CONTROL DEPARTMENT

มาตรการการจัดการ ปัญหามลพิษทางเสียง จากสนามบินสาธารณะ



จัดทำโดย : กรมควบคุมมลพิษ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ
คณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน

ฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๒



หน้า

๑. บทนำ	๒
๒. แนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงอากาศยานระดับสากล	๔
๓. การจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน นานาชาติของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๖ – ๒๕๖๑	๘
๔. ข้อมูลสนามบิน วิเคราะห์ปัญหา สาเหตุและแนวทางการจัดการ ปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินในระยะต่อไป	๑๕
๕. มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ	๒๔
ภาคผนวก : คำสั่งกรมควบคุมมลพิษที่ ๕๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง จากสนามบิน	๓๓



ประเทศไทยมีนโยบายในการพัฒนาสนามบิน ๓๙ แห่งทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคโดยรองรับการเดินทางทางอากาศจาก ๑๓๐ ล้านคนต่อปี เป็น ๒๗๗ ล้านคนต่อปี ภายใน ๑๐ ปี ข้างหน้า ตามที่คณะกรรมการบริหารราชการแผ่นดินเชิงยุทธศาสตร์ได้ให้ความเห็นชอบในการประชุมเมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๐ ซึ่งจะทำให้แนวโน้มความต้องการการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยมีการพัฒนาเศรษฐกิจจากการพัฒนาศักยภาพของสนามบินไปพร้อมกับการดูแลสุขภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชนรอบสนามบิน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษจึงมีคำสั่งที่ ๕๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน องค์ประกอบคณะทำงานมีนายสุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา (ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ) เป็นประธาน มีรองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ เป็นรองประธาน ผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สมาคมนักบินไทย เป็นคณะทำงาน ผู้แทนจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และกรมควบคุมมลพิษ เป็นคณะทำงานและเลขานุการร่วม (ภาคผนวก)

คณะกรรมการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบินได้จัดทำ ร่าง กรอบนโยบายการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ โดยใช้แนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานอย่างสมดุลที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization; ICAO) ได้เสนอ ประกอบกับมาตรการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงจากท่าอากาศยานที่ได้จัดทำในปี ๒๕๔๗ และผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ รวมทั้งปัญหาอุปสรรคที่ผ่านมาเป็นแนวทางการพิจารณา เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการบิน ด้านผังเมือง ด้านสุขภาพและท้องถิ่นใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในลักษณะงานบูรณาการร่วมกันในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ โดยในการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

ได้มีมติเห็นชอบ ร่าง กรอบนโยบายการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ และให้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมมลพิษและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป ซึ่งกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้มีการดำเนินการโดยสรุป ดังนี้

- คณะกรรมการควบคุมมลพิษ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๒ มีความเห็นให้ปรับเป็น มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ และให้ปรับแก้ไขมาตรการฯ ตามความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการควบคุมมลพิษก่อนเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา และเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

- กรมควบคุมมลพิษได้นำความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ ไปปรับแก้ไขร่าง มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ และคณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน ได้รับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒

- คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๒ เห็นชอบต่อร่างมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะตามที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอ และให้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป รวมทั้งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข นำมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการต่อไป



บทที่
๒

แนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงอากาศยานระดับสากล

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้จัดทำมาตรฐานและคำแนะนำในการปฏิบัติสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศในรูปแบบของภาคผนวก โดยภาคผนวก ๑๖ เล่ม ๑ เรื่องเสียงจากอากาศยานเป็นแนวทาง ข้อปฏิบัติที่แนะนำ หรือคู่มือการปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมด้านเสียงจากอากาศยานที่มีไว้ให้รัฐภาคีได้เลือกใช้ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ของรัฐตนได้อย่างยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพ โดยไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย นอกจากนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เสนอแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานอย่างสมดุลใน International Civil Aviation Organization, Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management, (ICAO Doc 9829) จำนวน ๔ ด้าน ประกอบด้วย ๑) การลดเสียงที่อากาศยาน ๒) การวางแผนและการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๓) วิธีปฏิบัติการบินที่ลดเสียง และ ๔) ข้อจำกัดในการปฏิบัติการ ซึ่งมีตัวอย่าง อาทิ

๒.๑ การลดเสียงที่อากาศยาน (Reduction of noise at source)

- พัฒนาเทคโนโลยีอากาศยาน
- วางแผนนำอากาศยานรุ่นใหม่มาใช้
- พิจารณาการรับรองเสียงอากาศยาน หรือทบทวนการรับรองเสียงอากาศยาน

๒.๒ การวางแผนและการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land-use planning and management)

๒.๒.๑ เครื่องมือในการวางแผน

- การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมครอบคลุมทั้งการใช้ประโยชน์จริงในปัจจุบัน และการพัฒนาในอนาคตซึ่งเป็นมาตรการที่แนะนำให้ใช้
- การใช้กฎหมายระดับรัฐหรือระดับท้องถิ่น จัดทำ Noise zoning กำหนดการใช้พื้นที่ เช่น ไม่อนุญาตสำหรับการใช้ประโยชน์ที่มีความไวต่อการรับเสียง
- การมีกฎหมายฉบับรอง (Subdivision regulation) ที่ช่วยการจัดทำ Noise zoning เพื่อลดผลกระทบด้วยการกำหนดข้อกำหนดการออกแบบ

ภายในอาคารและก่อสร้างที่สามารถลดเสียงจากภายนอก และการแจ้งเตือนผู้ที่ต้องการเป็นเจ้าของที่ดินสิ่งปลูกสร้างว่าอยู่ในพื้นที่ผลกระทบ

- การซื้อที่ดินสิ่งปลูกสร้างสำหรับพื้นที่ที่อนุญาตให้มีเสียงดังและพื้นที่ที่ต้องมีการป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบ

๒.๒.๒ เครื่องมือลดระดับเสียง

- กำหนดเทคนิคการก่อสร้างและมาตรฐานวัสดุที่สามารถลดเสียงอาคารที่อยู่ในพื้นที่ผลกระทบ และมีกฎหมายกำหนดให้อาคารที่ก่อสร้างใหม่จะต้องมีการป้องกันเสียง
- การใช้ฉนวนกันเสียงโดยเฉพาะอาคารที่ก่อสร้างใหม่ในพื้นที่ผลกระทบ
- การซื้อขายที่ดินและการโยกย้ายโดย airport operator หรือหน่วยงานแผนในกรณีที่เกิดการพัฒนาโครงการใหม่ ซึ่งจะทำให้ใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยานได้เกิดประโยชน์สูงสุด
- การเปิดเผยข้อมูลด้านอสังหาริมทรัพย์เมื่อมีข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมและมีผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ การแจ้งเตือนที่มีประสิทธิภาพและการสร้างความเข้าใจต่อประชาชนในพื้นที่
- การใช้ Noise barrier เพื่อป้องกันเสียงระดับพื้นดิน

๒.๒.๓ เครื่องมือด้านเศรษฐศาสตร์

- การวางแผนการลงทุน (Capital improvements planning) โดยการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภครองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมหรือเชิงพาณิชย์ในพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม รวมทั้งสามารถยับยั้งการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสม
- แรงจูงใจทางเศรษฐศาสตร์ (Economic incentives) เช่น ส่งเสริมการใช้ฉนวนกันเสียงกับอาคารที่อยู่ในพื้นที่ผลกระทบ การลดหรือยกเว้นภาษีในการย้ายหรือขยายโรงงานอุตสาหกรรมให้มาอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม
- ค่าธรรมเนียม (Noise-related airport charges) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายบรรเทาหรือป้องกันผลกระทบให้ชุมชนโดยรอบ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมควรเป็นไปตาม ICAO's policies on charges for airports and air navigation service (Doc 9802) ระบบการเก็บค่าธรรมเนียม เช่น การคืนค่าธรรมเนียมการลงจอดของอากาศยานที่มีระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์ และเก็บค่าธรรมเนียมการลงจอดอัตราที่สูงเมื่อระดับเสียงเกินเกณฑ์ที่กำหนดหรือเมื่ออากาศยานลงจอดในเวลากลางคืน



๒.๓ วิธีปฏิบัติการบินที่ลดเสียง (Noise abatement operational procedures)

๒.๓.๑ กำหนดเส้นทางการบินขึ้นลง (Use of flight departure and approach routings)

- กำหนดเส้นทางการบินให้หลีกเลี่ยงการบินผ่านพื้นที่อ่อนไหว
- ขั้นตอนการบินขึ้น (standard instrument departure, SID) และการลงจอด (standard terminal arrival, STAR) สามารถนำมาใช้เพื่อการตรวจสอบเสียงอากาศยานตามเส้นทางการบิน
- กระจายเส้นทางบินเพื่อลดระดับเสียงในด้านความยาว โดยกระจายตัวอยู่ในด้านความกว้างแทน ในขณะที่การใช้ขั้นตอนการบินขึ้นและลงโดยอัตโนมัติจะช่วยลดระดับเสียงด้านกว้างและเพิ่มในด้านยาว

๒.๓.๒ การใช้ทางวิ่ง

- การใช้ทางวิ่งที่เหมาะสม สามารถหลีกเลี่ยงการบินขึ้น-ลงผ่านพื้นที่อ่อนไหว ช่วยลดความยาวของพื้นที่ผลกระทบในเส้นทางเดิมแต่เพิ่มความยาวในเส้นทางใหม่ ทำให้เสียงเปลี่ยนส่งผลให้ลดจำนวนผู้ได้รับผลกระทบลดลง
- อัตราการเคลื่อนที่ การลดระดับเสียงรบกวนสามารถหาได้โดยการแทนที่ด้วยจำนวนอากาศยานที่บินขึ้นและลงจอด

๒.๓.๓ การลงจอด บินขึ้นและการดำเนินการภาคพื้นดิน

- กำหนดและใช้ Noise abatement departure procedure (NADP) และ Continuous descent operation (CDO) การรักษาระดับความสูงขณะบินขึ้นและความชันในการบินลงในระดับที่มากกว่าปกติ การใช้เทคนิคลดกำลังของเครื่องบิน ชะลอการกางแฟลปและแลนดิงเกียร์
- การใช้วีรวิธที่ช่วยลดระยะบนทางวิ่งเมื่อต้องการลงจอดหรือบินขึ้น การจำกัดกำลังของเครื่องยนต์อากาศยานขณะวิ่งบนพื้น ขั้นตอนการดำเนินงานภาคพื้นต่าง ๆ ที่จะช่วยลดเวลาและระยะทางขับเคลื่อนอากาศยาน

๒.๔ ข้อจำกัดในการปฏิบัติการ (Operating restrictions)

- การจำกัดจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในแต่ละปีของแต่ละสนามบิน โดยอาจกำหนดจำนวนเที่ยวบินบางช่วงเวลาของวันในบางทางวิ่งหรือทุกทางวิ่ง
- การใช้ Noise Quota เพื่อควบคุมหรือลดระดับเสียงในพื้นที่รอบสนามบินอันเกิดขึ้นจากอากาศยาน (ในช่วง ๖ เดือน หรือ ๑ ปี) โดยจำกัดจำนวนเที่ยวบินในช่วงเวลาโดยใช้การรับรองด้านเสียง (Noise certification levels) ของอากาศยาน การใช้อากาศยานที่มีเสียงเบาจะเป็นประโยชน์ทำให้คงจำนวน slot ที่สายการบินได้รับการจัดสรร

- การห้ามอากาศยานตามประเภทการรับรองด้านเสียง ซึ่งสามารถใช้กับทุกทางวิ่งของ สนามบินหรือบางทางวิ่งก็ได้
- การห้ามอากาศยานลงสนามบินในบางช่วงเวลา เช่น เป็นเที่ยวบินไม่อยู่ในตารางการบิน เที่ยวบินฝึกหัด เป็นต้น
- การจำกัดการบินในเวลากลางคืน การห้ามอากาศยานบินขึ้นหรือลงในเวลาที่กำหนด ซึ่งอาจใช้กับบางทางวิ่ง



บทที่

๓

การจัดการปัญหามลพิษทางอากาศ และเสียงจากสนามบินนานาชาติ ของประเทศไทย (ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๖ – ๒๕๖๑)



กรมควบคุมมลพิษได้แต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคจัดทำมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบินนานาชาติ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๔๖ โดยคณะทำงานฯ ได้ประชุมพิจารณาการจัดทำ ร่าง มาตรการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงจากท่าอากาศยาน ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๔๗ เห็นชอบในหลักการกำหนดกรอบมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากท่าอากาศยาน ทั้งนี้ มอบหมายให้กรมควบคุมมลพิษไปพิจารณารายละเอียดของมาตรการให้ชัดเจน และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติได้ แล้วเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป และในปี ๒๕๔๘-๒๕๔๙ มีการประชุมคณะทำงานฯ เพื่อพิจารณาปรับปรุงกรอบมาตรการฯ ต่อมากรมควบคุมมลพิษมีคำสั่งที่ ๑๑๗/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๐ แต่งตั้งคณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน โดยแทนชุดเดิม ซึ่งได้เปลี่ยนชื่อคณะทำงานเป็น “คณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบินนานาชาติ” ปรับเพิ่มองค์ประกอบคณะทำงานให้ครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเพิ่มหน้าที่อื่นนอกเหนือจากการพิจารณาข้อกำหนดทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบินนานาชาติ

หน่วยงานต่าง ๆ ได้ดำเนินการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินตามมาตรการฯ และที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการนำมาใช้จัดการปัญหามลพิษทางเสียงของสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

๓.๑. มาตรการป้องกันมลพิษทางอากาศและเสียงที่แหล่งกำเนิด

๓.๑.๑ การกำหนดกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๑) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ (แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑) กำหนดมาตรฐานอากาศยาน เช่น มาตรฐานมลพิษทางเสียง หรือมาตรฐานมลพิษทางอากาศ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของผู้อำนวยการ โดยต้องไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด (อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. ๑๙๔๔ ภาคผนวกที่ ๑๖ หมวดที่ ๑ (Annex 16 Volume 1) และค่าบริการผู้โดยสารขาออกให้เรียกเก็บได้เพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่

เกิดจากการใช้สนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต และให้ใช้จ่ายได้เพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่เกิดจากการใช้สนามบิน

๒) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ ๗๘ ว่าด้วยการเดินอากาศของอากาศยาน (ลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๑) กำหนดให้ผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีเอกสารหรือเอกสารรับรองเสียง (A document attesting noise certification) ของเครื่องบินไว้ในเครื่องบินตลอดเวลา (ปัจจุบันยกเลิก)

๓) ประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่อง การเดินอากาศด้วยเครื่องบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศ (ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๓) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องปฏิบัติตามการบินให้สอดคล้องกับวิธีการลดเสียงรบกวนของอากาศยานตามที่สนามบินกำหนด และต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานในการรับรองเรื่องเสียงตาม Annex 16 Volume 1 เว้นแต่จะได้รับการยกเว้นสำหรับสนามบินหรือทางวิ่งที่ไม่มีปัญหาเรื่องเสียงรบกวน

๔) ประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่อง การเดินอากาศด้วยเครื่องบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ฉบับที่ ๒ (ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีเอกสารรับรองเสียงของเครื่องบินไว้ในเครื่องบินตลอดเวลา

๓.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรี

๑) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙

เห็นชอบมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และให้จัดตั้งกลไกกำกับการดำเนินงานในรูปของคณะกรรมการโดยให้กระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินการ โดยมาตรการที่กำหนด มีดังนี้ (๑) มาตรการทางเทคนิค ให้กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันคือกรมท่าอากาศยาน) ออกประกาศการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้นักบินถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ กำหนดวิธีการบินขึ้น-ลงที่ช่วยลดพื้นที่ผลกระทบทางเสียง ปรับปรุงเส้นทางบินให้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด และออกประกาศห้ามอากาศยานที่มีระดับเสียงเกินกว่าที่กำหนดไว้ใน Chapter 3, ICAO Annex 16 ทำการบินในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ (๒) เร่งรัดให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เปรียบและจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารสิ่งปลูกสร้างให้กับผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF (Noise Exposure Forecast) ๓๐-๔๐ เร่งรัดการสำรวจและเจรจาซื้อที่ดินสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF>๔๐ และเร่งรัดให้ติดตั้งสถานีตรวจวัดระดับเสียง ๑๐ สถานี

๒) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๔๘

รับทราบมาตรการควบคุมเรื่องเสียงของอากาศยานตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ที่กำหนดให้อากาศยานทุกลำที่จดทะเบียนในไทยและต่างประเทศ (๑) อากาศยานที่ต้นแบบได้รับการรับรองก่อนวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๒๐ ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานเสียงตาม Chapter 2, ICAO Annex 16 Volume 1 (๒) อากาศยานที่ต้นแบบได้รับการรับรองหลังจากวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๒๐ ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานเสียงตาม Chapter 3 และ (๓) อากาศยานที่ต้นแบบได้รับการรับรองหลังจากวันที่



๑ มกราคม ๒๕๔๙ ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานเสียงตาม Chapter 4 ทั้งนี้ ให้หยุดบินเข้าประเทศไทย ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ เป็นต้นไป และสนามบินที่มีประชากรหนาแน่นในชุมชนใกล้เคียง ได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เชียงใหม่ ห้ามทำการบินโดยมีผลตั้งแต่ปี ๒๕๔๙ เป็นต้นไป

๓.๑.๓ การศึกษาวิจัย

- โครงการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากวิธีปฏิบัติการทางการบิน (พ.ศ.๒๕๕๓)
(กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม)

๓.๒. มาตรการบริหารจัดการ

๓.๒.๑ มติคณะรัฐมนตรี และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๑) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๔๕

ให้ความเห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ครั้งที่ ๒/๒๕๔๕ เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๔๕ ให้กรมโยธาธิการและผังเมืองรับผิดชอบดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๒) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙

ให้ ทอท. (๑) เปรียบเทียบที่ดินสิ่งปลูกสร้างหรือจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ NEF ๓๐-๔๐ ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ NEF > ๔๐ และ NEF ๓๐-๔๐ ที่สร้างแล้วและได้รับการอนุญาตให้สร้างจนถึงปี ๒๕๔๙ และผู้ที่อยู่ในพื้นที่ NEF > ๔๐ ที่เกิดจากสถานการณ์การบินที่เกิดขึ้นจริงเมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๙ (๒) ดูแลพื้นที่ที่มีการซื้อไปแล้วไม่ให้มีการกลับเข้ามาอยู่ใหม่ และ (๓) จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีจะมีการเพิ่มทางวิ่งที่ ๓ และ ๔ นอกจากนี้ ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมร่วมกับ ทอท. ประเมินผลกระทบทางเสียงที่เกิดขึ้นเมื่อมีการใช้ทางวิ่งที่ ๑ และ ๒ เทียบบินสูงสุด ๗๖ เที่ยวบิน/ชั่วโมง พิจารณาแนวทางการออกกฎระเบียบควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่ให้มีการสร้างสิ่งปลูกสร้างใหม่ที่มีความอ่อนไหวต่อมลพิษทางเสียง

๓) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐

อนุมัติหลักเกณฑ์ในการประเมินอาคาร/ที่พักอาศัยของผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามมติของคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ วันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ และข้อเรียกร้องของชุมชนจากการประชุม เมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๐

๔) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒ มกราคม ๒๕๕๑ (ทบพวณมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐)

ให้ ทอท. เร่งชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ปรับปรุงประสิทธิภาพการชดเชยให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ และ ทอท. โดยประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมืองศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสนามบินให้เกิดประโยชน์สูงสุดเหมาะสมคุ้มค่าและสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน โดยให้กระทรวงคมนาคมรับแนวทางการแก้ไขปัญหาไปพิจารณาในรายละเอียดและให้ติดตามผลการแก้ไขปัญหาผู้ได้รับผลกระทบทางอากาศและเสียงตลอดจนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม

๕) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๖

อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๑ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ในคราวประชุม ครั้งที่ ๙/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๕๖ ดังนี้ (๑) กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ ทอท. พิจารณาการชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแก่อาคารที่ปลูกสร้างปี ๒๕๔๔-๒๕๔๙ และผู้ที่ได้รับผลกระทบตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๔๙ ตามความจำเป็นและเหมาะสม (๒) ให้ ทอท. เร่งรัดการจ่ายเงินชดเชยตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ และวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓ (๓) เห็นชอบในหลักการให้ ทอท. ขยายกรอบการชดเชยตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ และวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓ แก่อาคารที่ปลูกสร้างตั้งแต่ปี ๒๕๔๔ จนถึงวันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการ (๔) ให้ ทอท. พิจารณาการชดเชยกรณีร้องเรียนด้านเสียงที่อยู่นอกเหนือพื้นที่ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ และวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓ โดยประสานงานกับกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อตรวจวัดระดับเสียง (๕) รับทราบแนวทางการพัฒนาที่ดิน และการสร้างมูลค่าเพิ่มสำหรับที่ดินสิ่งปลูกสร้างที่ ทอท. จัดซื้อจากผู้ที่ได้รับผลกระทบ และ (๖) ให้ ทอท. เร่งสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ในเรื่องวิธีการจ่ายเงินชดเชย เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ และคำพิพากษาของศาลในคดีฟ้องร้องเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียง

๖) มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๒ วันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๒

ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการดำเนินงานของ ทอท. ในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียง ได้แก่ (๑) ให้ความสำคัญและเคร่งครัดการเลือกเส้นทางการบิน วิธีการบินและการใช้ทางวิ่ง เพื่อควบคุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบให้อยู่ในบริเวณจำกัด เร่งรัดการโยกย้ายชดเชยผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF>๔๐ เร่งรัดติดตั้งสถานีตรวจวัดระดับเสียง ดำเนินงานตามมาตรการใน EIA และมติคณะรัฐมนตรี สนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมให้เห็นต่อ EIA โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเปิดเผยผลการศึกษาสู่สาธารณชน และ (๒) มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการใช้กรอบพื้นที่การชดเชยตามสัดส่วนการใช้ทางวิ่งตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๐ และมติคณะกรรมการ ทอท. เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๐ และใช้กรอบการชดเชยตามเส้นเสียงที่ ทอท. จัดทำทุก ๒ ปี หากมีพื้นที่ผลกระทบเพิ่มเติมในอนาคต และเห็นชอบให้มีการจัดตั้งกองทุนชดเชยผลกระทบจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓.๒.๒ การกำหนดกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสนามบินและการดำเนินการสนามบิน อาทิ

๑) ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทในพื้นที่บางส่วนในท้องที่เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี กิ่งอำเภอบางเสาธง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ (ลงวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๔๖) และกฎกระทรวง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทในพื้นที่บางส่วนในท้องที่เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานครและอำเภอบางพลี กิ่งอำเภอบางเสาธง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. ๒๕๔๗



๒) กฎกระทรวงว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน พ.ศ. ๒๕๖๑ (พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗) (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

๓) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๑ (ห้ามก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่) (กรมการบินพลเรือน)

๔) พระราชกฤษฎีกาประกาศกำหนดเขตที่ดินที่จะทำการสำรวจในพื้นที่บริเวณโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ (ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๒) และโครงการวางผังและจัดทำผังเมืองเฉพาะพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และท่าอากาศยานอุตะเถา) (กรมโยธาธิการและผังเมือง)

๕) คำสั่งคณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินงานชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานของ ทอท. ที่ ๑/๒๕๕๘ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคการตรวจวัดระดับเสียงในกรณีที่มีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ลงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๘) จัดทำวิธีการและแนวทางปฏิบัติในการตรวจวัดระดับเสียงกรณีมีการร้องเรียน และดำเนินการอื่น ๆ ตามหน้าที่ที่กำหนด

๓.๒.๓ การศึกษาวิจัย

๑) โครงการจัดทำแผนที่ระดับเสียงโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพมหานครสุวรรณภูมิก่อนเปิดดำเนินการ (พ.ศ. ๒๕๔๗ - ๒๕๔๘) (กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม)

๒) โครงการศึกษาแผนปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ (พ.ศ. ๒๕๔๘) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

๓.๓. มาตรการป้องกันที่ผู้ได้รับผลกระทบมลพิษ

๓.๓.๑ การกำหนดกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๑) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑) กำหนดโครงการระบบขนส่งทางอากาศ การก่อสร้างหรือขยายสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวเพื่อการพาณิชย์ ที่มีความยาวของทางวิ่งตั้งแต่ ๑,๑๐๐ เมตร ขึ้นไป ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม)

๒) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑) ซึ่งได้กำหนดโครงการระบบขนส่งทางอากาศที่มีการก่อสร้าง ขยายหรือเพิ่มทางวิ่งของอากาศยาน ตั้งแต่ ๓,๐๐๐ เมตร ขึ้นไป รวมถึงโครงการระบบขนส่งทางอากาศที่มีขนาดไม่ถึงตามที่กำหนด หากมีการขยายขนาดของโครงการในภายหลังจนถึงเกณฑ์ที่กำหนด (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม)

๓) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. ๒๕๖๑ (ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑) กำหนดรายละเอียดหลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ กรณีผู้ขออนุญาตไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสนอแนะหน่วยงานอนุญาตบังคับให้ผู้ขออนุญาตดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม)

๔) ประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชน (ลงวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๖) กำหนดวิธีการตรวจวัดและการประมวลผลโดยใช้ค่าระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน

๓.๓.๒ การศึกษาวิจัย

๑) โครงการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยาน ศึกษาความสัมพันธ์ของ NEF คำนวณจาก SEL (Sound Exposure Level) และ NEF คำนวณจาก EPNL (Effective Perceived Noise Level) (พ.ศ. ๒๕๕๐) (กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม)

๒) โครงการศึกษาการวางแผนป้องกันมลพิษทางเสียงที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (พ.ศ. ๒๕๕๓) (กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม)

๓) โครงการศึกษาผลกระทบทางเสียงจากการขยายทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (พ.ศ. ๒๕๕๓) (กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม)

๔) การประเมินผลกระทบต่อสุขภาพจากการสัมผัสเสียงเครื่องบิน : กรณีศึกษาสนามบินนานาชาติดอนเมืองและสุวรรณภูมิ (พ.ศ. ๒๕๔๙-๒๕๕๐) กรมควบคุมโรค มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ และมหาวิทยาลัยมหิดล)

๕) คุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยรอบสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิในเขตกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. ๒๕๔๙) (มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กรมควบคุมโรค สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข)

๖) โครงการศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (พ.ศ. ๒๕๕๖) (กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม)



๓.๓.๓ คู่มือ แนวทางปฏิบัติ

๑) แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการด้านคมนาคม
แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการสนามบินหรือท่าอากาศยาน (พ.ศ.๒๕๕๙) (สำนักงาน
นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม)

๒) คำแนะนำทางวิชาการ เรื่อง เกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน
โดยรอบท่าอากาศยาน (พ.ศ. ๒๕๕๙) (กรมควบคุมมลพิษ)

บทที่

๕

ข้อมูลสนามบิน วิเคราะห์ปัญหา สาเหตุ และแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินในระยะต่อไป



๕.๑ สนามบินสาธารณะ

กฎกระทรวงว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดความหมายของสนามบินตามการจัดตั้งเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ สนามบินสาธารณะ หมายถึง สนามบินที่ให้บริการได้ และสนามบินส่วนบุคคล หมายถึง สนามบินอื่นนอกจากสนามบินสาธารณะ ปัจจุบันสนามบินสาธารณะมีจำนวน ๓๘ แห่ง จัดแบ่งเป็น ๔ กลุ่ม ดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ข้อมูลสนามบินสาธารณะ

กลุ่มสนามบิน-คำนิยาม	ชื่อสนามบิน	ผู้ให้บริการสนามบิน
๑. สนามบินศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airports)		
- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่มาก - มีเที่ยวบินทั้งภายในและเที่ยวบินระยะไกล ปานกลาง และระยะไกลระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับสนามบินศูนย์กลางหลักในต่างประเทศ (connecting flight) - มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า ๒๕ ล้านคนต่อปี	๑. สุวรรณภูมิ	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
	๒. ดอนเมือง	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



ตารางที่ ๑ ข้อมูลสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

กลุ่มสนามบิน-คำนิยาม	ชื่อสนามบิน	ผู้ให้บริการสนามบิน
----------------------	-------------	---------------------

๒. สนามบินศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airports)

- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ - ให้บริการเที่ยวบินแบบจุดต่อจุด (point to point) เที่ยวบินทั้งภายในและระยะใกล้ ปานกลาง และระยะไกล ระหว่างประเทศแต่ต่ำกว่า ศูนย์กลางหลัก - จำนวนผู้โดยสารระหว่าง ๕-๒๕ ล้านคน ต่อปี	๓. เชียงใหม่	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
	๔. ภูเก็ต	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

๓. สนามบินระดับภาค (Regional Airports)

- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ที่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางทางอากาศของประชาชนในจังหวัดและในภาคนั้น ๆ - ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก อาจมีเที่ยวบินระยะใกล้และระยะปานกลางระหว่างประเทศบ้าง - มีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง ๑-๕ ล้านคน ต่อปี	๕. กระบี่	กรมท่าอากาศยาน
	๖. หาดใหญ่	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
	๗. อุดรธานี	กรมท่าอากาศยาน
	๘. สุราษฎร์ธานี	กรมท่าอากาศยาน
	๙. สมุย	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
	๑๐. เชียงราย	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
	๑๑. ขอนแก่น	กรมท่าอากาศยาน
	๑๒. อุบลราชธานี	กรมท่าอากาศยาน
	๑๓. นครศรีธรรมราช	กรมท่าอากาศยาน

๔. สนามบินระดับจังหวัด (Local Airports)

- ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดเพื่อตอบสนองการเดินทางทางอากาศของประชากรในจังหวัดหนึ่งหรือพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง - ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก - มีจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่า ๑ ล้านคน ต่อปี	๑๔. ตรัง	กรมท่าอากาศยาน
	๑๕. พิชณุโลก	กรมท่าอากาศยาน
	๑๖. สกลนคร	กรมท่าอากาศยาน
	๑๗. น่านนคร	กรมท่าอากาศยาน
	๑๘. นครพนม	กรมท่าอากาศยาน
	๑๙. ร้อยเอ็ด	กรมท่าอากาศยาน
	๒๐. ลำปาง	กรมท่าอากาศยาน
	๒๑. เลย	กรมท่าอากาศยาน
	๒๒. นราธิวาส	กรมท่าอากาศยาน
	๒๓. แม่สอด	กรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ ๑ ข้อมูลสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

กลุ่มสนามบิน-คำนิยาม	ชื่อสนามบิน	ผู้ให้บริการสนามบิน
	๒๔. อุตะเกา	กองทัพเรือ
	๒๕. บุรีรัมย์	กรมทำอากาศยาน
	๒๖. ชุมพร	กรมทำอากาศยาน
	๒๗. ระนอง	กรมทำอากาศยาน
	๒๘. ตราด	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
	๒๙. สุโขทัย	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
	๓๐. แพร่	กรมทำอากาศยาน
	๓๑. แม่ฮ่องสอน	กรมทำอากาศยาน
	๓๒. หัวหิน	กรมทำอากาศยาน
	๓๓. ปาย	กรมทำอากาศยาน
	๓๔. แพร่	กรมทำอากาศยาน
	๓๕. เพชรบูรณ์	กรมทำอากาศยาน (ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์)
	๓๖. นครราชสีมา	กรมทำอากาศยาน (ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์)
	๓๗. ตาก	กรมทำอากาศยาน
	๓๘. แม่สะเรียง	กรมทำอากาศยาน (ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์)

ที่มา : สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ จะมีการพัฒนาสนามบินเพื่อให้รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และจำเป็นต้องจัดตั้งสนามบินแห่งใหม่ จำนวน ๒ แห่ง ในพื้นที่ภาคใต้และภาคเหนือเนื่องจากพื้นที่เดิมไม่สามารถรองรับการเติบโตได้ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้าได้อย่างเพียงพอ

๔.๒ วิเคราะห์ปัญหา สาเหตุและแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินในระยะต่อไป

ปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิเป็นตัวอย่างที่ได้นำมาศึกษาสาเหตุและวิเคราะห์หาแนวทางการจัดการเพื่อป้องกันปัญหาจากการเดินทางทางอากาศที่มีแนวโน้มเติบโตในอนาคต โดยพบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิไม่สอดคล้องกับกิจกรรมของสนามบิน เนื่องจากประชาชนได้เข้าใช้พื้นที่และมีการก่อสร้างอาคารสิ่งปลูกสร้างจำนวนมากตั้งแต่ก่อนสนามบินเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๔๙ ซึ่งการก่อสร้างอาคารสิ่งปลูกสร้างไม่ได้ป้องกันเสียงทำให้มีอาคารที่อยู่ในพื้นที่ NEF>๔๐ และ NEF ๓๐-๔๐ ที่ก่อสร้างก่อนปี ๒๕๔๔ ถึงปี ๒๕๔๙ ต้องโยกย้ายหรือชดเชยจำนวน ๒๗,๑๖๘ อาคาร และมีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังมี



การร้องเรียนผลกระทบทางเสียงจากสนามบินอื่น ๆ เป็นระยะ อาทิ สนามบินสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และสนามบินหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เป็นต้น โดยสรุปสาเหตุของปัญหาและแนวทางการจัดการมลพิษทางเสียงจากสนามบินในระยะต่อไป ดังนี้

๔.๒.๑ แผนที่เส้นเท้าระดับเสียงและการจัดทำผังเมือง

ปัญหา สาเหตุ

การจัดทำแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงเป็นการคาดการณ์พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงบริเวณรอบสนามบินโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้ข้อมูลนำเข้า ได้แก่ ประเภทและจำนวนเครื่องบิน ช่วงเวลาบินขึ้น-ลงสนามบิน และเส้นทางบิน การจัดทำแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงจะดำเนินการในกรณีต่าง ๆ อาทิ ๑) การจัดทำ EIA เพื่อใช้คาดการณ์พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบรอบสนามบินที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาสนามบินแต่ละระยะ เพื่อนำมากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบหรือการชดเชย ๒) การตรวจสอบพื้นที่ผลกระทบ ณ ปัจจุบัน โดย EIA จะกำหนดให้ดำเนินการทุก ๒ ปี ๓) การศึกษา วิจัย และ ๔) การสนับสนุนเพื่อการตัดสินใจในระดับนโยบาย ซึ่งผู้ดำเนินการจัดทำแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงกรณี ๑) และ ๒) คือผู้ให้บริการสนามบินโดยอาจจ้างที่ปรึกษาดำเนินการ ส่วนกรณี ๓) และ ๔) คือหน่วยงานภาครัฐ ส่วนการตรวจสอบความถูกต้องของการจัดทำแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงจะมีคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณาเห็นชอบใน EIA กรณีที่ ๑) และ ๒) เสมือนว่า คชก. พิจารณารับรองแผนที่เส้นเท้าระดับเสียง ทั้งนี้ แผนที่เส้นเท้าระดับเสียงใน EIA ที่ผ่านการพิจารณาจะนำมาใช้ประกอบในการวางแผนและการจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการจัดทำผังเมืองรอบสนามบิน

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการจัดทำแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงและการจัดทำผังเมืองที่ผ่านมา ได้แก่ ๑) การจัดทำแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงไม่ได้ถูกกำหนดให้สนามบินสาธารณะทุกแห่งต้องดำเนินการ ๒) หน่วยงานต่าง ๆ จัดทำแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงตามความรู้ ความเข้าใจและประสบการณ์ที่แตกต่างกัน เนื่องจากไม่มีหลักเกณฑ์หรือวิธีการจัดทำที่เป็นมาตรฐานกลาง ๓) แผนที่เส้นเท้าระดับเสียงที่นำมาประกอบการจัดทำผังเมืองเป็นเฉพาะกรณีผ่านการพิจารณาเห็นชอบใน EIA ๔) การคาดการณ์พื้นที่ผลกระทบจากแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงเป็นไปตามแผนพัฒนาสนามบินแต่ละระยะ ประกอบกับการจัดทำผังเมืองได้อ้างอิงแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงตามแผนพัฒนาสนามบินแต่ละระยะ ทำให้มีการปลูกสร้างที่อยู่อาศัยหรือลงทุนเกินความจำเป็น ณ สภาพปัจจุบันเนื่องจากไม่ทราบข้อมูลพื้นที่ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต นำไปสู่การร้องเรียนและขอการชดเชย และ ๕) พื้นที่ผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงไม่สอดคล้องกับคาดการณ์ใน EIA

แนวทางการจัดการ

มีความจำเป็นต้องกำหนดให้สนามบินสาธารณะทุกแห่งจัดทำแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงตามแผนพัฒนาสนามบินระยะยาวเพื่อนำข้อมูลมาประกอบการจัดทำและปรับปรุงผังเมืองให้มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่เหมาะสมกับกิจกรรมการบิน ป้องกันปัญหาผลกระทบทางเสียงสำหรับอาคารที่จะปลูกสร้างใหม่ และใช้บริหารจัดการผลกระทบสำหรับอาคารที่ปลูกสร้างเดิม รวมทั้งป้องกันปัญหาผลกระทบ

ด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ นอกจากนี้ให้มีการกำหนดวิธีและกระบวนการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงเพื่อให้ผู้จัดทำสามารถดำเนินการเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ให้มีหน่วยงานหรือกระบวนการตรวจสอบและรับรองแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงเพื่อให้สามารถนำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงของสนามบินต่าง ๆ ไปใช้ในการจัดทำผังเมืองรอบสนามบิน และนำเข้าสู่กระบวนการพิจารณา EIA ซึ่งสามารถสนับสนุนการดำเนินงานของ คชก. ในการพิจารณาส่วนนี้ได้ง่ายขึ้น

๔.๒.๒ วิธีปฏิบัติการบิน

ปัญหา สาเหตุ

วิธีปฏิบัติการบินหมายถึงเส้นทางการบินขึ้น-ลงสนามบิน วิธีการบินขึ้น-ลงและการใช้ทางวิ่ง ถึงแม้ว่าการกำหนดวิธีปฏิบัติการบินจะเน้นด้านความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเป็นประการสำคัญ แต่อย่างไรก็ดีสามารถผนวกด้านการรักษาสีสิ่งแวดล้อมและลดผลกระทบทางเสียงได้ ดังแนวทางดังนี้

- ๑) ผู้ให้บริการสนามบินพิจารณาและกำหนดวิธีปฏิบัติการบินขึ้น-ลง Noise Abatement Procedure ที่เหมาะสมเพื่อบรรเทาผลกระทบทางเสียงและเสนอต่อหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินเพื่อพิจารณาการออกประกาศให้สายการบินปฏิบัติตาม ๒) ผู้ออกแบบวิธีปฏิบัติการบินทำการออกแบบและจัดทำวิธีปฏิบัติการบินขึ้น-ลงสนามบินนำเสนอต่อหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินเพื่อพิจารณาการออกประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (AIP Thailand) โดยในการออกแบบฯ ควรคำนึงถึงพื้นที่อ่อนไหว (Noise Sensitive Area) ที่ได้รับการกำหนดไว้ ประกอบร่วมกับปัจจัยด้านความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการบิน นอกจากนี้หากเป็นไปได้วิธีปฏิบัติการบินควรสามารถรองรับการบินแบบ Continuous Descent Operation (CDO) และ Continuous Climb Operation (CCO) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อจำกัดทางสภาพแวดล้อมของแต่ละสนามบิน และ ๓) สายการบินทำการปฏิบัติการบินและผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศทำการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศ โดยคำนึงถึงผลกระทบด้านเสียงอากาศยานต่อชุมชน ประกอบร่วมกับปัจจัยด้านความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการบิน อนึ่ง สนามบินสุวรรณภูมิได้กำหนดวิธีปฏิบัติการบินโดยผนวกวิธีการลดผลกระทบด้านเสียงและเคยมีการปฏิบัติและนำมาใช้งานในช่วง ๐๒.๐๐-๐๔.๐๐ น. แต่ปัจจุบันสนามบินมีการจราจรหนาแน่นจึงไม่สามารถทำได้ ส่วน AIP ที่ประกาศของสนามบินภูมิภาคบางแห่งยังไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากสายการบินเนื่องจากสายการบินให้ความสำคัญด้านเวลาการมาถึงสนามบินมากกว่าด้านสิ่งแวดล้อม

กรอบมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากท่าอากาศยานที่ได้จัดทำในปี ๒๕๔๗ กำหนดการลดผลกระทบด้านเสียงด้วยวิธีปฏิบัติการบินโดยห้ามหรือจำกัดระยะเวลาการบินในช่วงเวลากลางคืน ๐๐:๐๐-๐๕:๐๐ น. (จำกัดการใช้ทางวิ่ง) จัดทำ CDO และกำหนดเส้นทางการบินเพื่อหลีกเลี่ยงการบินผ่านชุมชน ซึ่งการนำมาปฏิบัติในทุกสนามบินเป็นไปได้ยากเนื่องจากสนามบินแต่ละแห่งมีความแตกต่างทั้งกายภาพของสนามบิน ตำแหน่งที่ตั้งและภูมิประเทศโดยรอบสนามบิน ตำแหน่งที่ตั้งพื้นที่อ่อนไหว และปริมาณจราจรทางอากาศ



แนวทางการจัดการ

สนามบินแต่ละแห่งต้องกำหนดวิธีปฏิบัติการบินที่จำเป็น เหมาะสม และสามารถปฏิบัติ เพื่อลดผลกระทบทางเสียง เช่น จำกัดระยะเวลาการบินในช่วงเวลากลางคืน กำหนดประเภทอากาศยาน ใช้สนามบิน เป็นต้น โดยข้อมูลที่น่ามาใช้ในการประกอบการพิจารณา เช่น กายภาพของสนามบิน ตำแหน่งที่ตั้งและ ภูมิประเทศโดยรอบสนามบิน ตำแหน่งที่ตั้งพื้นที่อ่อนไหว ปริมาณจราจรทางอากาศ และปัจจัยด้าน ความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการบิน เป็นต้น

๔.๒.๓ การร้องเรียนและการจัดการ

ปัญหา สาเหตุ

การปฏิบัติการบินตามวิธีและใช้เส้นทางบินที่เหมาะสมที่ได้กำหนดไว้เพื่อให้เกิดผลกระทบ ทางเสียงต่อชุมชนน้อยที่สุดได้นำมาพิจารณาใช้ในการจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง เป็นการดำเนินงานที่ สำคัญในการจำกัดผลกระทบทางเสียงให้อยู่ในพื้นที่ที่ได้คาดการณ์ไว้ แต่จากการที่ประชาชนโดยรอบ สนามบินสุวรรณภูมิที่อยู่นอกพื้นที่เส้นเท่าระดับเสียง (นอกกรอบการชดเชยผลกระทบตาม EIA และ มติคณะรัฐมนตรี) ร้องเรียนปัญหาผลกระทบทางเสียงกว่า ๑๐๐ หลังคาเรือน ในช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา และภาคส่วน ที่เกี่ยวข้องต้องไปตรวจวัดระดับเสียงในทุกกรณี ประกอบกับสนามบินไม่สามารถให้ข้อมูลกับประชาชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ว่าอากาศยานบินตามวิธีการและเส้นทางที่กำหนดหรือไม่และเพราะสาเหตุใด จึงทำการบินเช่นนั้น หรือผู้ให้บริการเดินอากาศนำอากาศยานไปบริเวณที่มีการร้องเรียนด้วยเหตุของ ความปลอดภัยหรือเหตุอื่น วิธีปฏิบัติการบินที่กำหนดทำให้เกิดผลกระทบในพื้นที่ที่เกิดการร้องเรียน หรือไม่ เป็นต้น

สำหรับระบบการตรวจสอบระดับเสียงเป็นเครื่องมือสำคัญอย่างหนึ่งที่สามารถนำมาใช้ ประกอบในการตรวจสอบสาเหตุของปัญหาการร้องเรียนและตรวจสอบสถานการณ์ระดับเสียงโดยรอบ สนามบิน โดยระบบสามารถเป็นได้ทั้งสถานีแบบถาวรที่ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่องตลอด ๒๔ ชั่วโมง หรือสถานีชั่วคราว และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลอากาศยานขณะบินผ่านจุดตรวจวัดระดับเสียง (Real-time Aircraft Noise and Flight Track Monitoring System) ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาการกำหนดให้ สนามบินมีระบบตรวจสอบระดับเสียงจะปรากฏเฉพาะสนามบินที่เสนอ EIA เข้าสู่การพิจารณาของ คชก.

แนวทางการจัดการ

สนามบินต้องมีระบบตรวจสอบสาเหตุของปัญหาที่เป็นความร่วมมือของผู้ให้บริการ สนามบิน ผู้จัดการจราจรทางอากาศ และ/หรือหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น ซึ่งผลการดำเนินงานสามารถ นำไปสู่การจัดการเรื่องร้องเรียนและลดผลกระทบทางเสียงได้ เช่น การปรับปรุงเส้นทางการบิน เป็นต้น และ มีความจำเป็นที่ต้องให้สนามบินทุกแห่งมีระบบการตรวจสอบระดับเสียง แต่เนื่องจากสนามบินแต่ละแห่ง มีความแตกต่างด้านปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะส่งผลให้เกิดผลกระทบทางเสียงและปัญหาการร้องเรียน มากน้อยแตกต่างกัน ดังนั้น สถานีตรวจสอบระดับเสียงจะเป็นรูปแบบใดจะต้องมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา

เพื่อกำหนดให้การตรวจสอบระดับเสียงมีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติและสอดคล้องกับสภาพปัญหามลพิษทางเสียงที่อาจเกิดขึ้นกับสนามบินนั้น ๆ

๔.๒.๔ การศึกษาวิจัยเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบิน

ปัญหา สาเหตุ

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเสียงจากสนามบินได้นำหลักการทางวิชาการ การศึกษา หรือข้อกำหนดของต่างประเทศมาใช้เป็นกรอบแนวคิดในการดำเนินงานเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่นำมาประยุกต์ในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงสำหรับประเทศไทย ซึ่งที่ผ่านมาได้ก่อให้เกิดประโยชน์ในหลายด้าน เช่น ด้านการตรวจวัดระดับเสียงที่พบว่าสามารถใช้พารามิเตอร์เสียงที่คำนวณได้อย่างง่ายมาแทนพารามิเตอร์เสียงที่มีการคำนวณที่ซับซ้อนซึ่งได้มีการนำมาวัดเสียงจากอากาศยานในปัจจุบัน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เสนอเกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน ซึ่งโครงการสนามบินบางโครงการได้นำมาใช้ประกอบการเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงใน EIA เป็นต้น อย่างไรก็ตามการกำหนดระเบียบ เกณฑ์ มาตรการ หรือแนวทางปฏิบัติในการจัดการปัญหา หรือนำแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงของต่างประเทศมาใช้ในการจัดการกับสนามบินในประเทศไทยมีความจำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากงานศึกษาวิจัยมาประกอบการพิจารณา

แนวทางการจัดการ

มีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาวิจัยต่อยอดจากงานที่ได้ดำเนินการแล้วหรือดำเนินงานวิจัยใหม่อย่างต่อเนื่องครอบคลุมงานด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านการตรวจวัดและการคาดการณ์ระดับเสียงอากาศยาน ด้านผลกระทบต่อสุขภาพ และด้านความปลอดภัย เศรษฐกิจ สังคม เป็นต้น เพื่อนำมาใช้สนับสนุนการกำหนดระเบียบ เกณฑ์ มาตรการ หรือแนวทางปฏิบัติในการจัดการปัญหา ตัวอย่างเช่น ด้านการตรวจวัดและการคาดการณ์ระดับเสียงอากาศยาน ซึ่งแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้คาดการณ์ระดับเสียงที่จัดทำโดยสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (FAA; Federal Aviation Administration) ได้ถูกพัฒนาเป็นระยะ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้นำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่คาดการณ์จากแบบจำลองฯ มาใช้ จึงควรศึกษาเปรียบเทียบค่าที่ได้จากแบบจำลองฯ กับค่าจากการตรวจวัดระดับเสียงจริงด้านผลกระทบต่อสุขภาพในประเด็นการรับรู้ระดับเสียงในเขตเส้นเท่าระดับเสียงระดับต่าง ๆ และผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็นต้น ตลอดจนการศึกษาความเป็นไปได้ในการพิจารณาแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงของต่างประเทศมาใช้ เช่น การจัดทำระบบการเก็บค่าธรรมเนียมด้านเสียง แนวทางการจัดตารางการบินโดยคำนึงถึงผลกระทบด้านเสียง เป็นต้น



๔.๒.๕ ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการปัญหาผลกระทบทางเสียงจากสนามบินสำหรับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นและประชาชน

ปัญหา สาเหตุ

การเดินทางที่สะดวก รวดเร็วระหว่างที่พักอาศัยและสนามบินเป็นจุดเด่นของการโฆษณาประชาสัมพันธ์ขายโครงการบ้านจัดสรรรอบสนามบิน เป็นการเชิญชวนให้มีการเข้ามาอยู่ในพื้นที่รอบสนามบิน รวมทั้งการปลูกสร้างอาคารทั้งที่ได้รับและไม่ได้รับอนุญาตก่อสร้างรอบสนามบิน โดยไม่ทราบว่าอยู่ในพื้นที่ผลกระทบทางเสียง และอาคารสิ่งปลูกสร้างไม่ได้มีการป้องกันเสียง เช่นกรณีสนามบินสุวรรณภูมิที่นำมาสู่การกำหนดมาตรการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบจำนวนมาก หรือการเข้ามาปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่เป็นพื้นที่ควบคุมสิ่งปลูกสร้างหรือต้นไม้ยืนต้น เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินอากาศของอากาศยานที่จะมาขึ้น-ลง ณ สนามบิน แต่การปลูกสร้างดังกล่าวไม่ได้รับอนุญาตซึ่งเป็นการกระทำผิดกฎหมายและมีความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางการบินหากเป็นอาคารสูง และหากอยู่ในพื้นที่ผลกระทบทางเสียงจะไม่ได้รับการชดเชยใด ๆ

แนวทางการจัดการ

ข้อมูลข่าวสารที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรได้รับทราบและนำมาใช้ประกอบการอนุญาตก่อสร้างอาคาร และข้อมูลข่าวสารที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ควรได้รับทราบเพื่อการมีส่วนร่วมในการตรวจสอบและสนับสนุนการดำเนินงานของสนามบินมีหลายรายการ อาทิ ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมกับกิจการสนามบิน พื้นที่ที่ได้รับและไม่ได้รับผลกระทบทางเสียง เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ขั้นตอน หลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาตก่อสร้างอาคารในพื้นที่รอบสนามบิน และคำแนะนำการสร้างอาคารและการใช้วัสดุก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน รวมถึงมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยาน ผลการดำเนินตามมาตรการสถานการณ์ระดับเสียงของอากาศยานขณะบินผ่านชุมชน และข้อห้ามกิจกรรมและการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ส่งผลกระทบกับกิจกรรมการบิน เป็นต้น ทั้งนี้ การจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องอยู่ตามหน่วยงานรับผิดชอบต่าง ๆ ให้มีการจัดทำอย่างเป็นระบบเปิดเผยแก่สาธารณะและสามารถเข้าถึงได้ง่าย รวมทั้งการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการเสียงสนามบินแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนรอบสนามบิน และการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหาอย่างเพียงพอจะทำให้สนามบินและชุมชนสามารถอยู่ร่วมกันและพัฒนาไปพร้อม ๆ กันได้อย่างดี

๔.๒.๖ กฎหมาย ระเบียบ

ปัญหา สาเหตุ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำมาใช้ในการจัดการปัญหาเสียงจากสนามบินมีอย่างน้อย ๔ ฉบับ ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายว่าด้วยการผังเมือง กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร และกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รวมทั้งกฎหมายระดับรองและกฎหมายท้องถิ่นที่ออกโดยใช้อำนาจตามกฎหมาย ๔ ฉบับดังกล่าว และระเบียบ เกณฑ์ หรือแนวทาง

ปฏิบัติต่าง ๆ ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินที่ได้กล่าวแล้วพบว่า ยังขาดกฎหมาย ระเบียบ เกณฑ์ หรือแนวทางปฏิบัติที่ให้หน่วยงานต่าง ๆ ใช้ปฏิบัติ เช่น การกำหนดให้สนามบินจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง การกำหนดกระบวนการตรวจสอบและรับรองแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง การให้นำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่ผ่านกระบวนการตรวจสอบและรับรองไปจัดทำผังเมือง การประเมินเสียงจากสนามบินและการจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็นต้น

แนวทางการจัดการ

ต้องดำเนินการทบทวน ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ เกณฑ์ หรือแนวทางปฏิบัติให้มีความทันสมัยหรือจัดทำขึ้นใหม่ เพื่อให้เกิดรูปธรรมและความสำเร็จในการขับเคลื่อนการดำเนินงานจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินที่มีการปฏิบัติเป็นไปในแนวทางเดียวกัน



บทที่

๕

มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ



มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ มุ่งเน้นการจัดการเชิงพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียงส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยรอบสนามบิน และการพัฒนาระบบเกณฑ์การจัดการปัญหา โดยมีภาครัฐและเอกชนที่ปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อม ด้านผังเมือง ด้านสุขภาพ ด้านท้องถิ่น และด้านสนามบินประสานความร่วมมือดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมาย

เป้าหมาย สนามบินสาธารณะทุกแห่งที่ได้รับความเห็นชอบพัฒนาสนามบินเพื่อรองรับการเดินทางทางอากาศ มีการดำเนินงานป้องกันปัญหามลพิษทางเสียงที่จะเกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยโดยรอบสนามบินภายในปี ๒๕๖๖

หน่วยงานรับผิดชอบ

ด้านสนามบิน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ผู้ให้บริการสนามบิน (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กองทัพเรือ) และสมาคมนักบินไทย

ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และกรมควบคุมมลพิษ

ด้านผังเมือง ได้แก่ กรมโยธาธิการและผังเมือง

ด้านสุขภาพ ได้แก่ กรมอนามัย

ด้านท้องถิ่น ได้แก่ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

มาตรการการจัดการ มีจำนวน ๔ มาตรการ โดยมีเป้าหมาย-ตัวชี้วัด กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ ดังตารางที่ ๒ ซึ่งสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

๑) การนำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงไปใช้ในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน มี ๒ มาตรการย่อย ได้แก่

(๑) ให้จัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาสนามบิน เพื่อนำไปประกอบการวางแผนพัฒนาสนามบินในระยะยาว

(๒) ขับเคลื่อนการนำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงไปใช้ในการจัดทำผังเมือง และการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน

โดยมีกิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน อาทิ จัดทำหลักเกณฑ์การทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง จัดทำกระบวนการตรวจสอบและรับรองแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง จัดทำแนวทางการใช้แผนที่เส้นเท่าระดับเสียงกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการจัดทำผังเมืองโดยรอบสนามบินเพื่อใช้กับทั้งสนามบินเก่าและสนามบินใหม่ โดยกิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงานจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง กำหนดให้สนามบินเก่าที่เป็นสนามบินระดับภาค ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี สนามบินระดับจังหวัด ให้แล้วเสร็จภายใน ๔ ปี ภายหลังจัดทำหลักเกณฑ์ฯ แล้วเสร็จ เป็นต้น

๒) การจัดการผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานและวิธีปฏิบัติการบิน มี ๑ มาตรการย่อย ได้แก่ ให้กำหนดวิธีปฏิบัติการบินโดยรอบสนามบินในการจัดการผลกระทบด้านเสียงที่เหมาะสม ให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยกิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงานสำหรับใช้กับทั้งสนามบินเก่าและสนามบินใหม่ อาทิ รวบรวมและพัฒนาฐานข้อมูลการปฏิบัติการบินโดยรอบสนามบิน กำหนดวิธีปฏิบัติการบิน วิเคราะห์การปฏิบัติการบินกับพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบสนามบิน และให้สนามบินเลือกวิธีปฏิบัติการบินที่เหมาะสม เป็นต้น

๓) การพัฒนาเครื่องมือในการบริหารจัดการมลพิษทางเสียงและแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน มี ๔ มาตรการย่อย ได้แก่

(๑) ให้ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเสียงอากาศยานและการลดผลกระทบทางเสียงให้ทันสมัย เหมาะสม

(๒) ให้พัฒนาระบบการดำเนินงานเพื่อตรวจสอบและบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่รวดเร็ว และถูกต้อง

(๓) ให้มีระบบการตรวจสอบระดับเสียง

(๔) ให้ศึกษาวิจัยเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบิน

โดยมีกิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงานใช้กับทั้งสนามบินเก่าและสนามบินใหม่ อาทิ รวบรวมกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน พิจารณาปรับปรุง/ยกร่างกฎหมาย จัดทำหลักเกณฑ์การประเมินเสียงจากสนามบินและการจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้น สนามบินดำเนินการตามหลักเกณฑ์การประเมินเสียงจากสนามบินและการจัดการผลกระทบ จัดทำหลักเกณฑ์ให้สนามบินตรวจสอบระดับเสียง สนามบินดำเนินการตรวจสอบระดับเสียงตามหลักเกณฑ์ ศึกษาวิจัยและเปรียบเทียบผลการตรวจสอบระดับเสียงของเครื่องบินกับค่าที่ได้จากการคำนวณ ศึกษาวิจัยเรื่องเสียงเครื่องบินที่มีผลกระทบต่อประชาชน เป็นต้น

๔) การส่งเสริมการมีส่วนร่วมและเผยแพร่ข้อมูลการจัดการเสียงสนามบิน มีกิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงานสำหรับใช้กับทั้งสนามบินเก่าและสนามบินใหม่ อาทิ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและเสริมสร้างความเข้าใจแก่จังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้านการจัดการเสียงสนามบิน และจัดทำหลักเกณฑ์การเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษทางเสียงของสนามบิน เป็นต้น



ตารางที่ ๒ มาตรการการจัดการปัญหาผลกระทบทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ

มาตรการ	เป้าหมาย-ตัวชี้วัด	ระยะเวลา เงื่อนไข ดำเนินการ	กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน		หน่วยงาน
			สนามบินเก่า	สนามบินใหม่	
๑. การนำแผนที่เส้นทำระดับเสียงไปใช้ในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบิน	มีการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสนามบินอย่างเหมาะสมโดยคำนึงถึงการป้องกันผลกระทบจากเสียงสนามบิน				
๑.๑ ให้จัดทำแผนที่เส้นทำระดับเสียงให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินเพื่อนำไปประกอบการวางแผนพัฒนาสนามบินในระยะยาว	สนามบินสาธารณะทุกแห่งมีแผนที่เส้นทำระดับเสียงสำหรับการดำเนินการในระยะยาว	ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาสนามบินแต่ละแห่ง	๑) จัดทำหลักเกณฑ์การทำแผนที่เส้นทำระดับเสียง ๒) จัดทำกระบวนการตรวจสอบและรับรองแผนที่เส้นทำระดับเสียง		หลัก : สส. คพ. สผ. สนับสนุน : ผู้ให้บริการสนามบิน บวท. กพท.
			๓) จัดทำแผนที่เส้นทำระดับเสียง จัดทำแผนที่ตามหลักเกณฑ์ฯ หลักเกณฑ์ฯ และผ่านกระบวนการตรวจสอบฯ ตรวจสอบการตรวจสอบฯ โดยสนามบินศูนย์กลางหลัก สนามบินศูนย์กลางรอง สนามบินระดับภาค ให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี สนามบินระดับจังหวัด ให้แล้วเสร็จภายใน ๔ ปี ภายหลังจัดทำหลักเกณฑ์ฯ แล้วเสร็จ	จัดทำตามหลักเกณฑ์ฯ และผ่านกระบวนการ ตรวจสอบฯ ก่อนเสนอ คชก.	กำกับ : กพท. หลัก : ผู้ให้บริการ สนามบิน สนับสนุน : บวท. สส. คพ.

ตารางที่ ๒ มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

มาตรการ	เป้าหมาย-ตัวชี้วัด	ระยะเวลา เงื่อนไข ดำเนินการ	กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน		หน่วยงาน
			สนามบินเก่า	สนามบินใหม่	
๑.๒ ขยับเลื่อนการนำแผนที่ เส้นท่าระดับเสียงไปใช้ ในการจัดทำผังเมือง และการวางผังเมืองการใช้ ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ สนามบิน	• มีการจัดทำผังเมืองรวม รอบสนามบินสาธารณะ ทุกแห่ง • การจัดทำผังเมืองรวมได้มี การนำแผนที่เส้นท่า ระดับเสียงไปเป็นปัจจัย ในการดำเนินการจัดทำ	ให้สอดคล้อง กับแผนพัฒนา สนามบิน แต่ละแห่ง	๑) จัดทำแนวทางการใช้แผนที่เส้นท่าระดับเสียงกับการ วางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการจัดทำผังเมือง โดยรอบสนามบิน	หลัก : ยผ. สนับสนุน : สส. คพ. กพท. ผู้ให้บริการ สนามบิน สธ. จังหวัด และ อปท.	
			๒) จัดทำหรือปรับปรุงผังเมืองการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบสนามบินแต่ละแห่ง		
			ปรับปรุงผังเมืองให้เหมาะสม กับกิจกรรมการบิน และ ป้องกันการสร้างอาคาร สิ่งปลูกสร้างใหม่และการใช้ ประโยชน์พื้นที่ไม่เหมาะสม กับกิจกรรมการบิน		จัดทำหรือปรับปรุงผังเมือง ให้เหมาะสมกับกิจกรรม การบิน และสนับสนุนการ ใช้ประโยชน์ที่สอดคล้องกับ กิจกรรมการบิน
			๓) จัดทำคำแนะนำการสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อ ป้องกัน หรือลดผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน อาคารเก่าที่อยู่ในพื้นที่ผลกระทบของทุกสนามบิน จัดทำคำแนะนำการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ ทางเสียง		
			อาคารใหม่! จัดทำคำแนะนำการสร้างอาคาร (ในพื้นที่อนุญาต) เพื่อป้องกันผลกระทบทางเสียง		
			๔) จัดทำหรือปรับปรุง ขันตอน หลักเกณฑ์การพิจารณา อนุญาตก่อสร้างอาคารในพื้นที่รอบสนามบิน		



ตารางที่ ๒ มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

มาตรการ	เป้าหมาย-ตัวชี้วัด	ระยะเวลา เงื่อนไ ดำเนินการ	กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน		หน่วยงาน
			สนามบินเก่า	สนามบินใหม่	
๒. การจัดการผลกระทบ ด้านเสียงจากอากาศยาน และวิธีปฏิบัติการบิน					
๒.๑ ให้กำหนดวิธีปฏิบัติ การบินโดยรอบ สนามบินในการจัดการ ผลกระทบด้านเสียง ที่เหมาะสม โดยมี ความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ	สนามบินสาธารณะแต่ละ แห่งมีวิธีปฏิบัติการบินที่ เหมาะสมที่ลดผลกระทบ ด้านเสียง โดยไม่มีผลกระทบ ต่อความปลอดภัยและ ประสิทธิภาพในการบิน	ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๕	๑) รวบรวมและพัฒนาฐานข้อมูลการปฏิบัติการบิน โดยรอบสนามบิน		กำกับ : กพท. หลัก : บวท. ผู้ให้บริการ สนามบิน สนับสนุน : สทท.
			๒) กำหนดวิธีปฏิบัติการบิน วิเคราะห์การปฏิบัติการบิน กับพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบสนามบิน รูปแบบที่ ๑ กำหนดวิธีปฏิบัติการบินโดยรวม (เช่น การบินแบบ Noise Abatement Departure Procedure (NADP) 1 หรือ NADP2)		หลัก : ผู้ให้บริการ สนามบิน
			รูปแบบที่ ๒ ออกแบบวิธีปฏิบัติการบิน (รวมถึงการ กำหนดเส้นทางการบินขึ้น-ลงของอากาศยาน)		หลัก : บวท. ผู้ให้บริการ สนามบิน สนับสนุน : อบท.
			• สนามบินวิเคราะห์และ กำหนดตำแหน่งพื้นที่ อ่อนไหวด้านเสียงที่ ชัดเจน (กำหนดพิกัดภูมิศาสตร์)		(๑) กรมสนามบินมีการ วิเคราะห์และกำหนด ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหว ที่ชัดเจนแล้ว

ตารางที่ ๒ มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

มาตรการ	เป้าหมาย-ตัวชี้วัด	ระยะเวลา เงื่อนไข ดำเนินการ	กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน		หน่วยงาน
			สนามบินเก่า	สนามบินใหม่	
๓. การพัฒนาเครื่องมือในการบริหารจัดการมลพิษทางเสียงและแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน	เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียง		- ประชาสัมพันธ์ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวฯ ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ (เช่น บวท. สายการบิน) - ออกแบบวิธีปฏิบัติการบิน	- ประชาสัมพันธ์ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวฯ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ - ออกแบบวิธีปฏิบัติการบิน (๒) กรณีที่สนามบินยังไม่ได้มีการกำหนดตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวฯ ให้ดำเนินการกิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงานตามสนามบินเก่า	หลัก : ผู้ให้บริการสนามบิน
			๓) สนามบินเลือกวิธีปฏิบัติการบินที่เหมาะสม		



ตารางที่ ๒ มาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

มาตรการ	เป้าหมาย-ตัวชี้วัด	ระยะเวลา เงื่อนไข ดำเนินการ	กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน		หน่วยงาน
			สนามบินเก่า	สนามบินใหม่	
๓.๑ ให้ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน/สนามบิน ให้ทันสมัย เหมาะสม	กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน/สนามบิน ได้รับ การปรับปรุง	ภายในปี ๒๕๖๖	๑) รวบรวมกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับเสียง อากาศยาน และการจัดการผลกระทบทางเสียงจากสนามบินที่มีอยู่ในปัจจุบัน ๒) พิจารณาปรับปรุง/ ยกเว้นกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการผลกระทบทางเสียงอากาศยาน/ สนามบิน ให้เป็นปัจจุบันและเหมาะสม ๓) จัดทำคู่มือและ/หรือแนวทางประกอบการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ๔) จัดทำหลักเกณฑ์การประเมินเสียงจากสนามบิน และการจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้น ๕) จัดทำแนวทางการชดเชยผลกระทบทางเสียง		หลัก : หน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมาย (เช่น กพท. ทย. ยผ. สธ. และ สผ. เป็นต้น) สนับสนุน : สส. คพ. กอ. ผู้ให้บริการสนามบิน
			๖) สนามบินดำเนินการตามหลักเกณฑ์การประเมินเสียงจากสนามบินและการจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้น และแนวทางการชดเชย ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ การประเมินฯ และแนวทางการชดเชย สำหรับอาคารที่ยังไม่ได้รับการชดเชยที่อยู่ในพื้นที่เดิมและได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้น หรืออาคารในพื้นที่ผลกระทบที่ขยายเพิ่มขึ้น		กำกับ : สผ. หลัก : ผู้ให้บริการสนามบิน สนับสนุน : กพท.

มาตรการ	เป้าหมาย-ตัวชี้วัด	ระยะเวลา เงื่อนไข ดำเนินการ	กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน		หน่วยงาน
			สนามบินเก่า	สนามบินใหม่	
๓.๒ ให้พัฒนาระบบการดำเนินงานเพื่อตรวจสอบและบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนที่รวดเร็วและถูกต้อง	สนามบินสาธารณะมีกระบวนการและระบบสนับสนุนในการรับเรื่องร้องเรียน การตอบสนอง และบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่มีประสิทธิภาพ	สนามบินหลักของประเทศไทยในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	พัฒนาระบบการจัดการเรื่องร้องเรียนและแนวทางการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน		หลัก : ผู้ให้บริการสนามบิน อปท. สนับสนุน : คพ. สผ. กพท. บวท.
๓.๓ ให้มีระบบการตรวจสอบระดับเสียง	สนามบินสาธารณะทุกแห่งมีระบบการตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด	สุรธรรมภูมิ ดำเนินการในปี ๒๕๖๒ ตอนเมือง ดำเนินการในปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ สนามบินอื่น ๆ ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด	๑) จัดทำหลักเกณฑ์ในการกำหนดให้สนามบินดำเนินการตรวจสอบระดับเสียง ๒) สนามบินดำเนินการตรวจสอบระดับเสียงตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนด		หลัก : สส. คพ. สผ. สนับสนุน : กพท. ผู้ให้บริการสนามบิน หลัก : ผู้ให้บริการสนามบิน สนับสนุน : สส. คพ. สผ. กพท.
๓.๔ ให้ศึกษาวิจัยเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาพิษทางเสียงจากสนามบิน	งานวิจัยอย่างน้อย ๒ เรื่อง	ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖	ศึกษาวิจัยด้านการตรวจสอบและคาดการณ์ระดับเสียงผลกระทบต่อสุขภาพ ความปลอดภัย เศรษฐกิจ สังคม การศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้แนวทางการจัดการปัญหาพิษทางเสียงของต่างประเทศมาใช้กับสนามบินในประเทศไทย		หลัก : สส. กอ. ผู้ให้บริการสนามบิน สนับสนุน : คพ. ผู้ให้บริการสนามบิน สายการบิน บวท. สผ. อปท. กพท.



ตารางที่ ๒ มาตรการการจัดการปัญหาผลกระทบทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (ต่อ)

มาตรการ	เป้าหมาย-ตัวชี้วัด	ระยะเวลา เงื่อนไข ดำเนินการ	กิจกรรม/ขั้นตอนการดำเนินงาน		หน่วยงาน
			สนามบินเก่า	สนามบินใหม่	
๔. การส่งเสริมการมีส่วนร่วมและเผยแพร่ข้อมูลการจัดการเสียงสนามบิน	มีการจัดการผลกระทบด้านเสียงด้วยการมีส่วนร่วมและการใช้ข้อมูลข่าวสาร				
๔.๑ ให้ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและเผยแพร่ข้อมูลการจัดการเสียงสนามบิน	มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการจัดการเสียงสนามบินแต่ละแห่งในเว็บไซต์ และช่องทางอื่น ๆ	สนามบิน ศูนย์กลางหลัก สนามบิน ศูนย์กลางรอง สนามบิน ระดับภาค ปี ๒๕๖๔-๒๕๖๕ สนามบิน ระดับจังหวัด ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๖	๑) ส่งเสริมการมีส่วนร่วม และเสริมสร้างความเข้าใจแก่จังหวัด อบท. และชุมชนด้านการจัดการปัญหาผลกระทบทางเสียงจากสนามบิน		หลัก : สส. สถ. ผู้ให้บริการสนามบิน
			๒) จัดทำหลักเกณฑ์การเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาผลกระทบทางเสียงจากสนามบิน		หลัก : คพ. สส. สผ. สนับสนุน : กพท. ยผ. ผู้ให้บริการสนามบิน
			๓) สนามบินเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาผลกระทบทางเสียงจากสนามบินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด		หลัก : ผู้ให้บริการ สนามบิน สนับสนุน : ยผ. กพท. สส. คพ. และ สถ.
			ตรวจสอบข้อมูลที่เผยแพร่เผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ในปัจจุบัน และเผยแพร่ข้อมูลเพิ่มเติมให้ครบถ้วน ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด	เผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด	

หมายเหตุ: ชื่อหน่วยงาน

- กระทรวงคมนาคม
กพท. : สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บทท. : บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
ทอท. : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พย. : กรมท่าอากาศยาน
- กระทรวงกลาโหม
ทร. : กองทัพเรือ
- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
สส. : กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม สผ. : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
คพ. : กรมควบคุมมลพิษ

- กระทรวงมหาดไทย
ยผ. : กรมโยธาธิการและผังเมือง อบท. : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
สธ. : กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
- กระทรวงสาธารณสุข
กอ. : กรมอนามัย
- อื่นๆ
BA : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สทท. : สมาคมนักบินไทย
(ผู้ให้บริการสนามบิน : พย. ทอท. BA พร.)





คำสั่งกรมควบคุมมลพิษ

ที่ ๕๑ /๒๕๖๑

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน

เพื่อให้การจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบินเป็นไปอย่างมีระบบและประสิทธิภาพ มีความยั่งยืน โดยความร่วมมือและประสานงานระหว่างส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ที่เกี่ยวข้องในการ ควบคุม ป้องกัน และลดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน จึงให้ยกเลิกคำสั่งกรมควบคุมมลพิษ ที่ ๑๑๗/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๐ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบินนานาชาติ และมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน ซึ่งมีองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ดังต่อไปนี้

องค์ประกอบ

๑. นายสุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา	ประธานคณะกรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการควบคุมมลพิษ	
๒. รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	รองประธานคณะกรรมการ
๓. ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะกรรมการ
๔. ผู้แทนกรมท่าอากาศยาน	คณะกรรมการ
๕. ผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมือง	คณะกรรมการ
๖. ผู้แทนกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	คณะกรรมการ
๗. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	คณะกรรมการ
๘. ผู้แทนกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	คณะกรรมการ
๙. ผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	คณะกรรมการ
๑๐. ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	คณะกรรมการ
๑๑. ผู้แทนสมาคมนักบินไทย	คณะกรรมการ
๑๒. ผู้อำนวยการสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ	คณะกรรมการและเลขานุการร่วม
๑๓. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	คณะกรรมการและเลขานุการร่วม
๑๔. ผู้แทนกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	คณะกรรมการและเลขานุการร่วม

อำนาจหน้าที่รับผิดชอบ

๑. พิจารณาข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์ทางเทคนิคหรือวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำมาตรการ และข้อเสนอเชิงนโยบายในการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน อาทิ มาตรการด้านผังเมือง หรือการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สอดคล้องกับการพัฒนาสนามบิน มาตรการลดมลพิษที่อากาศยานและวิธีปฏิบัติการการบิน มาตรการติดตามตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรอบสนามบิน มาตรการทางด้านเศรษฐศาสตร์ที่ใช้ในการ จ่ายค่าชดเชยความเสียหาย เป็นต้น เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการที่มีอำนาจพิจารณาในเรื่องนั้นๆ

๒. พิจารณาการจัดทำแนวทางปฏิบัติ คู่มือ หรือเอกสารทางวิชาการ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริม การจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน

๓. ประเมินผลการดำเนินงานตามมาตรการและข้อเสนอเชิงนโยบายฯ

๔. ปฏิบัติงานอื่นตามที่กรมควบคุมมลพิษมอบหมาย

ทั้งนี้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๙ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๑

(นางสุณี ปิยะพันธุ์พงศ์)

อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ



กรมควบคุมมลพิษ
POLLUTION CONTROL DEPARTMENT

ส่วนเสียงและความสั่นสะเทือน
กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๙๒ ซอยพหลโยธิน ๗ ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐
โทร. ๐ ๒๒๔๘ ๒๓๒๓-๔ โทรสาร ๐ ๒๒๔๘ ๕๓๘๔
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ noise@pcd.go.th



จัดทำโดย : กรมควบคุมมลพิษ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ
คณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน