

วาระ ทราบจรรยา
โดยถือเป็นมติคณะรัฐมนตรี



สำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
รับที่ 6750 คลง
วันที่ 13/16

ที่ ทส 0306/ 2445

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
92 ซอยพหลโยธิน 7 ถนนพหลโยธิน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

สั่ง 1/394
9 พ.ย. 49
16.104

๙ พฤศจิกายน 2549

เรื่อง การดำเนินงานและมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 14 พ.ย. 2549

สิ่งที่ส่งมาด้วย มาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ

๑๓/๑๖ ที่ ๑๔

ตามที่ สนามบินสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 และได้ปรากฏเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากเสียงเครื่องบินไปยังหน่วยงานและสื่อต่างๆ ซึ่งหลายหน่วยงานได้หาแนวทางและดำเนินการแก้ไขปัญหา

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขอรายงานความก้าวหน้าการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ ดังนี้

1. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย กรมควบคุมมลพิษ และกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดำเนินการติดตามตรวจสอบสถานการณ์การบินและระดับเสียง จำนวน 11 จุด ระหว่างวันที่ 4-10 ตุลาคม 2549 มีผลสรุปว่า มีจำนวนเที่ยวบิน 698-769 เที่ยวบิน การร่อนลงใช้ทางวิ่งทิศเหนือโดยใช้ทางวิ่งทิศตะวันตกร้อยละ 96.5-99.4 ทางวิ่งตะวันออกร้อยละ 0.6-3.5 ภายหลังเปิดสนามบินระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บางจุดมีค่าเกินมาตรฐาน 70 เดซิเบลเอ โดยมีค่าเพิ่มขึ้นจากก่อนการเปิดใช้สนามบิน 3.0-20.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงขณะที่เครื่องบินบินผ่านเหนือบ้านที่อยู่ใกล้กับสนามบินมีค่าสูงสุดถึง 99.7 เดซิเบลเอ และระดับการรบกวนทุกจุดมีค่าเกินมาตรฐาน 10 เดซิเบลเอ

2. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย กรมควบคุมมลพิษ และกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการทดสอบมาตรการที่คาดว่าจะช่วยบรรเทาปัญหามลพิษทางเสียงจากการใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ในระหว่างวันที่ 16-19 ตุลาคม 2549 ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินในช่วงดังกล่าวอยู่ระหว่าง 724-760 เที่ยวบิน โดยได้ดำเนินการเฉลี่ยการบินลงทางทิศเหนือโดยใช้ทางวิ่งทิศตะวันออกมากขึ้นเพื่อบรรเทาปัญหาแก่ชุมชนบริเวณทางวิ่งทิศตะวันตก โดยได้มีการใช้ทางวิ่งทิศตะวันตกร้อยละ 91.6 - 95 และใช้ทางวิ่งตะวันออกร้อยละ 5 - 8.4 และทดสอบวิธีการบินขึ้นแบบ NADP1 (Noise Abatement Departure Procedure 1) ซึ่งเป็นวิธีการบินขึ้นที่มีการไต่ระดับความสูงอย่างรวดเร็วหลังจากที่เครื่องบินขึ้นจากทางวิ่ง เหมาะสำหรับการลดระดับเสียงที่อาจเกิดกับชุมชนที่อยู่ใกล้กับสนามบินพบว่าสามารถบรรเทาปัญหาด้านเสียงได้ในระดับหนึ่ง โดยวิธีการบินขึ้นแบบ NADP1 จะทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ลดลงประมาณ 1-3 เดซิเบลเอ นอกจากนี้ จากการประเมินค่า NEF (Noise Exposure Forecast) ด้วยการจำลองสถานการณ์การบินโดยใช้จำนวนเที่ยวบิน 760 เที่ยวบิน ผลการประเมินพบว่าการใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันตกในการบินลง จะสามารถบรรเทาปัญหาผลกระทบทางเสียงบริเวณชุมชนที่อยู่ใต้เส้นทางการบินได้ในระดับหนึ่ง โดยจะไม่ก่อให้เกิดปัญหากับชุมชนบริเวณทางวิ่งทิศตะวันออกเพิ่มขึ้นมากนัก ทั้งนี้อัตราส่วน

ที่เหมาะสมคือ

ที่เหมาะสมคือ การบินลงฝั่งตะวันตก : ฝั่งตะวันออก ร้อยละ 85 : 15 และในทางกลับกันในการบินขึ้นฝั่งตะวันตก : ฝั่งตะวันออก ร้อยละ 15 : 85

3. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย กรมควบคุมมลพิษ และกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้ประชุมกับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และสมาคมนักบินไทย เมื่อวันที่ 24 และ 27 ตุลาคม 2549 เพื่อกำหนดบริเวณที่อาจได้รับผลกระทบจากเสียง และกำหนดวิธีการบินที่จะหลีกเลี่ยงชุมชนโดยดำเนินการประกาศให้สายการบินใช้ปฏิบัติ

4. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกำหนดแนวทางการดำเนินการจ่ายค่าจัดซื้อที่ดินและค่าชดเชยให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงเนื่องจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2549 ซึ่งที่ประชุมมีมติให้นำเรื่องการจัดซื้อที่ดินบริเวณแนวเขตเส้น NEF มากกว่า 40 ซึ่งในเบื้องต้นมีสิ่งปลูกสร้างก่อนปี 2544 จำนวน 108 หลัง และสำรวจเสร็จแล้ว 71 หลัง โดยจะใช้งบประมาณจัดซื้อ (71 หลัง) 389.8 ล้านบาท เพื่อขออนุมัติการจัดซื้อที่ดินและสิ่งก่อสร้างดังกล่าวจากที่ประชุมคณะกรรมการบริหารของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเร่งด่วนต่อไป

5. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย กรมควบคุมมลพิษ ได้จัดประชุมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อติดตามความก้าวหน้าการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 โดยได้นำเสนอผลการติดตามตรวจสอบสถานการณ์การบินและผลการทดสอบมาตรการที่คาดว่าจะช่วยบรรเทาปัญหามลพิษทางเสียงจากการใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ในระหว่างวันที่ 16-19 ตุลาคม 2549 และเสนอมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ ได้แก่ การจำกัดประเภทของเครื่องบิน การกำหนดวิธีการบิน การโยกย้ายและการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ และมาตรการจัดการอื่นๆ ซึ่งที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณาและให้ความเห็นชอบ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

อนุมัติ
พลเอก
(สุรยุทธ์ จุลานนท์)
นายกรัฐมนตรี
๑๔ พ.ย. ๔๙

ขอแสดงความนับถือ
/นาย อนุมัติ
(นายเกษม สนิทวงศ์ ณ อยุธยา)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๓๐ ๗/๑๔
(สอ) ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 14 พ.ย. 2549 ลงมติว่า
รับทราบ

กรมควบคุมมลพิษ
สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง
โทรศัพท์ 0 2298 2374-6
โทรสาร 0 2298 2376

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี ผ่าน รอง นาย
เห็นควรเสนอ กรม เป็นวาระทราบ
ในวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๙
(นายรองพล เจริญพันธุ์)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

มาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ

สืบเนื่องจาก การประชุมหารือเพื่อติดตามความก้าวหน้าการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 ณ กรมควบคุมมลพิษ โดยมีอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ เป็นประธาน และผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย 1) อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ) 2) กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (นายโชติศักดิ์ อาสภวิริยะ) 3) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (นายสมชัย สวัสดิผล) 4) ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย (นายปรีดี เติระกุล) 5) ผู้แทนกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม 6) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 7) ผู้แทนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 8) ผู้แทนสมาคมนักบินไทย 9) ผู้แทนกรมควบคุมโรค 10) ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ 11) ผู้แทนกรุงเทพมหานคร และผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานต่าง ๆ นั้น

ที่ประชุมได้พิจารณาแนวทางการควบคุมมลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ ตามที่กรมควบคุมมลพิษนำเสนอ โดยมีความความเห็นและสรุปได้ดังนี้

1. ประเภทของเครื่องบิน

1.1 ห้ามเครื่องบินที่ไม่ได้รับการรับรองด้านเสียงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ตาม ICAO Annex 16 Chapter 3 ใช้สนามบิน

1.1.1 ให้ ขอ. ดำเนินการประกาศเป็นทางการให้เครื่องบินที่จะมาใช้สนามบินสุวรรณภูมิจะต้องผ่านการรับรองด้านเสียงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตาม ICAO Annex 16 (Chapter 3) และแจ้งให้สายการบินจัดส่งใบรับรองด้านเสียงของเครื่องบินภายใน 2 สัปดาห์ รวมทั้งตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารกับหน่วยงานที่ออกใบรับรองอีกครั้ง โดยในระยะแรก หากพบว่าเครื่องบินลำใดมีระดับเสียงไม่เป็นไปตาม ICAO Annex 16 (Chapter 3) จะให้ใช้สนามบินเฉพาะช่วงเวลากลางวันเท่านั้น และจะห้ามเครื่องบินที่ไม่ได้การรับรอง ตาม ICAO Annex 16 (Chapter 3) อย่างเด็ดขาดในระยะต่อไป

1.1.2 ให้ ขอ. คพ. และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมกันดำเนินการตรวจสอบระดับของเสียงเครื่องบินของประเทศไทย เพื่อทำการรับรองด้านเสียงของเครื่องบินให้เป็นไปตาม ICAO Annex 16 Chapter 3

หน่วยงานรับผิดชอบ : ขอ. / ทอท. / บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2. วิธีการบิน

2.1 จัดสรรการใช้ทางวิ่งทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกในการบินลงและขึ้นให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อประชาชนน้อยที่สุด

ให้ใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันตก : ฝั่งตะวันออก ในอัตราส่วนร้อยละ 85:15 ในการบินลง และใช้อัตราส่วนร้อยละ 15:85 ในการบินขึ้น ซึ่งเป็นรูปแบบการจัดสรรการใช้ทางวิ่งในการขึ้นลงของเครื่องบินที่จะส่งผลกระทบด้านเสียงน้อยที่สุดในสภาพปัจจุบัน ทั้งนี้มอบหมายให้วิทยุการบินฯ ไปดำเนินการจัดการให้มีการใช้ทางวิ่งตามอัตราส่วนที่กำหนดต่อไป

หน่วยงานรับผิดชอบ : ขอ. / วิทยุการบิน / ทอท.

2.2 กำหนดวิธีการบินขึ้นแบบ NADP 1 (Noise Abatement Departure Procedure 1)

ให้ ขอ. ออกประกาศ AIP (The Aeronautical Information Publication) หรือเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย ให้การบินขึ้นจากสนามบินสุวรรณภูมิใช้วิธีการบินขึ้นแบบ NADP 1 ซึ่งเป็นวิธีการบินที่ใช้สำหรับการลดระดับเสียงที่อาจเกิดกับชุมชนที่อยู่ใกล้กับสนามบิน โดยวิธีดังกล่าวเป็นวิธีการบินขึ้นที่มีการไต่ระดับความสูงอย่างรวดเร็วหลังจากที่เครื่องบินขึ้นจากทางวิ่งไปแล้ว รวมทั้งได้กำหนดระดับความสูงที่ให้ทำการลด Thrust ลง จากปกติที่กำหนดระดับความสูงไว้ที่ 800 ฟุต ปรับให้เป็นไต่ระดับความสูง 1,500 ฟุต และให้ทำการเร่งความเร็วไต่ระดับความสูง 3,000 ฟุต

หน่วยงานรับผิดชอบ : ขอ./ ทอท.

2.3 ควบคุมสายการบินให้ปฏิบัติตาม NADP 1

ให้ ทอท. ออกประกาศนักบิน (Notice to Airman, NOTAM) ให้ใช้การบินขึ้นแบบ NADP1 ให้นักบินทราบโดยทั่วกัน และวิทยุการบิน จะดำเนินการกำกับให้นักบินบินขึ้นตามแบบ NADP1 อย่างเคร่งครัด

หน่วยงานรับผิดชอบ : วิทยุการบิน / ทอท.

2.4 กำหนดวิธีการร่อนลงของเครื่องบินเพื่อให้เกิดเสียงน้อยที่สุด ให้ปรับระดับความสูงในการเริ่มทำการร่อนลงของเครื่องบิน ให้สูงขึ้นจากเดิม 2,000 ฟุต เป็น 4,000 ฟุต โดยในการร่อนลงกำหนดให้ลดการใช้ Flap รวมทั้งในช่วงเวลา 02.00-06.00 น. เมื่อทำการร่อนลงแล้วกำหนดให้ใช้รอบเดินเบาเพื่อหยุดเครื่อง ทั้งนี้ให้ดำเนินการประกาศเป็น AIP

หน่วยงานรับผิดชอบ : ขอ. / วิทยุการบิน / ทอท. / สมาคมนักบินไทย

2.5 ปรับปรุงเส้นทางการบิน โดยให้เลือกใช้เส้นทางที่มีผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุดและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ

ให้ คพ. และ สส. ส่งข้อมูลที่ตั้งของชุมชนที่อยู่โดยรอบของสนามบินให้ วิทยุการบิน และ ขอ. เพื่อดำเนินการปรับปรุงเส้นทางการบินขึ้นและลงของเครื่องบินให้หลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีชุมชนตั้งอยู่ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชน ยกเว้นในช่วงใกล้สนามบินที่จะต้องมีเส้นทางการบินเป็นแนวตรงกับทางวิ่งที่ไม่สามารถเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นได้

หน่วยงานรับผิดชอบ : ขอ. / วิทยุการบิน / ทอท. / คพ. / สส.

2.6 ควบคุมสายการบินให้บินตามเส้นทางการบินที่ได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

ให้ วิทยุการบิน ทำการควบคุมการบินของเครื่องบินอย่างเคร่งครัด เนื่องจากขณะนี้เครื่องบินบางลำที่ไม่บินไปตามเส้นทางการบินที่ได้กำหนดไว้ ทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ที่ไม่ใช่เส้นทางการบิน

หน่วยงานรับผิดชอบ : วิทยุการบิน

2.7 ตรวจวัดระดับเสียงเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติของสายการบิน

ให้ ทอท. ทำการตรวจวัดระดับเสียงของเครื่องบินของสายการบินต่างๆ เพื่อตรวจสอบว่าสายการบินที่เข้ามาใช้สนามบินปฏิบัติตามข้อกำหนดทางด้านเสียงที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งนี้ ในเบื้องต้นให้ คพ. และ สส. เข้าร่วมดำเนินการตรวจสอบด้วย

หน่วยงานรับผิดชอบ : ทอท. / คพ. / สส.

2.8 ติดตามตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติตามวิธีการบินที่กำหนด

ให้ ขอ. เป็นหน่วยงานหลักในการควบคุมและประเมินผลการปฏิบัติตามวิธีการบินที่กำหนด

หน่วยงานรับผิดชอบ : ขอ.

3. การโยกย้ายและการจ่ายค่าชดเชย

3.1 การโยกย้ายผู้ได้รับผลกระทบในแนว NEF (Noise Exposure Forecast) มากกว่า 40

ให้ ทอท. เร่งรัดการดำเนินการโยกย้ายผู้ได้รับผลกระทบในแนว NEF มากกว่า 40 ตามลักษณะการใช้สนามบินสถานการณ์ที่ 2 ที่กำหนดในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยทันที และสำหรับพื้นที่ที่มีผลการตรวจวัดระดับเสียง ณ สถานการณ์ปัจจุบันที่พบว่ามีความ NEF มากกว่า 40 แต่ไม่ได้ถูกระบุไว้ใน EIA ให้ ทอท. ดำเนินการขออนุมัติคณะกรรมการบริหารของ ทอท. เพื่อดำเนินการโยกย้ายในลำดับต่อไป

หน่วยงานรับผิดชอบ : ทอท.

3.2 การจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบในแนว NEF 30-40

ให้ ทอท. ดำเนินการเร่งรัดสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) ให้ส่งผลการศึกษเกี่ยวกับการจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อ ทอท. จะได้ดำเนินการเจรจาและจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ได้รับผลกระทบต่อไป

หน่วยงานรับผิดชอบ : ทอท.

3.3 กำหนดพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการบินในแนว NEF มากกว่า 40 ในสภาพการใช้สนามบินจริงในปัจจุบัน

ให้ คพ. สส. และ ทอท. ดำเนินการกำหนดพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากสภาพการใช้สนามบินจริงในปัจจุบัน และกำหนดพื้นที่ที่อยู่ในเขต NEF มากกว่า 40 ที่มีเพิ่มขึ้นมากกว่าที่ระบุไว้ใน EIA เพื่อให้ ทอท. ทำการโยกย้ายผู้ได้รับผลกระทบต่อไป ตามข้อ 3.1

หน่วยงานรับผิดชอบ : คพ. / สส. / ทอท.

3.4 การตรวจสอบสิ่งก่อสร้างและผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในแนว NEF 30-40 ที่เพิ่มขึ้น ในสภาพการใช้สนามบินจริงในปัจจุบัน

ให้ ทอท. ดำเนินการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบและประเมินค่าชดเชยต่อสิ่งก่อสร้าง และผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในแนว NEF 30-40 ที่เพิ่มขึ้นจากสภาพการใช้สนามบินจริงในปัจจุบัน นอกเหนือจากที่ถูกระบุไว้ใน EIA เพื่อจ่ายค่าชดเชยต่อไป ตามข้อ 3.2

หน่วยงานรับผิดชอบ : ทอท.

3.6 การติดตั้งสถานีตรวจวัดระดับเสียง 13 สถานี

ให้ ทอท. เร่งรัดดำเนินการติดตั้งสถานีตรวจวัดระดับเสียง 13 สถานี ให้เสร็จเรียบร้อยโดยเร็วที่สุด ตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน EIA

หน่วยงานรับผิดชอบ : ทอท.

4. มาตรการจัดการอื่นๆ

4.1 ให้ สผ. ควบคุมการปฏิบัติตามมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ใน EIA อย่างเคร่งครัด

4.2 ให้ สผ. นำเรื่องเสนอในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ วันที่ 23 พฤศจิกายน 2549 เพื่อพิจารณาอนุมัติให้กระทรวงคมนาคม เร่งรัด ทอท. ปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการ ใน EIA

4.3 ให้ ทอท. เป็นศูนย์กลางรับเรื่องร้องเรียน และให้ หน่วยงานต่างๆ ประสานงานเรื่องการร้องเรียนและการแก้ไขปัญหา กับ ทอท. โดยให้ ทอท. เป็นหน่วยงานแจ้งตอบผู้ร้องเรียนต่อไป เพื่อให้การแจ้งตอบผู้ร้องเรียนของ หน่วยงานต่างๆ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

4.4 ให้ ทอท. จัดประชุมผู้แทนชุมชนเพื่อชี้แจงถึงแผนการดำเนินงานแก้ไขปัญหาของสนามบินเป็นระยะ ๆ

4.5 ให้ ทอท. ติดตามสถานการณ์ ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงตามข้อกำหนดใน EIA อย่างต่อเนื่อง

4.6 ให้ กรมควบคุมโรค และกรมสุขภาพจิต ดำเนินการให้ความช่วยเหลือและให้การดูแลสุขภาพอนามัยและสุขภาพจิตแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อบรรเทาผลกระทบทางเสียงที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน และดำเนินการเฝ้าระวังปัญหาสุขภาพของประชาชนในพื้นที่ โดยให้จัดส่งคณะทำงานรวมทั้งแพทย์ลงพื้นที่ต่อไป

กพ. : กรมควบคุมมลพิษ

สส. : กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

สผ. : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ขอ. : กรมการขนส่งทางอากาศ

ทอท. : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

วิทยุการบิน : บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย