



## วิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ ที่มีผลต่อกองทัพอากาศกองเมือง และชุมชนโดยรอบปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต

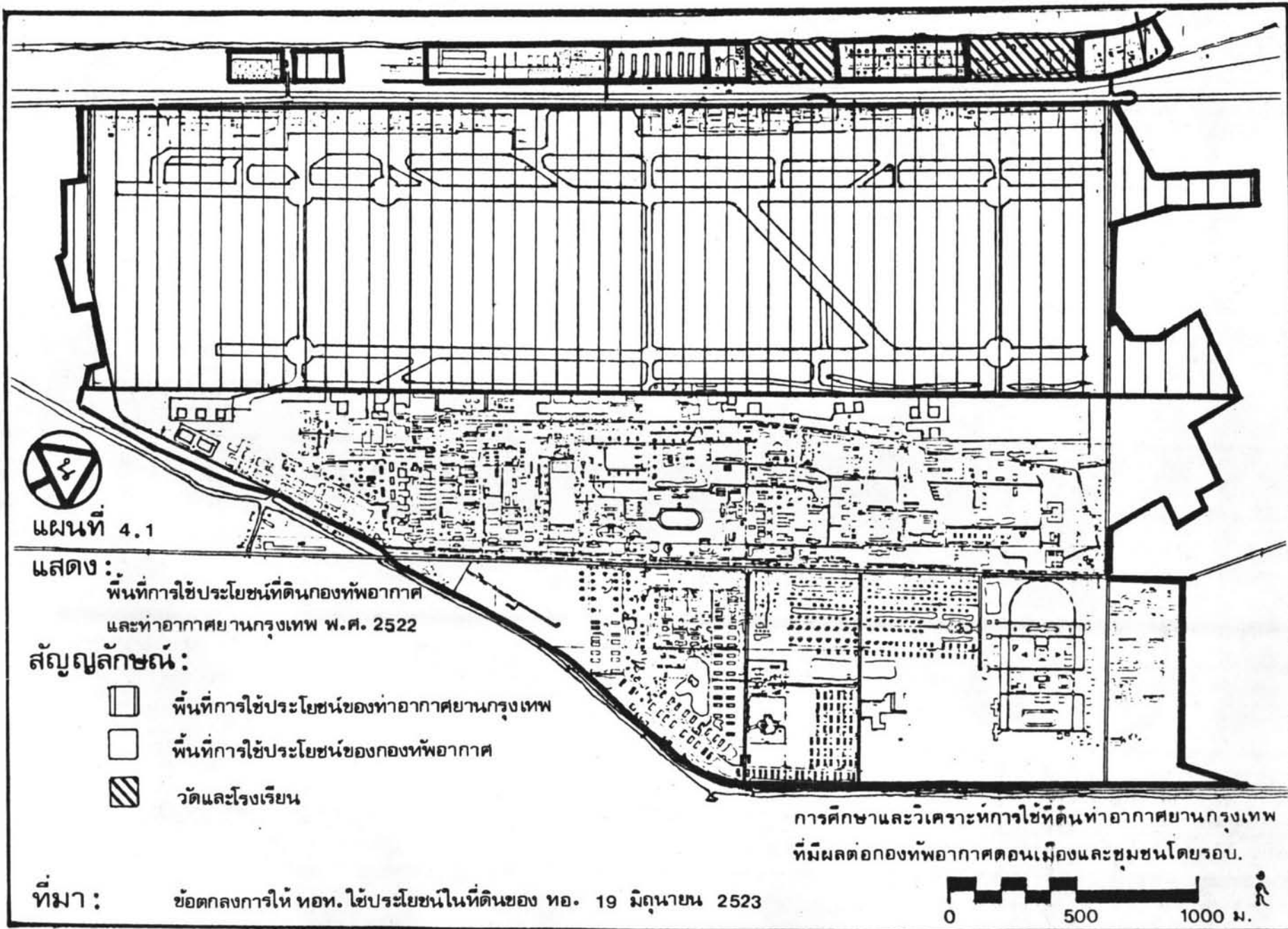
การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ กองทัพอากาศกองเมือง และชุมชนโดยรอบ จากการศึกษาในบทที่ ๓ จะเห็นได้ว่าการใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันมีความผูกพันและต่อเนื่องกับกองทัพอากาศกองเมืองมาตลอด รวมทั้งมีความสัมพันธ์กับชุมชนที่อยู่โดยรอบ เป็นตัวดึงดูดให้เกิดความเจริญขึ้นในพื้นที่ ดังนั้นในบทนี้จะทำการศึกษาวิเคราะห์ให้ทราบถึงผลกระทบของการใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ ที่มีผลต่อกองทัพอากาศกองเมือง และต่อชุมชนโดยรอบในด้านต่าง ๆ กล่าวคือทางกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ ผลภาวะของเสียง และการทหาร เพื่อจะสรุปหาปัญหาที่เกิดขึ้นสำหรับการวางรูปแบบการใช้ที่ดินของแต่ละกิจกรรมให้เหมาะสมในบทต่อไป

### ทางกายภาพ

การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ จะมีผลต่อการใช้ที่ดินของกองทัพอากาศกองเมือง และชุมชนโดยรอบในรูปแบบของพื้นที่เพื่อการพัฒนา

#### ๑. การใช้ที่ดินของกองทัพอากาศกองเมือง




กองทัพอากาศกองเมืองได้ใช้ที่ดินมาแต่ปี พ.ศ. ๒๔๔๗ ทั้งได้เป็นผู้ควบคุมและดำเนินการกั้นการบินพาณิชย์ของท่าอากาศยานกรุงเทพจนถึงปี พ.ศ. ๒๔๗๒ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงได้เข้าดำเนินการรับผิดชอบกั้นการบินพาณิชย์ โดยกองทัพอากาศโอนกิจการและทรัพย์สินบางส่วนให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ดำเนินการต่อไป รวมทั้งได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์จากที่ดิน (กฎเกณฑ์ ๔.๑) และ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้สิทธิใช้ที่ดินจำนวน ๓,๓๔๖ ไร่ (กฎตาราง ๔.๑)



แผนที่ 4.1

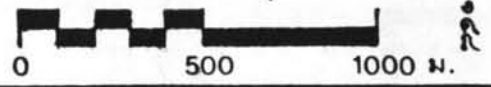
แสดง :  
พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินกองทัพอากาศ  
และท่าอากาศยานกรุงเทพ พ.ศ. 2522

สัญลักษณ์ :

-  พื้นที่การใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานกรุงเทพ
-  พื้นที่การใช้ประโยชน์ของกองทัพอากาศ
-  วัดและโรงเรียน

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

ที่มา : ข้อตกลงการให้ หอท. ใช้ประโยชน์ในที่ดินของ หอ. 19 มิถุนายน 2523



## ตาราง ๘.๑ จำนวนพื้นที่กิน ทอ. ให้ ทอท. ใช้ประโยชน์

บริเวณ	พื้นที่กิน ไร่ - งาน - วา <sup>๒</sup>
๑. ทางวิ่งเส้นตะวันออก	๓๖๐ - ๑ - ๐๒
๒. จากแนวทางวิ่งเส้นตะวันออก - แนวอาคารสถานีการบิน	๒,๑๘๘ - ๒ - ๕๐
๓. แนวอาคารสถานีการบิน รั้วตะวันตก	๒๘๘ - ๒ - ๒๐
๔. สถานีโรงกำจัดน้ำโสโครก	๕๖ - ๓ - ๘๒
๕. บริเวณบ้านพักอาศัย	๘๘ - ๐ - ๘๖
๖. โรงแรมท่าอากาศยาน (ที่ทำการประปาเดิม)	๑๐ - ๒ - ๐๘
๗. ย่านดังเชื้อเพลิง	๑๕ - ๐ - ๐๐
รวม	๓,๓๘๖ - ๐ - ๑๘

ตามข้อตกลงการใช้ประโยชน์ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ และตามระเบียบว่าด้วยการให้ทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุที่อยู่ในความดูแลและใช้ประโยชน์ของกองทัพอากาศ อันเกี่ยวกับสนามบินคอนเมืองบางสวน ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๒๓ และให้ ทอท. ใช้ที่ดินดังกล่าวในการดำเนินการทำอากาศยาน มีกำหนด ๓ ปี นับแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๒๒ ถึง ๓๐ มิถุนายน ๒๕๒๕ และจะยินยอมต่อให้อีก ๑ ปี โดยทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ต่อกันใหม่ภายในเวลาอันสมควร เมื่อวิเคราะห์จากแผนที่ ๘.๑ แล้ว กองทัพอากาศจะเหลือพื้นที่เพื่อกิจการของกองทัพอากาศ จำนวน ๓,๒๒๖ ไร่ หรือร้อยละ ๘๒ ของพื้นที่กินทั้งหมด และเมื่อวิเคราะห์ในรายละเอียดแล้ว จะเห็นได้ว่า กองทัพอากาศต้องมอบบ้านพักอาศัยของข้าราชการฝั่งตะวันตกให้การทำอากาศยาน ๖ จำนวน ๑๘๒ หน่วย (ดูตาราง ๓.๓๓) โดยเป็นบ้านเดี่ยว

๒๒ หลัง คึกแถว ๑๐ แถว เรือนแถว ๕ แถว ที่ทำการกองบัญชาการกองทัพอากาศ  
 ที่ทำการกรมการเงิน, ที่ทำการสำนักงานปลัดบัญชาการ ที่ทำการและที่พักทหารกองพัน  
 กรมอากาศโยธิน และรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ซึ่งไม่สามารถประมาณราคาได้  
 อีกเป็นจำนวนมาก จากข้อตกลงการใช้ประโยชน์จากที่ดินทิ้งการทำอากาศยาน ฯ และ  
 กองทัพอากาศนั้น กองทัพอากาศต้องย้ายที่ทำการต่าง ๆ จากฝั่งตะวันตกไปฝั่งตะวันออก  
 ของสนามบินทั้งหมด กองทัพอากาศจึงจำเป็นต้องสร้างอาคารที่ทำการ, ที่พักอาศัย สิ่ง  
 อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมขึ้น โดยการทิ้งอากาศยาน ฯ เป็นผู้จัดทำงบประมาณในการนี้  
 ให้จำนวน ๑,๔๓๗.-ล้านบาท สำหรับเป็นค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ (ดูตาราง ๔.๒)

ตาราง ๔.๒ รายการก่อสร้าง, ช่วงเวลาและเงินงบประมาณของโครงการ ฯ

ลำดับ	รายการ	ช่วงเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
๑.	ย้ายกองบัญชาการกองทัพอากาศ	๒๕๒๒ - ๒๕	๗๒๕.๘๕
๒.	ปรับปรุงบริเวณกองบิน ๒ ทดแทนกองบิน ๑	๒๕๒๓ - ๒๕	๓๐๐.๕๐
๓.	ย้ายกองช่างอากาศ, กองบังคับการบิน กรมการบินพลเรือน ไปฝั่งตะวันออก	๒๕๒๓ - ๒๕	๘๒.๗๒
๔.	ย้ายกองบังคับการ กรมอากาศโยธินและที่พัก ทหารกองพัน ๒ กรมอากาศโยธิน	๒๕๒๓ - ๒๕	๑๖๖.๒๒
๕.	ย้ายระบบการจ่ายเชื้อเพลิง จากกองบิน ๑ ไปกองบิน ๒	๒๕๒๕	๒๕.๐๐
๖.	ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	๒๕๒๒ - ๒๕	๑๓๗.๘๕
รวมทั้งสิ้นเป็นเงิน			๑,๔๓๗.๑๓

ที่มา : สำนักงานโครงการย้ายที่ตั้งกองทัพอากาศ



โดยมีรายการที่สำคัญคือ ย้ายกองบัญชาการกองทัพอากาศ และที่ทำการต่าง ๆ ไปตั้ง  
 ตะวันออก-ปรับปรุงบริเวณกองบิน ๒ ทดแทน กองบิน ๑ ย้ายกองช่างอากาศ  
 กองบังคับการบิน กรมการบินพลเรือน ไปตั้งตะวันออก, ย้ายกองบังคับการกรมอากาศโยธิน  
 และกองพันที่ ๑ กรมอากาศโยธิน ไปตั้งตะวันออกและย้ายระบบการจ่ายเชื้อเพลิงจาก  
 กองบิน ๑ ไปยัง กองบิน ๒ ในการย้ายที่ตั้งครั้งนี้กองทัพอากาศจะสูญเสียพื้นที่ดินที่  
 รับผิดชอบด้านฝั่งตะวันตกไปบางส่วน (ยกเว้นบริเวณตลาดใหม่คอนเมืองและแฟลตกองทัพอากาศ)  
 ไปก็ตามแต่เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติส่วนรวมในค่านเศรษฐกิจ และเพื่อความ  
 คล่องตัวในการดำเนินงาน โดยให้หน่วยงานเกี่ยวควบคุมดูแลกิจการบินพาณิชย์ ซึ่งเป็นลักษณะ  
 ของธุรกิจบริการ และกองทัพอากาศก็ได้พัฒนาการใช้ที่ดินมีการก่อสร้างอาคาร กองบัญชาการ  
 กองทัพอากาศซึ่งจะสะดวกต่อการติดต่อประสานการดำเนินงานของกองทัพอากาศ โดยการ  
 รวมกลุ่มลักษณะงานที่เกี่ยวข้องกันเอาไว้ด้วยกันในบริเวณเดียวกัน รวมทั้งการปลูกสร้างอาคาร  
 ที่พักอาศัยจำนวน ๕๑๓ หน่วย ในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของถนนพหลโยธิน และอีกจำนวน  
 ๕๐ หน่วย ในพื้นที่ทางตอนเหนือของกองทัพอากาศ ห่างออกไปประมาณ ๕ กม. ซึ่ง  
 เรียกว่าบริเวณลาดเป๊ก ในการนี้ก็จะทำให้ข้าราชการกองทัพอากาศคอนเมืองใค้มีที่พักอาศัย  
 ที่มั่นคงแข็งแรงและอยู่รวมกันในพื้นที่เดียวกัน แม้จะไม่ไ้เพิ่มจำนวนผู้พักอาศัยขึ้นก็ตาม  
 เนื่องจากเป็นการสร้างทดแทนอาคารฝั่งตะวันตกของท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวน ๑๙๒  
 หน่วย และทดแทนที่พักอาศัยฝั่งตะวันตกของถนนพหลโยธิน ที่ต้องรื้อถอนเพื่อสร้างอาคาร  
 สถานข้าราชการที่ย้ายมาจากฝั่งตะวันตกของท่าอากาศยานกรุงเทพ

จากข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพ ทำให้กองทัพอากาศ  
 มีพื้นที่ลดลงร้อยละ ๔๔ คงเหลือพื้นที่ร้อยละ ๕๖ หรือคิดเป็นพื้นที่จำนวน ๓,๖๒๒ ไร่  
 โดยกองทัพอากาศไ้มีการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ (ดูแผนที่ ๓.๒๔ และตาราง ๓.๓๒)  
 และเหลือพื้นที่ว่างโล่งที่สามารถจะพัฒนาไ้จำนวนร้อยละ ๓๕.๔ หรือคิดเป็นพื้นที่จำนวน  
 ๑,๒๕๔ ไร่ โดยพื้นที่เหล่านี้มีรวมทั้ง บ่อ, ทุ่ง, คลอง ซึ่งไ้ขุดกินขึ้นมาถมพื้นที่เพื่อ  
 ปลูกสร้างอาคารมาก่อน

สำหรับแนวโน้มนการจัดหาพื้นที่เพื่อการพัฒนา공항พอากาศในอนาคตนั้น เนื่องจากมีข้อจำกัดทางลักษณะภูมิประเทศไม่อาจจะขยายพื้นที่ออกไปในเขตใกล้เคียงได้ (แผนที่ ๔.๑) กล่าวคือ

๑. ทางทิศตะวันออกแนวเขตที่ดินของกองทัพพอากาศเสียบตามแนวริมคลองถนนตลอดลงมาถึงท่าน้ำทิศใต้

๒. ทางทิศตะวันตกติดกับเขตที่ดินใช้ประโยชน์ของ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

๓. ทางทิศเหนือติดกับชุมชนที่ดินจักรวรรของกองทัพพอากาศ กม. ๒๕ - ๒๖ และที่ดินของ เอกชนที่ชอยแอนแนกซ์ ในชุมชนเหล่านี้ปัจจุบันเป็นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง - สูง

เมื่อพิจารณาแล้ว การขยายพื้นที่ออกไปในเขตใกล้เคียงไม่อาจทำได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่ ๆ มีอยู่เดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากกองทัพพอากาศจะได้รับผลกระทบจากการใช้ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน โดยที่ต้งย้ายสถานที่ทำงานจากฝั่งตะวันตกไปอยู่ฝั่งตะวันออกหมดแล้ว ก็อาจได้รับผลกระทบออกไปในอนาคตถึงการขยายตัวของท่าอากาศยานโดยพิจารณาจาก แผนที่ ๔.๑ โดยที่ท่าอากาศยานกรุงเทพมีทางวิ่ง ๒ ทาง คือ ทางวิ่งเส้นตะวันออกและเส้นตะวันตก และทางวิ่งทั้งสองมีระยะห่างกันเพียง ๒๔๕ เมตร ซึ่งความถุกขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้แต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ เป็นต้นมาว่า สนามบินชนิดที่มีสองทางวิ่งขนานกันทางวิ่งทั้งสองจะต้องห่างกันไม่น้อยกว่า ๑,๕๐๐ เมตร จึงจะสามารถให้เครื่องลงด้วยระบบการบิน โดยใช้เครื่องอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักพร้อม ๆ กันทั้งสองทางวิ่งได้ ดังนั้นปัจจุบันท่าอากาศยานกรุงเทพเครื่องบินจึงขึ้นลงได้ครั้งละทางวิ่ง แม้ว่าการท่าอากาศยานจะมีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๓๓ - ๒๕๓๔ (กฎการาง ๔.๓) ซึ่งเป็นโครงการที่เงินทุนดำเนินการกว่า ๕,๐๐๐ ล้านบาท โดยทุนจำนวนนี้แยกเป็นเงินกู้ต่างประเทศส่วนหนึ่ง โดยกู้จากกองทุนร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลของญี่ปุ่น ( The Overseas Economic Cooperation Fund, JAPAN ) เงินกู้ภายในประเทศและกำไร

ตาราง ๔.๓ รายการก่อสร้างช่วงเวลาและเงินงบประมาณของโครงการ  
พัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๒๓ - ๒๕๒๔

ลำดับ	รายการ	ช่วงเวลา ดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
๑	ก่อสร้างทางวิ่ง, ทางขับและสิ่งอำนวยความสะดวก	๒๕๒๓ - ๒๕	๖๕๓.๓
๒	อุปกรณ์และเครื่องช่วยเหินอากาศ	๒๕๒๓ - ๒๖	๑๕๖.๔
๓	อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศใหม่	๒๕๒๕ - ๒๘	๑,๘๔๗.๘
๔	อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ	๒๕๒๔ - ๒๕	๑๑๔.๔
๕	คลังสินค้า	๒๕๒๔ - ๒๗	๓๕๐.๐
๖	ลานจอดเครื่องบินเพิ่ม	๒๕๒๔ - ๒๗	๕๘๑.๑
๗	บริเวณที่จอดรถยนต์	๒๕๒๔ - ๒๖	๒๓๖.๘
๘	สถานีเก็บเพลิงแห่งที่ ๑	๒๕๒๔ - ๒๕	๓.๙
๙	สถานีเก็บเพลิงแห่งที่ ๒	๒๕๒๕	๔.๖
๑๐	คลังน้ำมันเชื้อเพลิงและระบบการจ่ายน้ำมัน	๒๕๒๔ - ๒๖	+
๑๑	ระบบสื่อสาร	๒๕๒๔ - ๒๖	๑๘๑.๔
๑๒	ระบบไฟฟ้าต่าง ๆ	๒๕๒๔ - ๒๘	๒๔๐.๕
๑๓	คิกคังและชุดขนน้ำประปา	๒๕๒๔ - ๒๘	๖.๒
๑๔	ไฟฟ้าลานจอดสนามบิน	๒๕๒๔ - ๒๘	๒๕.๙
๑๕	ถนนภายในสนามบิน	๒๕๒๔ - ๒๗	๖๔.๘
๑๖	รั้วสนามบิน	๒๕๒๔ - ๒๖	๓.๔
๑๗	ปรับปรุงอาคารเก็บต่าง ๆ	๒๕๒๔ - ๒๕	๕๔๐.๔
๑๘	ออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง	๒๕๒๓ - ๒๘	๕๙.๑
รวมเป็นเงิน			๕,๐๓๔.๐

+ ไม่มีข้อมูล

ที่มา : กองโครงการและประเมินผล ฝ่ายแผนงาน ทอท. สิงหาคม ๒๕๒๓

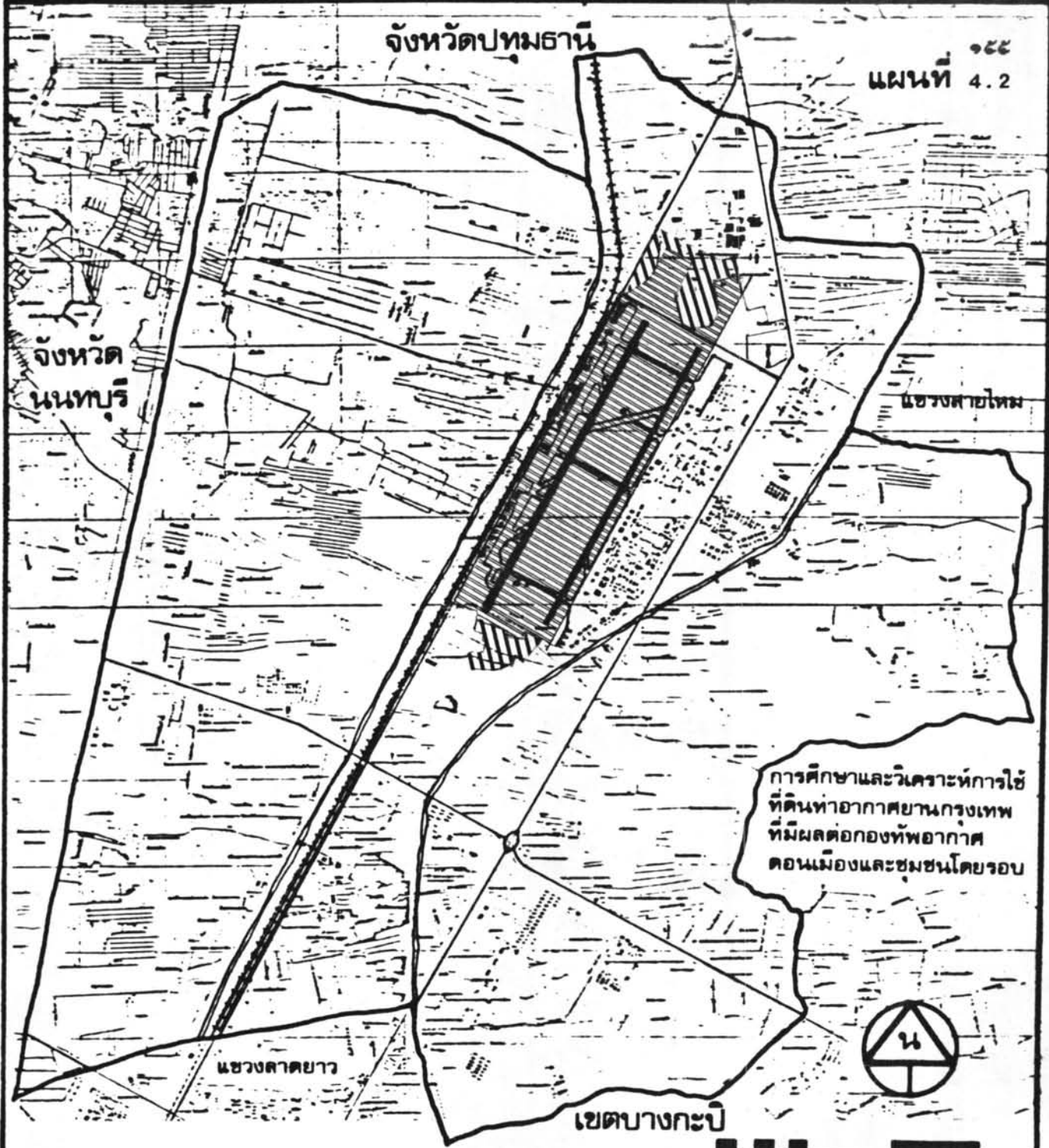
ที่ได้จากการดำเนินงานเมื่อโครงการนี้เสร็จเรียบร้อยแล้วจะทำให้ท่าอากาศยานกรุงเทพ  
มีประสิทธิภาพสามารถรับการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคตไปจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๓๘  
เป็นอย่างน้อย หรืออาจใช้ไ้จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๔๓ หลังจากนั้นแล้วความจำเป็นในการ  
ก่อสร้างทางวิ่ง - คูขนาน โดยให้มีระยะห่างจากทางวิ่งเส้นใหม่ที่กำลังก่อสร้างอยู่  
ระหว่างทางวิ่งเก่าทั้งสองเส้นเป็นเงินค่าก่อสร้างจำนวน ๖๖๓,๗๔๓,๐๐๐ บาท โดย  
กำหนดแล้วเสร็จภายใน ๑๕ กันยายน ๒๕๒๕ ดังนั้นหากจะให้เป็นไปตามข้อกำหนด  
ขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศระยะห่างระหว่างทางวิ่ง ๑,๕๐๐ - ๒,๐๐๐ เมตร  
ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรับปริมาณเครื่องบินขึ้นลงในชั่วโมงหนาแน่นไ้ถึง  
๗๐ ครั้งต่อชั่วโมง หรือมากกว่า ก็มีความจำเป็นจะต้องไ้รับการพิจารณากันใหม่อีกครั้ง  
และนั่นก็คือผลกระทบที่กองทัพอากาศชนเมืองจะต้องไ้รับไ้โดยตรงจากการพัฒนาท่าอากาศยาน  
กรุงเทพ ในช่วงหลังปี พ.ศ. ๒๕๓๘

ในการพัฒนาท่าอากาศยานตามโครงการปี พ.ศ. ๒๕๒๓ - ๒๕๒๘ นี้  
การทำอากาศยานจำเป็นต้องจัดหาที่ดินก้านทิศเหนือและทิศใต้เพิ่มเติมจากที่ดินที่ขอใช้ประโยชน์  
จากกองทัพอากาศ อีกจำนวน ๔๕๓ ไร่ ๖ งาน ๗๔ วา<sup>๒</sup> (กฎแผนที่ ๔.๒) ในการ  
นี้ไ้ซื้อไ้แล้วจำนวน ๑๖๕ ไร่ ๓ งาน ๑๐ วา<sup>๒</sup> ราคาไร่ละ ๖๕,๐๐๐ บาท  
เป็นเงินรวม ๑๐,๖๕๕,๓๗๕ บาท (รวมค่ารื้อถอนอาคาร ๑๔๕,๐๐๐ บาท) เป็นที่  
ราชพัสดุจำนวน ๑๖ ไร่ ดังนั้นเหลือพื้นที่ที่ดินที่ต้องการทางก้านเหนือจำนวน ๑๓๘ ไร่  
๓ งาน ๓๖ วา<sup>๒</sup> และทางก้านใต้จำนวน ๑๗๔ ไร่ ๒๕ วา<sup>๒</sup> โดยเจ้าของที่ดิน  
เสนอขายในราคาไร่ละ ๔๐๐,๐๐๐ - ๖๐๐,๐๐๐ บาท จึงไม่เป็นที่ตกลง ดังนั้น  
การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องขอไ้เวนคืนที่ดินจำนวน  
ดังกล่าวเพื่อใช้ประโยชน์แกกิจการบินของประเทศ

การใช้ที่ดินของกองทัพอากาศและชุมชนโดยรอบในอนาคตจะไ้รับผลกระทบจาก  
ท่าอากาศยานกรุงเทพเมื่อถึงปี พ.ศ. ๒๕๓๘ เมื่อท่าอากาศยานกรุงเทพมีความจำเป็น  
ต้องพัฒนาต่อไปหากกรุงเทพมหานครยังไม่สามารถจะมีท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่สอง  
ไ้ ซึ่งอาจจะเนื่องจากปัญหาเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศคือภาวะเงินเฟ้อและการขาดดุลย์

จังหวัดปทุมธานี

๑๕๕  
แผนที่ 4.2



แสดง : พื้นที่ขยายทางด้านเหนือและใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพ

สัญลักษณ์ :  
 ■ พื้นที่ดินเดิม  
 ▨ พื้นที่ดินขยาย

ที่มา : ทอท. พ.ศ. 2524



การค้ำกับต่างประเทศซึ่งทวีสูงขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อถึงเวลานั้นแล้วพื้นที่ทำอากาศยาน ฯ  
 ปัจจุบันจำนวน ๓,๓๘๖ ไร่ รวมกับที่จัดซื้อไว้แล้วจำนวน ๑๖๕ ไร่ และที่ราชพัสดุ  
 ทางก้านใต้สนามบิน ๑๖ ไร่ รวมเป็นจำนวน ๓,๕๖๗ ไร่ รวมทั้งที่ขอให้เวนคืนอีก  
 ๓๑๒ ไร่ รวมเป็นพื้นที่ทั้งสิ้น ๓,๘๗๙ ไร่ ก็ยังไม่เพียงพอที่จะสร้างทางวิ่งเส้นใหม่  
 ให้ถูกต้องตามกฎขององค์การการบินระหว่างประเทศได้ ทั้งนี้ถ้าหากจะสร้างทางวิ่ง  
 เส้นใหม่แล้วก็ต้องใช้พื้นที่ดินทางฝั่งตะวันตกของทางวิ่งใหม่หรือทางฝั่งตะวันออกของทางวิ่งใหม่  
 โดยมียะห่างจากทางวิ่งใหม่อย่างน้อย ๑,๕๐๐ - ๒,๐๐๐ เมตร สำหรับพื้นที่ทางฝั่ง  
 ตะวันตกซึ่งอยู่ในเขวงสีกันนั้นต้องการพื้นที่อย่างน้อย ๖,๕๐๐ ไร่ (กฎเกณฑ์ ๔.๓) เพื่อ  
 พัฒนาและสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๒ ในการนี้ชุมชนในเขวงสีกันจะได้รับผลกระทบกระเทือน  
 อย่างมาก กล่าวคือมีบ้านเรือนราษฎรจำนวนประมาณ ๔,๕๐๐ ครอบครัว โรงเรียน  
 ๑๔ โรงเรียน โรงงาน ๔ โรงงาน วัด ๒ วัด นอกจากนี้ยังมี Threshold  
 เกี่ยวกับถนนวิภาวดีรังสิต, ทางรถไฟสายเหนือ, คลองเปรมประชากร ซึ่งจำเป็นจะต้อง  
 เปลี่ยนแนวใหม่ หรือมิฉะนั้นก็จะต้องสร้าง Over Bridge ทลอคแนว Threshold  
 ทั้ง ๓ อย่างด้วย ซึ่งแนวการพัฒนาทางก้านตะวันตกนี้จะต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก  
 เพื่อดำเนินการสำหรับสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ และการเวนคืนที่ดินรวมทั้งการจัดหาที่ดินให้ราษฎร  
 ชุมอาศัย

สำหรับพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกนั้น พื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นที่ดินของกองทัพอากาศ  
 แต่ก็ไม่เพียงพอจึงมีความจำเป็นต้องจัดหาที่ดินเพิ่มอีกประมาณ ๒,๕๐๐ ไร่ รวมใช้พื้นที่  
 เพื่อพัฒนาทำอากาศยานทางก้านตะวันออกจำนวนประมาณ ๙,๐๐๐ ไร่ (กฎเกณฑ์ ๔.๓)  
 เป็นพื้นที่ ๆ อยู่ในเขวงคลาบบางเขนและคลองถนน เมื่อวางแนวทางวิ่งเส้นตะวันออก  
 ใหม่แล้ว แนวทางวิ่งจะอยู่ห่างจากถนนพหลโยธินประมาณ ๓๐๐ เมตร จึงจำเป็นต้อง  
 ปิดถนนพหลโยธินตั้งแต่แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคีถึงทางบรรจบถนนวิภาวดีรังสิตก้านเหนือ

ในการสร้างทางวิ่งเส้นใหม่จำเป็นต้องย้ายกองทัพอากาศออกจากที่ตั้งขอนแก่น  
 ซึ่งหากพัฒนาทำอากาศยาน ฯ มาทางฝั่งตะวันออกจะมีข้อยุ่งยากมากกว่าฝั่งตะวันตก คือ



จังหวัด  
นนทบุรี

แขวงสายไหม





แขวงลาดยาว

เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้  
ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศ  
ดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ



แสดง : แนวโน้มการใช้ที่ดินของ สัญลักษณ์ :

- ท่าอากาศยานกรุงเทพ     การใช้พื้นที่ดินทางด้านตะวันตกของทางวิ่งใหม่
-  การใช้พื้นที่ดินทางด้านตะวันออกของทางวิ่งใหม่
-  ทางวิ่งใหม่กำลังก่อสร้าง
-  ทางวิ่งในอนาคต

๑. งบประมาณการย้ายกองทัพอากาศจะสูงมากเพราะต้องจัดหาสถานที่ทำการให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งตั้งอยู่ที่คอนเมือง

๒. กองย้ายบ้านพักอาศัยของข้าราชการจำนวนกว่า ๑,๕๗๖ ครอบครัว มีผู้พักอาศัยจำนวน ๑๐,๕๑๔ คน นอกจากนี้ยังต้องจัดหาที่อยู่อาศัยให้กับข้าราชการอีกจำนวนประมาณ ๕๐,๐๐๐ คน ซึ่งมีจำนวนผู้อยู่ในอุปการะของครอบครัวเป็นจำนวนประมาณ ๒๓๒,๐๐๐ คน

๓. ทำให้ข้าราชการกองทัพอากาศเสียขวัญและกำลังใจ หากจะค่อยโยกย้ายไปอยู่ที่แห่งใหม่ ซึ่งจากที่อยู่เก่านี้มีความผูกพันอยู่กับสภาพแวดล้อมซึ่งอยู่มาแต่ดั้งเดิม

๔. ทางด้านชุมชน แนวเขตการพัฒนาท่าอากาศยานจะต้องครอบคลุมพื้นที่ชุมชนหนาแน่นบริเวณการค้าสะพานใหม่ชุมชนในแขวงคลองถนน ซึ่งชุมชนเหล่านี้จะได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก อาจจะทำให้เกิดปัญหาทางสังคมและทางการ เมืองตามมาได้ในที่สุด

๕. ทำให้เกิดการสูญเสียเปล่าทางเศรษฐกิจในอาคารสิ่งก่อสร้างที่ กองทัพอากาศก่อสร้างไว้โดยเฉพาะอาคารของกองทัพอากาศซึ่งสร้างโดยใช้งบประมาณในโครงการย้ายที่ตั้งกองทัพอากาศจากฝั่งตะวันตกมาฝั่งตะวันออกเป็นเงินงบประมาณถึง ๑,๕๓๗ ล้านบาท รวมทั้งโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ซึ่งทางวังจะต้องสร้างบ้านโรงพยาบาล จำเป็นต้องจัดหาที่ใหม่ ทำให้สูญเสียเปล่าในการลงทุนของโครงการอาคารคุ้มเกล้าซึ่งเป็นอาคารสูงถึง ๑๒ ชั้นรับคนไข้ได้ ๕๕๐ เตียง\* รวมทั้งอาคารอื่น ๆ อีกจำนวนมาก

กล่าวโดยสรุปแล้วแนวโน้มการพัฒนาท่าอากาศยานไปทางทิศตะวันตกมีความเป็นไปได้มากกว่าการพัฒนาทางทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน แต่การพัฒนาในพื้นที่ดังกล่าวเป็นนโยบายระดับชาติที่จะต้องมีการกำหนดนโยบายไว้ให้แน่นอนเสียตั้งแต่ในปัจจุบันว่าจะพัฒนาพื้นที่ท่าอากาศยานในบริเวณคอนเมืองต่อไปหรือจะสร้างท่าอากาศยานแห่งที่ ๒ ในพื้นที่ ๆ ยังไม่มีปัญหาในก้านที่อยู่อาศัยหนาแน่นเช่นในบริเวณคอนเมืองปัจจุบันนี้ โดยที่ท่าอากาศยานแห่งใหม่จะสิ้นเปลืองงบประมาณการลงทุนน้อยกว่า รวมทั้งจะเป็นการพัฒนาชุมชนแห่งใหม่

\* ดร.สว่าง ประจักษ์ธรรม "อาคารมูลนิธิคุ้มเกล้า" วิศวกรรมสาร ๓๓ (ตุลาคม ๒๕๒๓) : ๑๐ - ๑๔

## ๒. การใช้ที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารของชุมชน

การใช้ที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคารของชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ และกองทัพอากาศกองเมือง นอกจากการที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ แล้ว ยังจะต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เมื่อ ๒๕ เมษายน ๒๕๐๐ โดยประกาศ ฉบับนี้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดิน อากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ รวมทั้งจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยเขตปลอดภัยในราช การทหาร พ.ศ. ๒๔๗๕

การกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ (กฎแผนที่ ๔.๔) มีพื้นที่ในเขต ปลอดภัยรวม ๒๕.๓๖๕ ตร.กม. หรือประมาณ ๑๕,๔๕๓.๑๒๕ ไร่ และมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติเขตปลอดภัยการเดินอากาศนี้ได้กำหนดไว้ว่า "ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้าง หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นเว้นแต่จะได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่" ทั้งนี้เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัตินี้แล้ว ผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งอยู่ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศนั้น หากจะดำเนินการปลูกสร้างอาคารหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นก็จำเป็นต้องขออนุญาตจากการท่าอากาศยาน แห่งประเทศไทยให้พิจารณาเสียก่อนว่า ความสูงของสิ่งปลูกสร้างหรือต้นไม้มีความสูง เกินขีดจำกัดที่จะเป็นอันตรายต่อกิจการบินในการบินขึ้นลงของเครื่องบินหรือไม่ แต่ในสภาพ ที่แท้จริงแล้วความสูงของอาคารพักอาศัยมีความสูงน้อยกว่าอาคารโรงงานอุตสาหกรรม หรืออาคารที่ทำการบินจึงไม่เป็นปัญหาในทางปฏิบัติมากนัก ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าเขตปลอดภัย ในการเดินอากาศนี้ มีผลต่ออาคารประเภทโรงงานอุตสาหกรรมในชุมชนมากกว่าอาคารพัก อาศัยของชุมชน

สำหรับเขตปลอดภัยในราชการทหาร (กฎแผนที่ ๔.๔) ซึ่งชุมชนที่อยู่โดยรอบ กองทัพอากาศกองเมือง จะได้รับผลกระทบนั้นมีพื้นที่ในเขตปลอดภัย ๑๖ ตร.กม. หรือ

จังหวัด  
นนทบุรี

แขวงสายไหม

แขวงลาดยาว

เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้  
ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศ  
ดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ



แสดง : แนวเขตปลอดภัยการ สัญญลักษณ์:

เดินอากาศและเขตปลอดภัย



แนวเขตปลอดภัยการเดินอากาศ

ในราชการทหาร



แนวเขตปลอดภัยในราชการทหาร

ที่มา :

ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่องกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2500

พระราชบัญญัติเขตปลอดภัยในราชการทหาร พ.ศ. 2478

ประมาณ ๑๐,๐๐๐ ไร่ ซึ่งตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยเขตปลอดภัยในราชการทหารนี้ได้กำหนดไว้ว่า

ห้ามมิให้บุคคลปลูกสร้างอาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างลงในบริเวณเขตปลอดภัยนั้น หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่มีอยู่แล้ว หรือเพาะต้นไม้ซึ่งอาจเป็นภัยหรือยักย้ายต้นไม้ที่ปลูกไว้แล้วอันมีสภาพเป็นอันตรายถึงชีวิต เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก กระทรวงกลาโหมและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบอนุญาตนั้นด้วย\*

จากพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้มีพระราชกฤษฎีกากำหนดบริเวณเขตปลอดภัยในราชการทหารแห่งกองทัพอากาศในท้องที่อำเภอบางเขน จังหวัดพระนครและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. ๒๔๘๕ ต่อจากนั้นกองทัพอากาศ ได้มีเรื่องขอความเห็นการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตควบคุมกับผู้ว่าราชการจังหวัดพระนคร เพื่อหาแนวทางปฏิบัติของผู้ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตควบคุม โดยให้ผู้ขออนุญาตยื่นเรื่องราวขอปลูกสร้างอาคารไปยังกองทัพอากาศก่อน เมื่อกองทัพอากาศไม่ขัดข้องก็เสนอเรื่องไปยังกรมโยธาเทศบาล แต่ในปัจจุบันให้เสนอเรื่องไปยังเขตนางเขนพิจารณาเห็นชอบแล้วก็แนบใบอนุญาตส่งเรื่องคืนกองทัพอากาศเพื่อกำหนดการเวียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมขออนุมัติต่อไปสำหรับรายละเอียดการดำเนินการขออนุญาตนั้นมีคำชี้แจงกรมช่างโยธาทหารอากาศ เรื่องการปลูกสร้างในเขตปลอดภัยในราชการทหาร พ.ศ. ๒๔๒๐ นอกจากนี้ กรมส่งกำลังบำรุงทหารอากาศ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตให้ปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในราชการทหารเมื่อ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๑๕ โดยมีสาระในส่วนที่เกี่ยวข้องกับชุมชน คือ

๑. ขอบเขตที่ต้องควบคุมการก่อสร้างเป็นพิเศษได้แก่ พื้นที่ภายในบริเวณระหว่างแนวเขตรถไฟสายเหนือทางคันทิศตะวันตกของสนามบินดอนเมือง และภายในแนวเขตถนนพหลโยธินทางคันทิศตะวันออกของสนามบินดอนเมือง ซึ่งอยู่ในเขตปลอดภัยในราชการทหาร ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นซึ่งอาจเป็นภัยต่อราชการทหาร

\*พระราชบัญญัติว่าด้วยเขตปลอดภัยในราชการทหาร พ.ศ. ๒๔๗๕ ม. ๕



๒. ห้ามมิให้สร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่เป็นที่เก็บเชื้อเพลิง วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตราย

๓. ห้ามมิให้ปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะใช้เป็นที่คอกหรือเป็น เป้าหมายเกินรัศมีซึ่งอาจเป็นภัยต่อราชการทหาร

๔. ภายในเขตปลอดภัยในราชการทหารการสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง ให้คำนึงถึงความสูง เป็นเกณฑ์โดยกำหนดไว้ว่าพื้นที่ปลายทางรั้ววัดจากศูนย์กลางทางรั้วออกไป ข้างละ ๓๐๐ เมตร และความยาวระยะ ๕๐๐ เมตร จะปลูกสร้างสิ่งใดไม่ได้ ความยาวต่อจากนั้นถึงระยะ ๑,๐๐๐ เมตร ให้มีสิ่งก่อสร้างไต่แต่ความสูงไม่เกิน ๕ เมตร และยาวออกไปจนถึงระยะ ๑,๕๐๐ เมตร ความสูงสิ่งก่อสร้างต้องไม่เกิน ๑๐ เมตร สำหรับด้านข้างจากถึงกลางทางรั้วออกไปข้างละ ๓๐๐ เมตร จะปลูกสร้างสิ่งใดไม่ได้ ระยะต่อไป ๑๐๐ เมตรความสูงสิ่งก่อสร้างไม่เกิน ๕ เมตร และระยะต่อออกไปอีก ๒๐๐ เมตร ความสูงของสิ่งก่อสร้างไม่เกิน ๑๐ เมตร

๕. พื้นที่ภายในแนวเขตถนนพหลโยธินทางด้านทิศตะวันออกของสนามบินดอนเมือง ยกเว้นบริเวณตลาดคิงเจริญซึ่งเป็นย่านตลาดการค้าและเป็นชุมชนหนาแน่นอยู่แล้ว ให้ยึดถือ เป็นเขตควบคุมการก่อสร้าง ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือ ปลูกต้นไม้ยืนต้นซึ่งอาจเป็นภัยต่อราชการทหารอีกต่อไป

ในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ กองทัพอากาศได้ตีพิมพ์ประกาศเตือนผู้ปลูก สร้างอาคารในเขตปลอดภัยในราชการทหารในบริเวณที่ชุมชนรวม ๕ แห่ง คือ

๑. ปากซอยเชียรสวน
๒. ปากซอยทหารอากาศ
๓. ปากซอยเสนาวัฒนา
๔. ปากซอยหมู่บ้านเปรมประชากร
๕. ในหมู่บ้านธนินทร

โดยป้ายจะมีข้อความว่า



## ประกาศ

ภายในเขตนี้ เป็นเขตปลอดภัยในราชการทหาร ผู้ใดก่อสร้างอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกไม้ยืนต้น รวมตลอดทั้งการแก้ไขเปลี่ยนแปลง ยักย้าย โดยไม่ได้รับอนุญาตจากทางราชการ อาจได้รับโทษตามกฎหมายอย่างสูงถึงจำคุก ๕ ปี ฉะนั้น ก่อนดำเนินการขอไต่ถามคำขออนุญาต ออกกองทัพอากาศก่อนด้วย

กองทัพอากาศ

ผลของพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับที่กล่าวมานี้ทำให้ผู้อยู่ในชุมชนจำเป็นต้องขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศเสียก่อนที่จะดำเนินการขออนุญาตจากเขตบางเขนซึ่งส่วนใหญ่ผู้มีความประสงค์จะปลูกสร้างอาคารก็ได้ขออนุญาต และการขออนุญาตก็ไม่เป็นปัญหาแต่อย่างใดที่เกิดปัญหาได้แก่ผู้ที่ปลูกสร้างอาคารในเขตที่ดินของกรมชลประทานตามแนวริมคลองถนน ทั้งแต่บริเวณสะพานเพิ่มสินลงมาทางคันไค้ของสนามบินดอนเมือง โดยเฉพาะบริเวณหลังตลาดสะพานใหม่จะมีผู้ปลูกสร้างอาคารเป็นจำนวนกว่า ๑๐๐ หลังคาเรือน ผู้ปลูกสร้างอาคารเหล่านี้จะไม่ยอมขออนุญาตจากกองทัพอากาศ ทั้งนี้เพราะการอนุญาตปลูกสร้างอาคารในที่ดินของบุคคลอื่นต้องนำหนังสือยินยอมของเจ้าของที่ดินมาแสดงด้วย แต่ผู้ปลูกสร้างอาคารไม่มีหนังสือยินยอมจากกรมชลประทานที่จะมาแสดงประกอบเพื่อการขออนุญาตปัญหานี้เป็นปัญหาเรื้อรังมานานจนถึงปัจจุบันและจำนวนบ้านเรือนก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ แม้กองทัพอากาศจะได้แจ้งความต่อพนักงานตำรวจให้ดำเนินคดีกับผู้ปลูกสร้างอาคารเหล่านี้ ผลทางคดีก็ไม่สามารถยุติได้ ทั้งนี้เพราะมีการเกินขอบอันความยากจน จนเป็นปัญหาทางการเมืองและผู้ปลูกสร้างอาคารก็ยังอยู่ตลอดมา โดยที่กรมชลประทานซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินริมคลองและกองทัพอากาศเป็นผู้ดูแลเขตปลอดภัยในราชการทหาร รวมตลอดถึงพนักงานตำรวจซึ่งเป็นผู้รักษากฎหมายไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายได้ ดังนั้นกองทัพอากาศจึงทำได้เพียงแต่สร้างรั้วเพื่อการรักษาความปลอดภัยทางการทหารตามแนวริมคลองคันไค้ตั้งแต่สะพานสุกรนาค เสนีย์ลงมาถึงคันไค้สนามบิน

### ๓. สาธารณูปโภคที่เกี่ยวกับท่าอากาศยาน

เนื่องจากการใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นผลทำให้กองทัพอากาศ  
คอนเมืองและชุมชนโดยรอบพลอยได้รับผลประโยชน์จากสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก  
สะดวกต่าง ๆ ทั้งที่เกิดจากท่าอากาศยานกรุงเทพโดยตรงและที่เกิดจากการสนับสนุน  
ท่าอากาศยาน

๓.๑ ถนน ถนนวิภาวดีรังสิตซึ่งแต่เดิมเรียกถนนศรีวิบูลย์ มีความยาว  
ตั้งแต่ทางแยกหลักสี่ต่อกับถนนแจ้งวัฒนะถึงท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นถนนที่สร้างสำหรับ  
ท่าอากาศยานกรุงเทพโดยเฉพาะ เพราะแต่เดิมการเดินทางมาท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ต้องเดินทางโดยทางรถไฟใต้ดินทางเดียว ภายหลังเมื่อสร้างถนนรูปเปอร์ไฮเวย์จึงได้  
ขยายถนนเป็น ๘ ช่องทาง และในปัจจุบันได้ปรับปรุงเป็นถนนขนาด ๑๐ ช่องทางขนาน  
ทั้งนี้ก็เป็นผลมาจากมติของคณะรัฐมนตรีเมื่อ ๒ พฤษภาคม ๒๕๒๑ อนุมัติในหลักการให้  
ปรับปรุงท่าอากาศยานที่คอนเมืองให้ใช้ใ้ต่อไปอีก ๑๐ ปี พร้อมสร้างทางวิ่งของ  
เครื่องบินขึ้นใหม่ห่างจากทางวิ่งเดิมไม่น้อยกว่า ๑๕๐ เมตร ภายในวงเงิน ๘,๐๐๐.-  
ล้านบาท และให้กระทรวงคมนาคมริบค่าเงินการขยายถนนวิภาวดีรังสิต และถนนพหลโยธิน  
สองข้างท่าอากาศยานกรุงเทพ ความจำเป็นของการขยายถนนทั้งสองสายก็เพื่อรองรับ  
การจราจรที่มีปริมาณสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (ดูตาราง ๓.๑๘) และ  
จากการวิเคราะห์ข้อมูลของการศึกษาปัญหาและแนวทางการแก้ไขระบบการจราจรและการ  
จอร์ณบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ พบว่าปริมาณรถยนต์บนถนนวิภาวดีรังสิตหน้าท่าอากาศ  
ยานกรุงเทพในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้ามีประมาณ ๘๒๕ คันต่อชั่วโมง และในช่วง  
เวลาเร่งด่วนตอนเย็นมีประมาณ ๗๕๐ คัน ต่อชั่วโมง (เฉพาะเส้นทางเดียวจาก  
สระบุรี - กรุงเทพ ฯ) ซึ่งแสดงถึงมีผู้อยู่อาศัยในบริเวณคอนเหนือท่าอากาศยานกรุงเทพ

\*อนุถิตย์ อิศรเสนา ณ อยุธยา และ ครรชิต ธีรกุล "การศึกษาปัญหา  
และแนวทางการแก้ไขระบบการจราจรและการจอร์ณบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ." รายงาน  
ผลการศึกษา, (คณะวิศวกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ๒๕๒๒), หน้า ๘

จำเป็นต้องใช้เส้นทางถนนวิภาวดีรังสิตร่วมกับผู้ที่จะไปใช้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพด้วย และเมื่อกรมทางหลวงได้ขยายถนนซึ่งเริ่มจากทางแยกดินแดง ถึงท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นถนนขนาด ๑๐ ช่องทางขนาน และยกยานจะเลี้ยวรถกลับได้เฉพาะทางแยกสุทธิสาร ลาดพร้าว, บางเขน, หลักสี่ และสะพานลอยวงกลับที่สุกรีวักันเหนือของท่าอากาศยาน กม. ๒๕ + ๕๐๐ เท่านั้น ซึ่งก็จะเป็นประโยชน์และเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง สายนี้ แค่อ้อยของเส้นทางสายนี้ก็เนื่องจากในบริเวณหน้าท่าอากาศยานกรุงเทพ กรม ทางหลวงขยายถนนได้เพียง ๖ ช่องทางแบ่ง ทั้งนี้เพราะค่านะวันออกคึกกับร้วท่าอากาศ ยานกรุงเทพ ส่วนค่านะวันตกคึกกับที่คินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำหรับถนนพหลโยธินนั้น กรมทางหลวงก็ได้ขยายจากเดิมขนาด ๒ ช่องทาง เป็นถนนขนาด ๖ ช่องทางแบ่ง ตั้งแต่หน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ถึงทางบรรจบถนน วิภาวดีรังสิต ระยะทาง ๑๓.๕๘๒ กม. ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ผู้เดินทางที่มีที่อยู่อาศัย ในบริเวณค่านะวันออกของท่าอากาศยานกรุงเทพ

ถนนท่าดินแดงเป็นถนนภายในท้องถื่นที่เป็นเส้นทางคมนาคมของผู้อยู่ทางค่านะ วันออกของคลองถนน ซึ่งเลียบคลองถนนเริ่มตั้งแต่เชิงสะพานศุภรนาคเสนีย (สะพานใหม่) ไปจนถึงคลองหนึ่งฉิวจรรกว้าง ๕.๐๐ ม. ความยาว ๓.๕๐๐ ม. ถนนเส้นนี้ มีทางเชื่อมต่อกับถนนพหลโยธิน ใ้ทางเคียวคือที่จุกเริ่มคั้นเชิงสะพานใหม่

ถนนจันทรุเบกษาเป็นถนนที่เชื่อมต่อกะหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน ฉิวจรรกว้าง ๕.๐๐ ม. ความยาว ๒.๑๕๐ ม. โดยลักษณะแล้วจะเป็นถนนที่ สามารถเชื่อมชุมชนทั้งสองฝั่งของท่าอากาศยานกรุงเทพให้มีการเดินทางที่สะดวก แต่มีปัญหา ค้องน่านเขตทหารทำให้บุคคลทั่วไปไม่อาจใช้เส้นทางนี้ใ้

ถนนเชิควุฆากาศ เป็นถนนเลียบทางฝั่งตะวันตกของทางรถไฟสายเหนือ ฉิวจรรกว้าง ๕.๕๐ ม. ความยาว ๓.๑๕๐ ม. ชุมชนทางฝั่งตะวันตกของ ท่าอากาศยานกรุงเทพใช้ถนนเส้นนี้เป็นเส้นทางสัญจร

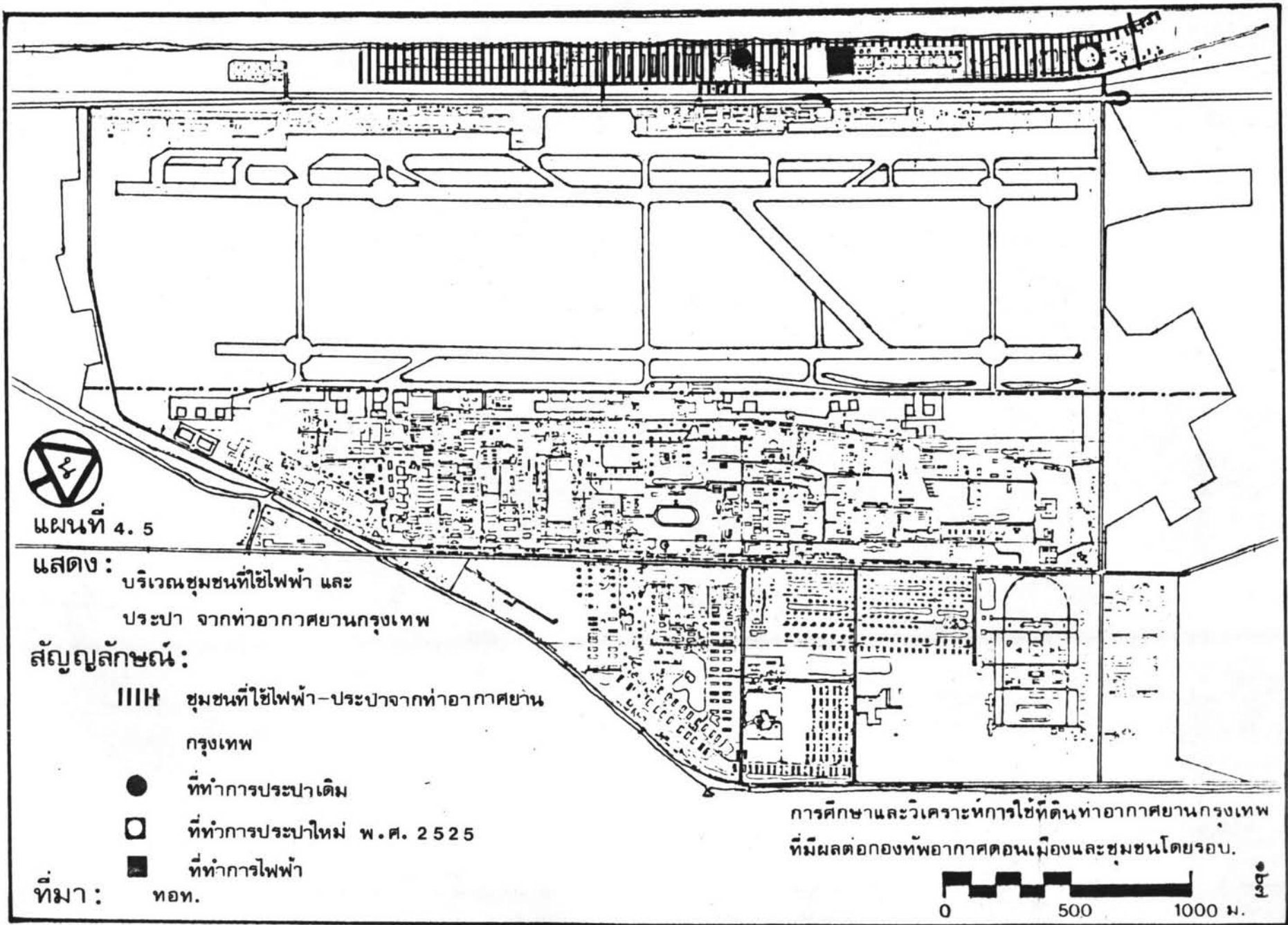
ถนนสรงประภาเริ่มจากข้างวัดคอนเมืองไปจนถึงคลองประปา ถนนสายนี้มีฉิว จรรกว้าง ๕.๕ ม. ความยาว ๓.๕๐๐ ม. ชุมชนในแขวงสีกันใช้ถนนสายนี้มาก

## ๓.๒ ไฟฟ้า

ไฟฟ้าของการทำอากาศยานซึ่งรับจากการไฟฟ้านครหลวง โดยมี อัตราการใช้จำนวนประมาณปีละ ๔๑ ล้านหน่วย โดยการทำอากาศยานจ่ายเงินชำระ ค่ากระแสไฟฟ้าจำนวนปีละ ๔๒ ล้านบาท โดยกระแสไฟฟ้าส่วนหนึ่งได้ก่อให้เกิดประโยชน์ ต่อชุมชนด้านตะวันตกของทำอากาศยาน ซึ่งอยู่ระหว่างทางรถไฟกับคลองเปรมประชากร ตั้งแต่หลังสถานีรถไฟขึ้นไปทางเหนือถึงโรงกำจั่นน้ำโสโครก (คูแผนที่ ๔.๕) จำนวน ผู้ใช้ไฟฟ้านี้อื่นที่จริงแล้วมีจำนวนมากกว่า ๒๓๒ ราย ทั้งนี้เนื่องจากผู้อยู่อาศัยในบริเวณ ใกล้เคียงได้ต่อไฟฟ้าจากเพื่อนบ้านซึ่งขอใช้ไฟฟ้าจากการทำอากาศยาน ฯ ถูกต้องตาม ระเบียบแล้ว หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือผู้ที่ขอต่อไฟฟ้าจากเพื่อนบ้านไม่มีคุณสมบัติที่ถูกต้อง ในการขอใช้ไฟฟ้า อาทิเช่น ผู้ขอใช้ไฟฟ้าจะต้องมีบุคคลใดบุคคลหนึ่งในครอบครัวทำงาน ที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จำนวน ๒๓๒ ราย รวมทั้งให้บริการแก่สถานี รถไฟคอนเมือง ปรินซ์คอนเมือง, ธนาคารอมสิน, โรงเรียนวัดคอนเมือง, โรงเรียนคอนเมือง, วัดคอนเมืองอีกด้วย รวมการใช้กระแสไฟฟ้าในบริเวณพื้นที่นั้น เฉลี่ยเดือนละ ๓๓,๖๙๗ หน่วย จากการสำรวจผู้ใช้ไฟฟ้าของ ทอท. แล้วปรากฏว่า ร้อยละ ๓๕ เป็นผู้ทำงานที่กองทัพอากาศ และร้อยละ ๖๐ เป็นผู้ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ฯ ที่เหลือเป็นผู้ที่ทำงานที่อื่น

## ๓.๓ ประปา

ประปาของทำอากาศยานกรุงเทพได้จากบ่อภาค ๖ บ่อ ซึ่ง ตั้งอยู่หลังสถานีรถไฟ แค่ว่ายังมีโครงการย้ายและขุดเจาะบ่อใหม่ที่บริเวณด้านเหนือจาก ที่เดิมประมาณ ๑.๕ กม. การใช้น้ำประปาของชุมชนที่อยู่ด้านหลังทำอากาศยาน ฯ ระหว่างแนวทางรถไฟถึงคลองเปรมประชากรได้น้ำประปาจากการทำอากาศยาน ฯ ซึ่งมีผู้ใช้จำนวน ๔๕๗ ราย และก็เช่นเดียวกับไฟฟ้าจำนวนผู้น้ำ ๔๕๗ ราย เป็น ผู้น้ำที่ขอต่อท่อประปาถูกต้องตามระเบียบ แต่ผู้น้ำที่ไม่ได้ขอต่อท่อประปาก็ใช้น้ำจากเพื่อนบ้าน เช่นกัน เพราะชุมชนริมคลองเปรมประชากร เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่น ดังนั้นในปัจจุบัน การทำอากาศยาน ฯ กำลังสำรวจจำนวนบ้าน เพื่อดำเนินการต่อท่อประปาให้



แผนที่ 4.5

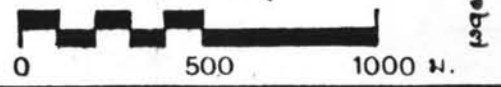
แสดง : บริเวณชุมชนที่ใช้ไฟฟ้า และ  
 ปรปะปา จากท่าอากาศยานกรุงเทพ

สัญลักษณ์ :

- ||||| ชุมชนที่ใช้ไฟฟ้า-ปรปะปาจากท่าอากาศยาน  
 กรุงเทพ
- ที่ทำการปรปะปาเดิม
- ที่ทำการปรปะปาใหม่ พ.ศ. 2525
- ที่ทำการไฟฟ้า

ที่มา : ทอท.

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
 ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.



๑๒๖



## ๓.๔ การขับเพลิง

ทำอากาศยานกรุงเทพมีหน่วยขับเพลิงของทำอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งมีอัตราเป็นกองขับเพลิงและกู้ภัย มีอัตราเจ้าหน้าที่ทุกระดับรวมจำนวน ๑๒๕ คน โดยมีเจ้าหน้าที่ขับเพลิงและกู้ภัยในวันธรรมดาจำนวน ๑๑๐ คน และในวันหยุดราชการ จำนวน ๓๕ คน เตรียมพร้อมเพื่อปฏิบัติการ และรดขับเพลิงประเภทต่าง ๆ จำนวน ๑๓ คัน เพื่อขับเพลิงอากาศยานภายในบริเวณทำอากาศยาน และภายนอกทำอากาศยาน ในรัศมี ๕ ไมล์ และขับเพลิงอาคารทั้งภายในบริเวณทำอากาศยานและพื้นที่นอกเขต ทำอากาศยาน มีพื้นที่รับผิดชอบรวม ๑๘.๐ ตร.กม. (กฎเกณฑ์ที่ ๔.๖) โดยมีขอบเขตความรับผิดชอบคือ

- ทิศเหนือ ตามถนนวิภาวดีรังสิตจรดหลักกิโลเมตรที่ ๒๘ และตามถนนพหลโยธินจรดหมู่บ้านทหารอากาศกิโลเมตรที่ ๒๗
- ทิศตะวันออกจรดคลองถนนค่านทิศตะวันตก
- ทิศตะวันตกจรดเขตซึ่งห่างจากถนนวิภาวดีรังสิตไปทางทิศตะวันตกไม่เกิน ๘๕๐ เมตร รวมทั้งกองพันทหารสื่อสาร กองบัญชาการทหารสูงสุด
- ทิศใต้จรดแนวคลองผ่านถนนวิภาวดีรังสิตที่หลักกิโลเมตร

๒๐ + ๒๐๐

จากขอบเขตความรับผิดชอบดังกล่าวชุมชนที่จะได้รับความช่วยเหลือในกรณีเกิดเพลิงไหม้จากทำอากาศยานกรุงเทพ ก็ได้แก่ชุมชนค่านทิศตะวันตกตลอดแนวคลองเปรมประชากร และค่านทิศเหนือชุมชนที่กินจัสสรของกองทัพอากาศ ส่วนค่านตะวันออกก็เป็นชุมชนบ้านพักของกองทัพอากาศ สำหรับค่านใต้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างโล่ง มีสถานที่ราชการ ๒ แห่ง คือหน่วยบินทางหลวงและแขวงการทางกรุงเทพ, โรงงานอุตสาหกรรม เครื่องสูบน้ำ ๑ แห่ง

\* คำสั่งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยที่ ๗/๒๕๒๔ เรื่องการนำรดขับเพลิงออกปฏิบัติการขับเพลิงอาคารและสถานที่



จังหวัด  
นนทบุรี

แขวงสายไหม

แขวงลาดยาว



เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้  
ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศ  
ดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ



แสดง : ขอบเขตรับมิตชอบการ  
ดับเพลิงของท่าอากาศยาน  
กรุงเทพและกองทัพอากาศ  
ดอนเมือง

สัญลักษณ์ :

-  พื้นที่รับมิตชอบการดับเพลิงท่าอากาศยานกรุงเทพ
-  พื้นที่การดับเพลิงของกองทัพอากาศ

ที่มา : ขอบังคับการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ที่ 7/2524

ระเบียบการดับเพลิง ภายในและภายนอก กองทัพอากาศ พ.ศ. 2516



## ทางสังคม

### ๑. ที่อยู่อาศัยของผู้ทำงาน

เนื่องจากผู้ทำงานที่ทำอากาศยานกรุงเทพและผู้ทำงานที่กองทัพอากาศคอนเมือง ซึ่งเป็นแรงงานโดยตรงของแหล่งงานทั้ง ๒ แห่ง ผู้ทำงานเหล่านี้ย่อมต้องการที่อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงกับที่ทำงาน คือทำอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศคอนเมือง ทั้งนี้ก็เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายรวมทั้งต้องการลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางมาทำงาน จากการสำรวจภาคสนามในเดือนสิงหาคม ๒๕๒๔ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของที่อยู่อาศัยของคนทำงานกับแหล่งงาน โดยศึกษาผู้ทำงานที่ทำอากาศยานจำนวน ๑,๓๕๖ ตัวอย่าง และผู้ทำงานที่กองทัพอากาศจำนวน ๘,๖๒๕ ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

### ๑.๑ ที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานที่ทำอากาศยานกรุงเทพ

ผู้ทำงานที่ทำอากาศยานกรุงเทพมีที่อยู่อาศัยกระจายอยู่ในเขตต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครร้อยละ ๗๒ และต่างจังหวัดร้อยละ ๒๘ สำหรับต่างจังหวัดที่มีที่อยู่อาศัยในจังหวัดปทุมธานีมากที่สุดร้อยละ ๑๐ นอกจากนั้นก็กระจายอยู่ในจังหวัดนนทบุรี อยุธยาและจังหวัดอื่นร้อยละ ๕ ตามลำดับ ส่วนกรุงเทพมหานครมีที่อยู่อาศัยในเขตบางเขนมากที่สุดร้อยละ ๕๒ (ดูตาราง ๔.๔) และที่อยู่อาศัยกระจายในเขตดุสิต, บางกะปิ ซึ่งเป็นเขตติดต่อกับเขตบางเขนร้อยละ ๔ และ ๓ ตามลำดับ นอกจากนี้แล้วก็กระจายอยู่ทั่ว ๆ ไป (ดูแผนที่ ๔.๓)

สำหรับผู้ทำงานที่ทำอากาศยานกรุงเทพมีที่อยู่อาศัยในเขตบางเขนร้อยละ ๕๒ นั้น มีอยู่อาศัยกระจายอยู่ในแขวงต่าง ๆ ทั้งหมด ๕ แขวง โดยมีที่อยู่อาศัยมากที่สุดร้อยละ ๓๔.๔ ในแขวงตลาดบางเขนซึ่งเป็นที่ตั้งของทำอากาศยานกรุงเทพ โดยการที่อากาศยานแห่งประเทศไทยจัดที่อยู่อาศัยให้จำนวน ๑๕๒ หน่วย นอกจากนี้ที่อยู่อาศัยจะอยู่ในบริเวณหมู่บ้านจัดสรร เช่นหมู่บ้านเปรมประชา, หมู่บ้านธนินทร ทางด้านเหนือของทำอากาศยานกรุงเทพ บริเวณหลังตลาดใหม่คอนเมือง หลังวัดคอนเมืองและทางคอนใต้

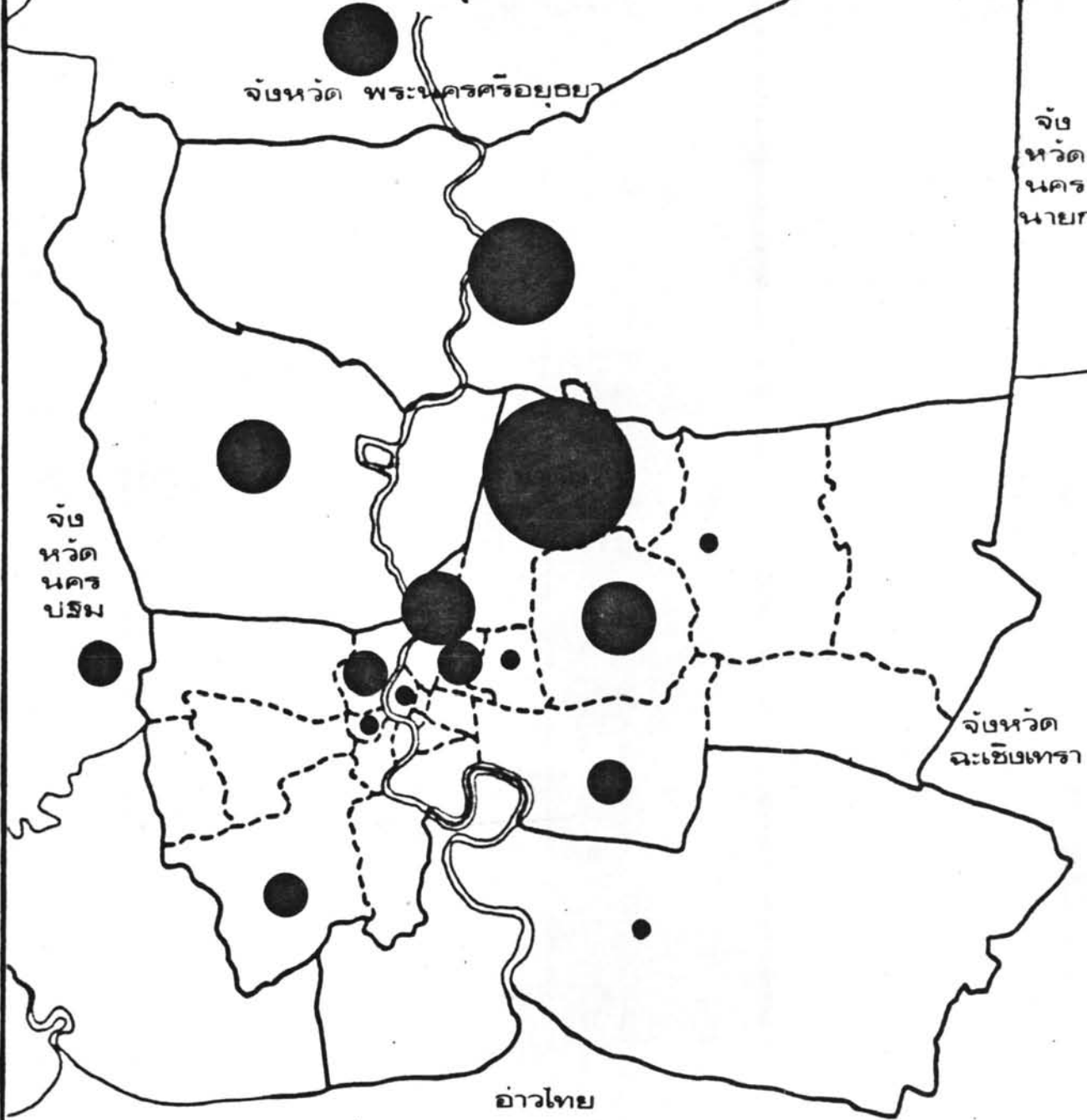
ตาราง ๔.๔ บริเวณที่อยู่อาศัยจำนวนตัวอย่างและร้อยละของผู้ทำงาน

จังหวัด/เขต	ท่าอากาศยานกรุงเทพ		กองทัพอากาศคอมเมือง	
	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
นนทบุรี	๔๕	๕.๓	๒๖๒	๕.๗
ปทุมธานี	๑๘๔	๑๐.๒	๕๖๐	๙.๙
อยุธยา	๔๐	๕.๐	๑๒๔	๒.๘
สมุทรปราการ	๑๗	๐.๙	๕๓	๑.๑
นครปฐม	๒๖	๑.๕	๒๙	๐.๖
จังหวัดอื่น	๘๙	๕.๐	๑๖๕	๓.๖
กุสึศ	๗๑	๘.๐	๑๙๑	๔.๑
บางกะปิ	๖๐	๓.๓	๑๘๒	๓.๙
พญาไท	๔๐	๒.๒	๙๓	๒.๐
พระโขนง	๓๗	๒.๑	๗๔	๑.๗
บางกอกน้อย	๓๖	๒.๐	๑๐๔	๒.๒
บางซุญเทียน	๒๓	๑.๓	๓๙	๐.๘
ห้วยขวาง	๑๒	๐.๗	๓๙	๐.๘
ยานนาวา	๑๒	๐.๗	๒๖	๐.๖
พระนคร	๑๑	๐.๖	๒๐	๐.๔
มีนบุรี	๑๐	๐.๕	๓๖	๐.๘
บางกอกใหญ่	๑๐	๐.๕	๓๙	๐.๘
บางเขน	๔๓๕	๕๒.๑	๒,๕๔๔	๕๕.๐
เขตอื่น	๓๘	๒.๑	๑๔๘	๓.๒
รวมทั้งสิ้น	๑,๗๙๖	๑๐๐.๐	๔,๖๒๘	๑๐๐.๐

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แผนที่ ๔.๗



แสดง: ร้อยละการกระจายตัว      สัญลักษณ์:

ที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานที่ท่าอากาศยาน

กรุงเทพในเขตกรุงเทพมหานคร มากกว่า 50

และจังหวัดใกล้เคียง

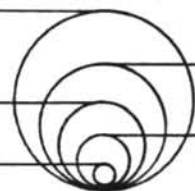
ที่มา: ตาราง 4.4

น้อยกว่า 1

3-6

9-12

1-3



ของท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวนผู้อยู่อาศัยรองลงมาก็ได้แก่แขวงสีกันและแขวงคลองถนน ในอัตราร้อยละ ๒๓.๘ และ ๒๐.๘ ตามลำดับ สำหรับแขวงอื่น ๆ มีจำนวนผู้อยู่อาศัยน้อยลงตามลำดับ (ดูตาราง ๔.๕)

ตาราง ๔.๕ ร้อยละและสัดส่วนของผู้ทำงานที่อยู่อาศัยในเขตบางเขน พ.ศ. ๒๕๒๓

แขวง	ท่าอากาศยาน	กองทัพอากาศ	สัดส่วน
ตลาดบางเขน	๓๔.๔	๑๔.๑	๖ : ๔
อนุสาวรีย์	๓.๒	๒.๗	๕ : ๕
คลองถนน	๒๐.๘	๕๑.๓	๓ : ๗
สีกัน	๒๓.๘	๗.๕	๘ : ๒
ทุ่งสองห้อง	๓.๒	๑.๔	๖ : ๔
สายไหม	๗.๔	๑๒.๑	๔ : ๖
หอเงิน	๐.๔	๐.๔	๕ : ๕
ท่าแร้ง	๐.๖	๑.๒	๓ : ๗
ลาดยาว	๕.๗	๓.๘	๖ : ๔
รวมทั้งสิ้น	๑๐๐.๐	๑๐๐.๐	๕ : ๕

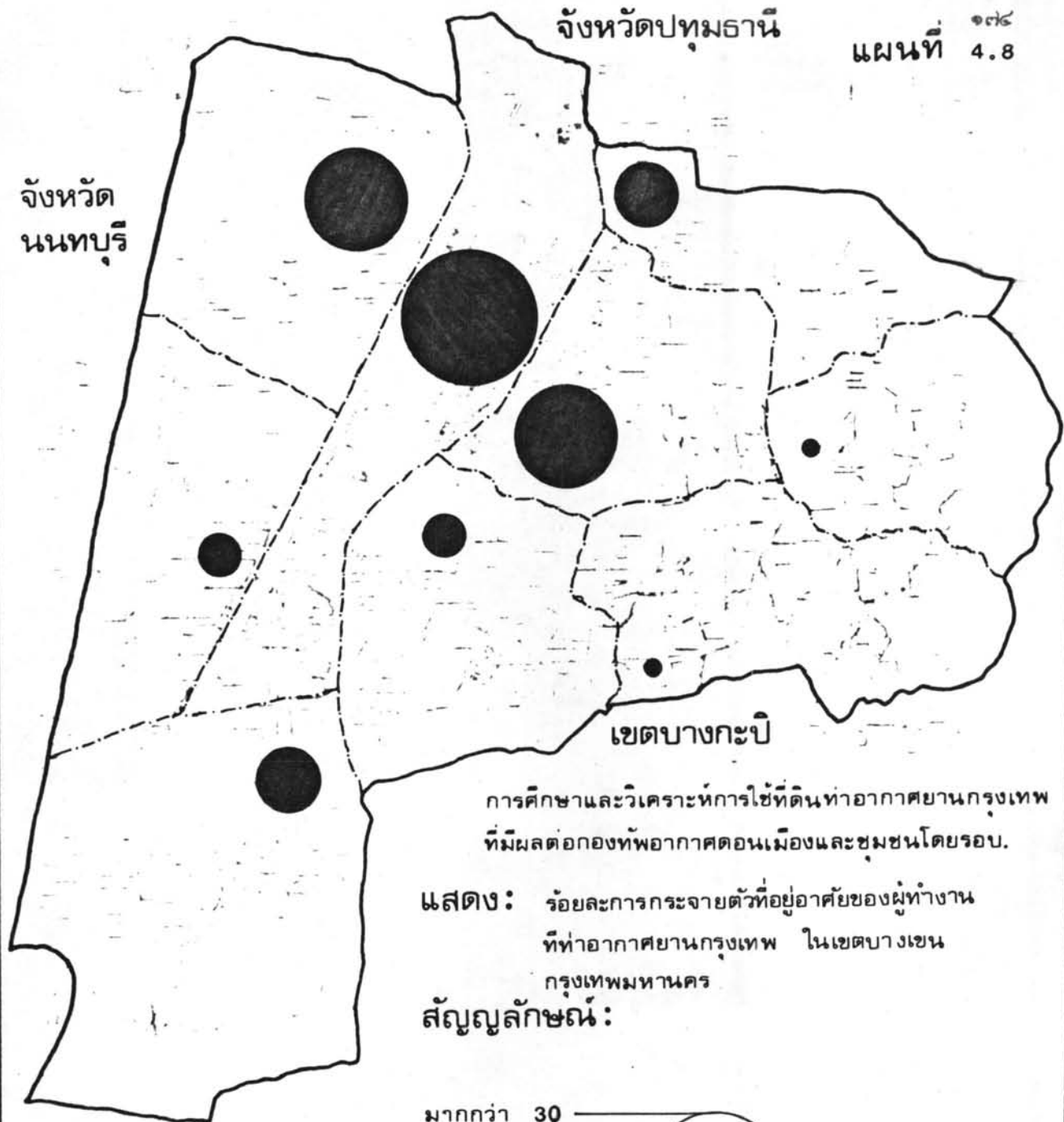
ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

ซึ่งหากจะพิจารณาภาพรวมแล้วจะเห็นได้ว่าร้อยละการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพแบ่งกลุ่มได้ ๕ กลุ่ม (ดูแผนที่ ๔.๘) ร้อยละมากกว่า ๓๐ มีอยู่ในแขวงตลาดบางเขน ร้อยละระหว่าง ๒๐ - ๓๐ อยู่ในแขวงสีกันและคลองถนน ร้อยละระหว่าง ๕ - ๘ อยู่ในแขวงสายไหมและลาดยาว ร้อยละ ๒ - ๔ อยู่ในแขวงทุ่งสองห้องและอนุสาวรีย์ ส่วนในแขวงหอเงินและท่าแร้งมีน้อยกว่าร้อยละ ๑ ดังนั้นที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะกระจายอยู่ในแขวงที่อยู่ใกล้กับท่าอากาศยานกรุงเทพมากที่สุด

จังหวัดปทุมธานี

แผนที่ ๑๓๘  
แผ่นที่ 4.8

จังหวัด  
นนทบุรี

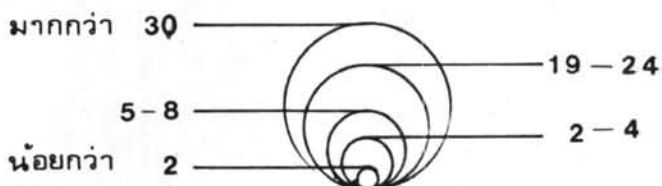


เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ร้อยละการกระจายตัวที่อยู่อาศัยของผู้ทำงาน  
ที่ทำอากาศยานกรุงเทพ ในเขตบางเขน  
กรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์:



เขตปทุมธานี



ที่มา: ตาราง 4.5



### ๑.๒ ที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานที่กองทัพอากาศกองเมือง

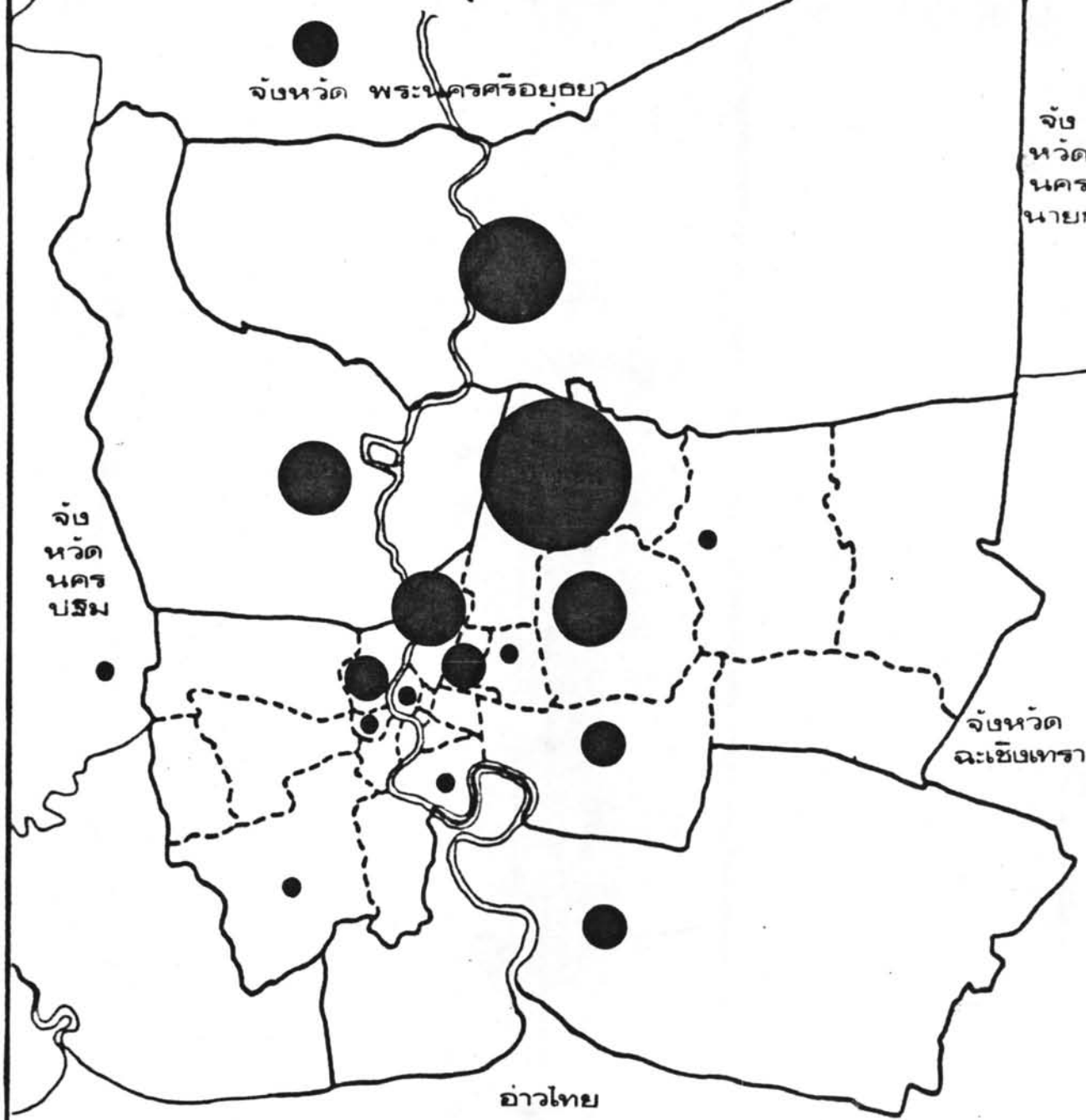
ที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานที่กองทัพอากาศกองเมือง จะกระจายอยู่ในเขตต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครร้อยละ ๗๖ และต่างจังหวัดร้อยละ ๒๔ ซึ่งน้อยกว่าผู้ทำงานที่ทำอากาศยานกรุงเทพ ในส่วนของต่างจังหวัดนั้นร้อยละของผู้ทำงานมีส่วนใกล้เคียงกับผู้ทำงานทำอากาศยานกรุงเทพ ยกเว้นในจังหวัดอยุธยาที่มีอัตราร้อยละน้อยกว่า ๒.๒ แต่มีการกระจายตัวในจังหวัดอื่น ๆ มากกว่าผู้ทำงานที่ทำอากาศยานกรุงเทพ ร้อยละ ๑.๖ สำหรับภายในเขตกรุงเทพมหานครนั้นผู้ทำงานที่มีที่อยู่อาศัยภายในเขตบางเขนมากที่สุดถึงร้อยละ ๕๕ (ดูตาราง ๔.๔ ) นอกจากนี้แล้วก็มีร้อยละการกระจายตัวอยู่ในเขตอื่น ๆ ใกล้เคียงกับผู้ทำงานที่ทำอากาศยานกรุงเทพ แต่มีแนวโน้มการกระจายตัวทางคานตะวันตกมากกว่าทางคานตะวันออก (ดูแผนที่ ๔.๕ )

สำหรับผู้พักอาศัยภายในเขตบางเขนนั้นร้อยละของการกระจายตัวที่พักอาศัยมีการกระจายภายในเขตทั้งหมด ๕ แขวง โดยมีผู้พักอาศัยในแขวงคลองถนนเป็นร้อยละ ๕๑.๓ ของผู้พักอาศัยในแขวงอื่น ๆ เหตุที่มีผู้พักอาศัยในแขวงคลองถนนมากก็เนื่องจากมีปัจจัยหลายอย่าง เช่น กองทัพอากาศได้จัดที่อยู่อาศัยให้แก่ผู้ทำงานจำนวน ๑,๖๐๐ หน่วย นอกจากนี้ก็มีชุมชนตลาดสะพานใหม่ซึ่งเป็นชุมชนเก่าที่มีผู้อยู่อาศัยที่ทำงานที่กองทัพอากาศมาตลอดทั้งเป็นแขวงอยู่ติดกับสถานที่ทำงานของกองทัพอากาศเพียงแต่มีถนนพหลโยธินกั้นไว้เท่านั้นเอง ส่วนผู้ทำงานที่พักอาศัยในแขวงอื่น ๆ นั้นก็มีแขวงตลาดบางเขน ซึ่งทางราชการจัดที่พักอาศัยให้จำนวน ๒๗๖ หน่วย แขวงสายไหมและสีกัน นอกจากนี้ร้อยละการกระจายตัวก็จะลดน้อยลงตามเส้นทางคมนาคม (ดูแผนที่ ๔.๑๐)

เมื่อวิเคราะห์ถึงที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานทั้ง ๒ แหล่งงาน คือ ทำอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศกองเมืองแล้วจะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยจะพักอยู่ใกล้แหล่งงานมากที่สุด ทั้งนี้ก็เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายลดเวลาและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน โดยผู้ทำงานทำอากาศยานกรุงเทพจะอยู่อาศัยในแขวงตลาดบางเขนและทุ่งสีกันเป็นส่วนมาก ส่วนผู้ทำงานกองทัพอากาศกองเมืองจะอยู่อาศัยในแขวงคลองถนนและตลาดบางเขนเป็นส่วนมาก (ดูตาราง ๔.๕ ) โดยพิจารณาได้จากสัดส่วนของผู้พักอาศัยทั้ง ๒ แหล่งงาน

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

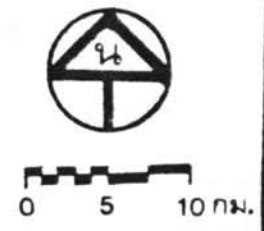
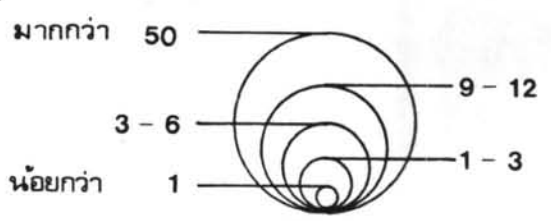
แผนที่ 4.9



**แสดง:** ร้อยละการกระจายตัว  
ที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานที่กองทัพ  
อากาศในเขตกรุงเทพมหานคร  
และจังหวัดใกล้เคียง

**สัญลักษณ์:**

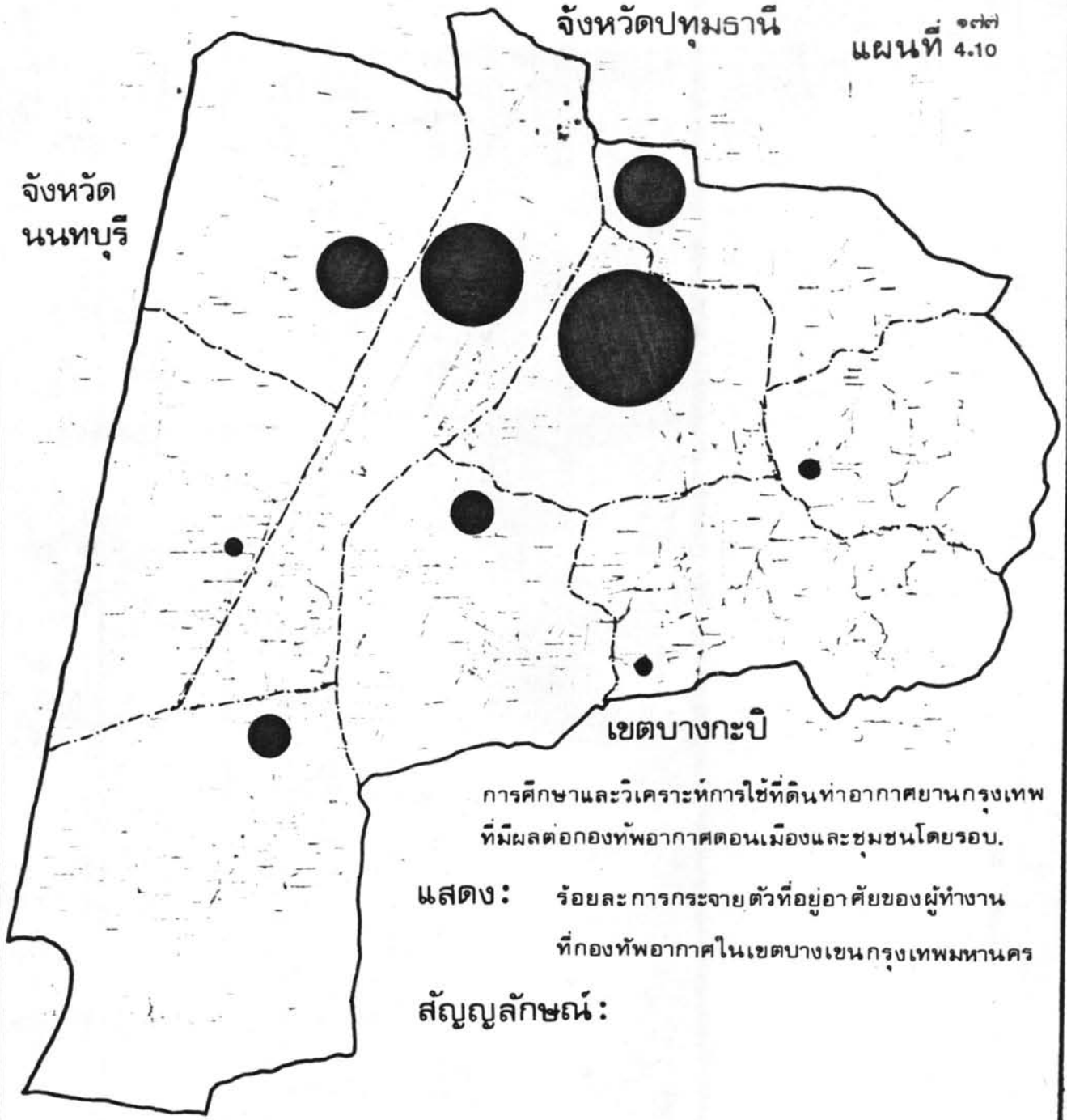
**ที่มา:** ดาร่าง 4.4



จังหวัดปทุมธานี

แผนที่ ๑๓๗  
แผนที่ 4.10

จังหวัด  
นนทบุรี



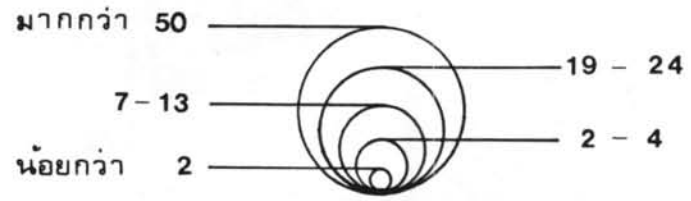
เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อองค์พหุอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ร้อยละการกระจายตัวที่อยู่อาศัยของพนักงาน  
ที่กองทัพอากาศในเขตบางเขนกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์:

เขตพญาไท



ที่มา: ตาราง 4.5

## ๒. รูปแบบของการเดินทาง

รูปแบบของการเดินทางสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศกองเมืองของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งผู้โดยสารเครื่องบินและผู้เกี่ยวข้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศกองเมือง จะมีรูปแบบของการเดินทางโดยจำแนกได้เป็น ๗ ประเภท (ดูตาราง ๔.๖) คือ รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์รับจ้าง รถยนต์ประจำทาง รถยนต์สวัสดิการ รถไฟ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานสองล้อ นอกจากนี้การสำรวจรูปแบบของการเดินทางของผู้โดยสารและผู้มาส่งผู้โดยสารสายการบินระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่ร้อยละ ๕๐ จะใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และเพิ่มสูงขึ้นเป็นร้อยละ ๗๐ สำหรับผู้โดยสารและผู้มาส่งสายการบินภายในประเทศ และเพิ่มเป็นร้อยละ ๔๐ สำหรับผู้มาติดต่อธุรกิจที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

สำหรับผู้มาทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น เนื่องจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จักรดสวัสดิการรับส่งผู้มาทำงานจำนวน ๕ คัน ไปสู่สถานที่พระโขนง, ท่าพระ, สนามหลวง, รังสิต และรอบบริเวณกองเมือง รวมทั้งบริษัทการบินไทยก็ได้จักรดรับส่งคนทำงานจำนวน ๕ คัน จึงทำให้คนทำงานร้อยละ ๕ ที่ใช้บริการรถสวัสดิการรถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ ๒๐, รถยนต์ประจำทางร้อยละ ๓๐ รถไฟในอัคราร้อยละ ๓ ที่เหลือเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และรถจักรยานร้อยละ ๑

ส่วนกองทัพอากาศได้จักรดสวัสดิการรับส่งข้าราชการและลูกจ้างคนงานในการเดินทางมาทำงานจำนวน ๓๖ คัน ในเส้นทางต่าง ๆ ๒๑ สาย (ดูตาราง ๔.๗) ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ทั้งนี้รูปแบบของการเดินทางของคนทำงานที่กองทัพอากาศจึงมีการแปรเปลี่ยนจากท่าอากาศยานบ้างเล็กน้อย กล่าวคือผู้ทำงานกองทัพอากาศ ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในอัคราร้อยละ ๑๓ รถยนต์ประจำทางร้อยละ ๒๓ ใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าผู้ทำงานที่ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพคือร้อยละ ๕ ส่วนการเดินทางโดยรถยนต์สวัสดิการในอัคราร้อยละ ๗ ซึ่งมากกว่าท่าอากาศยานกรุงเทพเช่นกัน โดยเฉพาะผู้อยู่อาศัยในแขวงคลองถนนใช้จักรยานสองลอร้อยละ ๗ โดยผู้อยู่อาศัยในบ้านพักของทางราชการใช้จักรยานสองลอร้อยละ ๗๓ ของผู้ใช้จักรยานสองล้อทั้งหมด

ตาราง ๔.๖ ร้อยละของรูปแบบการเดินทาง

ผู้เดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถยนต์รับจ้าง	รถยนต์ประจำทาง	รถไฟ	รถยนต์สวัสดิการ	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานสองล้อ	รวม
ผู้โดยสารและผู้มาส่งระหว่างประเทศ	๕๐	๒๐	๓๐	—	—	—	—	๑๐๐
ผู้โดยสารและผู้มาส่งภายในประเทศ	๗๐	๒๐	๑๐	—	—	—	—	๑๐๐
ผู้มาติดต่อธุรกิจท่าอากาศยาน	๘๐	๑๐	๑๐	—	—	—	—	๑๐๐
ผู้มาทำงานท่าอากาศยาน <sup>๑</sup>	๒๐	—	๗๐	๑	๕	๑	๑	๑๐๐
ผู้มาทำงานกองทัพอากาศ <sup>๒</sup>	๑๓	—	๖๓	๑	๗	๕	๑	๑๐๐

ที่มา : การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย, "รายงานการศึกษาปริมาณการจราจร" (สิงหาคม ๒๕๒๓), หน้า ๑๐ .

<sup>๑,๒</sup> การสำรวจภาคสนาม

ตาราง ๔.๗ เส้นทางและจำนวนรถสวัสดิการกองทัพอากาศ พ.ศ. ๒๕๒๓

สายที่	เส้นทาง	จังหวัด	จำนวนรถ	ระยะทาง (กม.)
๑	บางชัน	ปทุมธานี	๑	๑๘.๕
๒	ท่าหน้าปทุมธานี	"	๒	๒๙.๕
๓	บ้านใหม่	"	๒	๒๗.๕
๔	บางคูวัด	"	๑	๒๖.๕
๕	ปากเกร็ด	"	๑	๑๘.๕
๖	ชัยภูมิบุรี	"	๒	๒๘.๕
๗	ลำลูกกา	"	๓	๒๑.๐
๘	ท่าหน้านนทบุรี	นนทบุรี	๓	๒๘.๐
๙	พระประแดง	สมุทรปราการ	๑	๔๑.๐
๑๐	กรมช่างอากาศ (บางซื่อ)	กทม.	๑	๒๔.๐
๑๑	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	"	๑	๒๖.๐
๑๒	สนามหลวง	"	๒	๓๐.๐
๑๓	ท่าพระ	"	๓	๒๖.๕
๑๔	บางขุนเทียน	"	๑	๓๖.๐
๑๕	คุุลาทพลู	"	๑	๓๔.๐
๑๖	ท่าเรือ	"	๒	๓๙.๐
๑๗	ถนนตก	"	๑	๔๒.๐
๑๘	พระโขนง	"	๒	๓๘.๐
๑๙	บางกะปิ	"	๑	๓๐.๐
๒๐	มีนบุรี	"	๑	๒๘.๐
๒๑	รอบคอนเมือง	"	๔	๑๐.๐
รวม			๓๖	๖๐๒.๕

ที่มา : แผนกรถโดยสาร กองพาหนะ กรมขนส่งทหารอากาศ กองทัพอากาศ



### ๓. ภาวะจิตใจของผู้อยู่อาศัยในชุมชน

ผู้อยู่อาศัยในชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยเฉพาะทางคันเหนือ และทางคันใต้ ความแนวเส้นทางบินของเครื่องบิน (คูแผนที่ ๔.๑๑) จะบังเกิดความหวาดวิตกกังวลและความกลัวเครื่องบินที่อาจจะตกลงในวันใดวันหนึ่ง ซึ่งไม่มีใครจะสามารถบอกให้ทราบล่วงหน้าได้ ทั้งนี้ก็เพราะเครื่องบินได้เกิดอุบัติเหตุตกลงในแนวเส้นทางบิน กังกล่าวนานหลายครั้ง (ดูตาราง ๔.๘ และ ๔.๙) บางครั้งก็ได้ทำลายชีวิตและทรัพย์สินทั้งของผู้โดยสาร ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่หรือแม่ค้าที่กำลังทำงานอยู่ก็พลอยได้รับอันตรายไปด้วย ซึ่งมูลค่าแห่งความเสียหายของทรัพย์สินนั้นสามารถตีราคาเป็นตัวเลขเงิน มีการชกใช้ค่าเสียหาย แต่สำหรับความหวาดวิตกกังวลทางคันภาวะของจิตใจผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการนี้ยังไม่สามารถจะหาวิธีการใดมาเปรียบค่าเป็นตัวเลขได้ ทั้งนี้ผู้ได้รับผลกระทบต้องยอมรับสภาพแห่งความสูญเสียของภาวะจิตใจที่ทรุ่กโหมลงทุกวัน

การเกิดอุบัติเหตุที่แล้ว ๆ มานั้นเมื่อวิเคราะห์จากตาราง ๔.๘ และ ๔.๙ แล้ว จะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งของอากาศยานพลเรือนและอากาศยานทหารนั้น อากาศยานพลเรือนทำความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของราษฎรมากกว่าอากาศยานทหาร ดังเช่นเมื่อ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๑๔ เครื่องบินของสายการบินอียิปต์ได้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการลกระดับสูงเร็วกว่ากำหนดจึงทำให้ชนหลังคาโรงงานทอผ้าไทย ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนเหนือของท่าอากาศยาน ห่างจากปลายทางวิ่งประมาณ ๑,๒๐๐ เมตร การเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินทั้งนักบินและผู้โดยสาร จำนวน ๕๒ คน เสียชีวิตหมด รวมทั้งคนทำงานโรงงานทอผ้าซึ่งไม่เคยคาดการณ่มาก่อน เสียชีวิตจำนวน ๑๔ คน บาดเจ็บอีกจำนวน ๓๓ คน ทำให้ทรัพย์สินทั้งของสายการบิน และของโรงงานทอผ้าเสียหายอย่างมากมาย

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุโดยสายการบินของไทยนั้น เหตุการณ์เกิดเมื่อ ๒๗ เมษายน ๒๕๒๓ เครื่องบินโบอิง ๗๓๗ ของบริษัทเดินอากาศไทยจำกัด ได้เกิดอุบัติเหตุตกลงที่ทุ่งนารังสิต (คลอง ๓) ห่างจากปลายทางวิ่งประมาณ ๑๑ กม. ผลก็คือนักบินและผู้โดยสารเสียชีวิต ๔๔ คน ใ้รับบาดเจ็บ ๘ คน นับว่าเป็นความ

เสียหายอย่างใหญ่ของกิจการบินภายในประเทศ นอกจากอากาศยานพลเรือนที่เกิดอุบัติเหตุแล้ว อากาศยานทหารก็มีหลายต่อหลายครั้งที่นักบินเสียชีวิตจากเครื่องบินตกในบริเวณรอบ ๆ สนามบินคอนเมือง และสิ่งนี้เป็นต้นเหตุแห่งความวิตกกังวลและความกลัวของผู้อยู่อาศัยในชุมชนคานเหนือและใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบันนี้

นอกเหนือจากความหวาดวิตกกังวลต่อเครื่องบินตกซึ่งมีผลกระทบกับผู้อยู่อาศัยคานเหนือและใต้ของท่าอากาศยานแล้ว ส่วนทางคานตะวันออกและคานตะวันตกของท่าอากาศยานโดยคานตะวันออกจะเป็นชุมชนของข้าราชการทหารและชุมชนในแขวงคลองถนนและสายไหม ส่วนทางตะวันตกเป็นชุมชนในแขวงสีกันซึ่งผู้อยู่อาศัยในชุมชนดังกล่าวจะมีความวิตกในเรื่องที่อยู่อาศัย จะต้องรื้อย้ายหรือพื้นที่ดินจะถูกเวนคืนเมื่อไร ทั้งนี้เนื่องจากการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานกรุงเทพ รัฐไม่มีนโยบายที่ชัดเจนถึงขอบเขตการพัฒนา มีหลายต่อหลายครั้งที่แนวโน้มของการพัฒนาท่าอากาศยานเข้าไปในบริเวณแขวงสีกัน บางครั้งก็จะให้กองทัพอากาศย้ายออกจากที่ตั้งคอนเมือง สิ่งเหล่านี้ทำให้ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพไม่เจริญขึ้นเท่าที่ควร เพราะการลงทุนกิจกรรมต่าง ๆ ผู้ลงทุนไม่มีความมั่นใจในนโยบายของรัฐ

ตาราง ๔.๔ อากาศยานพลเรือนเกิดอุบัติเหตุบริเวณคอนเมือง (พ.ศ.๒๕๑๒ - ๒๕๒๓)

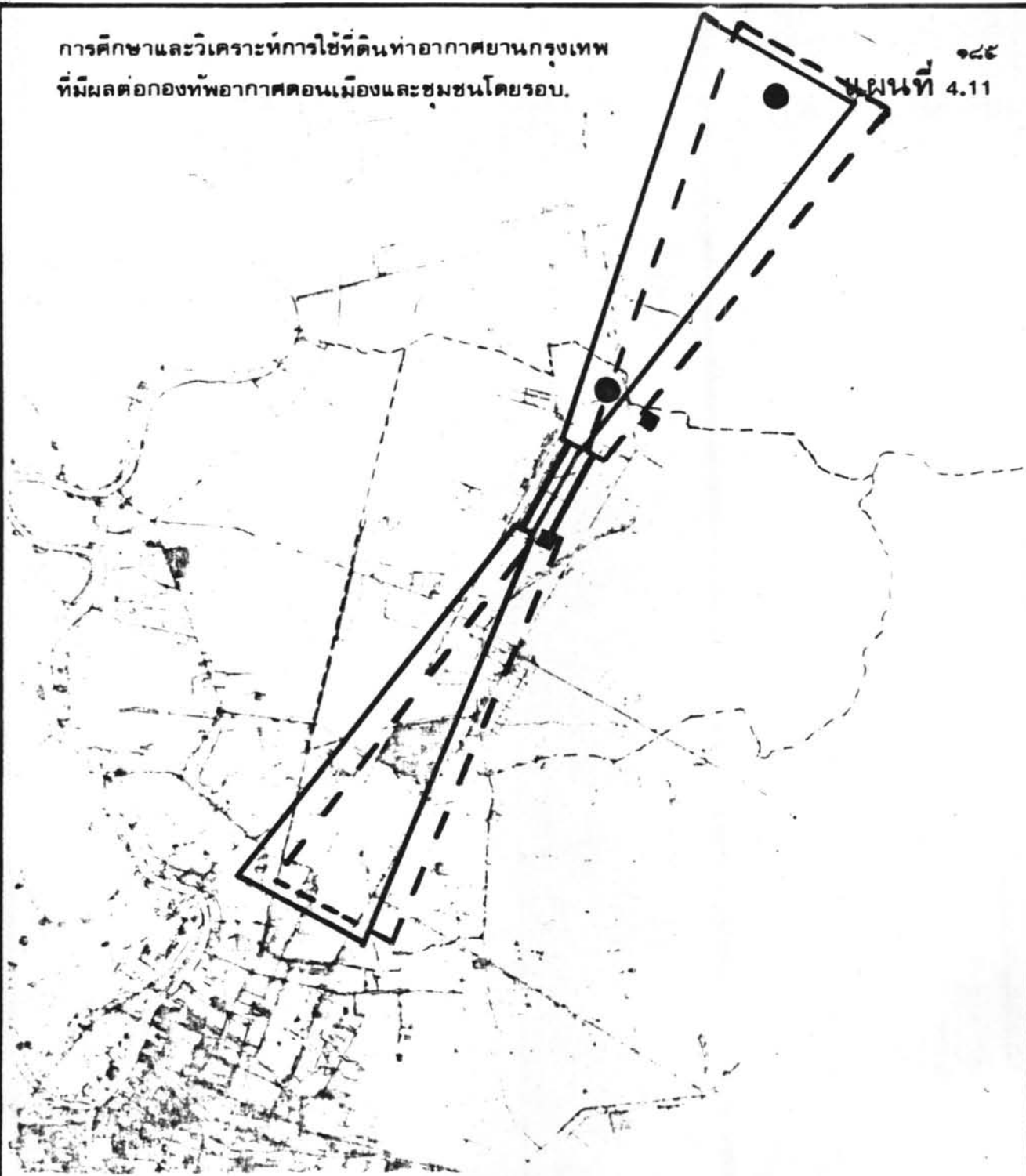
วัน/เดือน/ปี	ลักษณะอุบัติเหตุ	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ	ความเสียหาย
๒๕๑๒ ๙ ก.ค.(๑๘.๐๗ น.)	บ. ตกกระแทกพื้นอย่างแรง	สนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายเล็กน้อย ผู้โดยสารปลอดภัย
๒๕๑๓ ๕ ก.พ.(๑๘.๐๘ น.)	ไฟไหม้ที่เรือนกระจายอากาศ	สนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายเล็กน้อย ผู้โดยสารปลอดภัย
๓ เม.ย.(๑๖.๒๓ น.)	หัวเทียนที่กระบอกสูบหลุด	สนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายเล็กน้อย มีผู้บาดเจ็บ ๒ คน
๒๕๑๔ ๒๕ พ.ค.(๐๒.๔๑ น.)	บ. ลกระยะสูงต่ำกว่ามุมร้อนที่ปลอดภัย	บริเวณสนามบินคอนเมือง (โรงงานทอผ้า)	บ. เสียหายชั้นจำหน่าย นักบินและผู้โดยสารเสียชีวิตหมก ๕๒ คน บุคคลอื่นเสียชีวิต ๑๘ คน, บาดเจ็บ ๒๓ คน
๒๕๒๑ ๒๔ เม.ย.(๒๒.๓๐ น.)	บ. ออกนอกทางวิ่ง	สนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายเล็กน้อย ผู้โดยสารปลอดภัย
๒๕๒๓ ๒๓ เม.ย.(๑๓.๕๕ น.)	บ. ตกและไถไปกับพื้นดิน	ทุ่งนารังสิต (คลอง ๓)	นักบินและผู้โดยสารเสียชีวิต ๔๔ คน บาดเจ็บ ๕ คน

ตาราง ๘.๘ อากาศยานทหาร เกิดอุบัติเหตุบริเวณคอนเมือง (พ.ศ.๒๕๑๓ - ๒๕๒๓)

วัน/เดือน/ปี	ลักษณะอุบัติเหตุ	สถานที่เกิดอุบัติเหตุ	ความเสียหาย
๒๕๑๓ ๒ ม.ค. (๑๕.๔๐ น.)	บ. ออกนอกทางวิ่งไฟไหม้	สนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายชั้นจำหน่าย
๑๐ ม.ค. (๑๕.๑๕ น.)	บ. ชนพื้นดิน	อ. ลำลูกกา จ. ปทุมธานี	"
๒๓ ก.ค. (๑๐.๑๕ น.)	ไม่ทราบสาเหตุ (นักบินโคกรรม)	แขวงทุ่งสีกัน เขตบางเขน กทม.	"
๒๕๑๔ ๒๓ ก.พ. (๐๘.๓๕ น.)	บ. ตกพื้นดินไฟไหม้	กม. ๒๕ - ๒๖ แขวงสายไหม	นักบินเสียชีวิต
๑๖ มี.ค. (๑๑.๕๐ น.)	บ. ชนนก	อ. ชัยภูมิ จ. ปทุมธานี	บ. เสียหายชั้นจำหน่าย
๒๗ พ.ค. (๑๐.๓๐ น.)	ชนกับ บ.๘.๕ ขณะวิ่งขึ้น	สนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายเล็กน้อย
๒๕๒๐ ๑๑ ม.ค.	บ. ลอยตัวแล้วตกลงพื้นดินไฟไหม้	สนามบินคอนเมือง	นักบินเสียชีวิต
๗ มี.ค. (๑๒.๔๒ น.)	บ. เลี้ยวซ้ายออกนอกทางวิ่ง ขณะลงสนาม	สนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายชั้นจำหน่าย
๕ มิ.ย. (๑๕.๕๐ น.)	บ. ทับ บ. ลงดูเงินท้ายสนามบิน	สนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายมาก
๒๗ มิ.ย. (๑๒.๑๐ น.)	บ. ลงดูเงินทุ่งนาค่านเหนือ	บริเวณสนามบินคอนเมือง	บ. เสียหายเล็กน้อย
			นักบินเสียชีวิต
			บ. เสียหายชั้นจำหน่าย

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

๑๕๕  
แผนที่ 4.11



แสดง: พื้นที่ตามแนวเส้นทางบิน สัญลักษณ์:

และจุดที่เครื่องบินตก

□ เส้นทางบินตะวันตก

□□ เส้นทางบินตะวันออก

■ บ.ทหารตกครั้งสำคัญ

● บ.พลเรือนตกครั้งสำคัญ

ที่มา: ตาราง 4.11, 4.12



## ทางเศรษฐกิจ

ท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศคอนเมืองเป็นแหล่งงานที่สามารถสร้างงานให้แก่แรงงานได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยแรงงานทางตรงก็ได้แก่พวกทำงานที่ท่าอากาศยานหรือกองทัพอากาศ ส่วนแรงงานทางอ้อมก็ได้แก่พวกแรงงานที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานหรือแรงงานที่ได้รับผลจากท่าอากาศยาน\*

### ๑. จำนวนแรงงาน

เนื่องจากท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศคอนเมือง เป็นแหล่งที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ที่กำลังศึกษานี้ โดยที่ท่าอากาศยานกรุงเทพมีคนทำงานในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวน ๑๑,๑๒๑ คน (กุตาราง ๔.๑๐) และโดยเฉพาะการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย มีคนทำงานรวม ๑,๕๑๔ คน (กุตาราง ๔.๑๑) นอกนั้นแรงงานกระจายอยู่ตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานกรุงเทพ และบริษัทการบินที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น บริษัทการบินไทยจำกัด บริษัทเคินอากาศไทย เป็นต้น และจากการคาดการณ์<sup>๒</sup> ถึงแนวโน้มคนทำงานในปี พ.ศ. ๒๕๓๐ จะมีคนทำงานจำนวน ๑๕,๐๐๐ คน ในปี พ.ศ. ๒๕๓๕ จะมีคนทำงาน ๑๗,๕๐๐ คน และในปี พ.ศ. ๒๕๔๐ จะมีคนทำงาน ๒๑,๐๐๐ คน เมื่อพิจารณาจากจำนวนแรงงานที่เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันแล้วอัตราเพิ่มขึ้นของแรงงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๓๐, ๒๕๓๕ และ ๒๕๔๐ จะเป็น ๔.๕๔, ๓.๒๐, และ ๔.๑๔ คอปี ตามลำดับ

ส่วนหนึ่งของแรงงานของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นแรงงานที่ย้ายมาจากกองทัพอากาศในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๒ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๘

---

\*Peter G.Hall, "Regional Planning and Airport Location" in World Airports the Way Ahead, ed Dennis, T.L. ( London : The Institution of Civil Engineers, 1970 ), p.78.

<sup>๒</sup>กระทรวงคมนาคม, การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย "รายงานการศึกษาปริมาณการจราจร" สิงหาคม ๒๕๒๓, หน้า ๑๘.



ตาราง ๔.๑๐ การเปลี่ยนแปลงจำนวนคนทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (พ.ศ. ๒๕๑๔-๒๕๓๓)

หน่วยปฏิบัติ	พ.ศ.		การเปลี่ยนแปลง (คน)	
	๒๕๑๔ <sup>๑</sup>	๒๕๓๓ <sup>๒</sup>	เพิ่ม	ลด
การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย	-	๑,๔๑๔	๑,๔๑๔	-
กรมการบินพลเรือน (ข้าราชการ)	๘๙๙	-	-	๘๙๙
กรมการบินพลเรือน (คนงาน)	๙๖๖	-	-	๙๖๖
กรมการบินพาณิชย์	๑๓	๓๔	๒๑	-
บริษัทวิทยุการบิน	๙๖	๔๘	๒	-
ศุลกากร	๓๓๕	๕๐๐	๑๖๕	-
กองตรวจคนเข้าเมือง	๒๑๔	๒๕๐	๒๖	-
ศูนย์ควบคุมรถ	๓๐	-	-	๓๐
บริษัทการบินไทย จำกัด	๒,๔๘๕	๔,๑๕๒	๑,๖๖๗	-
บริษัทการบินต่างประเทศ	๖๐๐	๑,๕๓๗	๙๓๗	-
บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด	๑๐๐	๑๘๑	๘๑	-
คนงานภาคพื้นดิน	๓๐๐	-	-	๓๐๐
พนักงานเคมเชื้อเพลิง	๒๐๐	๑๖๑	-	๓๙
พนักงานขนของต่าง ๆ	๔๐๐	-	-	๔๐๐
พนักงานขนสินค้า	๓๐๐	-	-	๓๐๐
พนักงานอื่น ๆ	๒๕๐	๒,๓๐๒	๒,๐๕๒	-
รวม	๗,๖๓๘	๑๑,๑๒๑	๓,๔๘๓	-

ที่มา : <sup>๑</sup> กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม " รายงานการสำรวจและวางแผนหลักท่าอากาศยานกรุงเทพ " มีนาคม ๒๕๒๑

<sup>๒</sup> กองรักษาความปลอดภัย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

ตาราง ๔.๑๑ ตำแหน่งและจำนวนพนักงานการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๒๓)

ระดับเทียบเท่า	ฝ่าย เลขา	ฝ่าย แผนงาน	ฝ่าย การเงิน	ฝ่าย บุคคล	ฝ่าย พัสดุ	สำนัก ผู้ตรวจ	สำนัก แพทย์	ท่าอากาศยาน	ฝ่ายการ ท่า	ฝ่ายบังคับ การบิน	ฝ่าย สนามบิน	กอง สนามบิน	รวม
ผู้อำนวยการ	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑
รองผู้อำนวยการ	๒	-	-	-	-	-	-	๑	-	-	-	-	๓
ผู้อำนวยการฝ่าย	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	-	๑	๑	๑	-	๑๐
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่าย	-	-	-	-	-	๒	๑	-	-	-	-	-	๓
ผู้อำนวยการกอง	๒	๒	๒	๒	-	-	๑	-	-	๑	-	-	๑๐
ผู้ช่วยผู้อำนวยการกอง	๑	-	๑	๑	-	-	-	๑	๒	-	-	-	๖
หัวหน้ากอง	๑	๒	-	๑	๑	๑	-	๑	๒	-	๑	-	๑๐
ผู้ช่วยหัวหน้ากอง	-	-	-	-	๒	-	-	๑	๒	๑	-	-	๖
หัวหน้าแผนก	๑	๒	๑	๑	๑	๑	๒	-	๑	๑	๑	๑	๑๕
ผู้ช่วยหัวหน้าแผนก	๒	๒	-	๒	๑	-	-	๑	๑	๑	๑	๑	๑๒
ประจำแผนก	๑๑	๖	๖	-	๑	๑	๑	๑	๑๕	๖	๑	๑	๑๙๗
เสมียน	๒๑	๑๑	๒๖	๒๖	๑๒๒	๑	๑	๒	๒๖	๑๖	๓๓	๕๐	๑,๕๒๑
ลูกจ้างชั่วคราว	-	-	-	-	๖	-	-	-	๒๑	-	๑๒	-	๑๑๓
ลูกจ้างประจำการ	-	๑	-	-	-	๑	-	-	-	-	-	๒	๑
รวม	๕๒	๓๐	๓๘	๓๖	๑๕๑	๒๑	๖	๗	๓๕๐	๒๖๐	๕๕	๕๑๙	๑,๙๑๙

ที่มา : ฝ่ายบุคคล การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

(นับถึงเดือนสิงหาคม) จำนวน ๕๘ คน (คูตาราง ๔.๑๒) โดยที่แรงงานส่วนนี้ เป็นแรงงานที่มีความรู้ความสามารถในหน้าที่ ๆ เกี่ยวข้องกับกิจการบินเป็นส่วนมาก ดังนั้น เมื่อวิเคราะห์ถึงแรงงานในอัตราร้อยละของเหล่าต่าง ๆ ที่ลาออกจากกองทัพอากาศนั้น ก็ได้แก่ เหล่านักบินและคนหนมืออัตราร้อยละ ๓๐.๕ รองลงมาได้แก่เหล่าช่างโยธา ซึ่ง ทำอากาศยานจำเป็นที่จะต้องมีเจ้าหน้าที่ ๆ มีความรู้ความสามารถในการก่อสร้างและบูรณะบำรุง อาคารสถานที่ต่าง ๆ ของทำอากาศยาน เหล่าช่างโยธามีอัตราร้อยละ ๒๑.๔ นอกจากนี้ แล้วแรงงานส่วนที่ย้ายมาจากกองทัพอากาศก็กระจายออกไปตามหน่วยงานต่าง ๆ ตามความรู้ ความสามารถของแต่ละบุคคล โดยสรุปในค้ำนแรงงานที่ย้ายมาจากกองทัพอากาศนั้น สัดส่วน ของนายทหารชั้นสัญญาบัตรค่อนนายทหารชั้นประทวนและค่อลูกจ้างมีจำนวน ๒.๖ : ๖.๕ : ๐.๘

สำหรับแรงงานของกองทัพอากาศ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีแรงงานทุกประเภท ทำงานที่กองทัพอากาศคอนเมืองประมาณ ๔๐,๐๐๐ คน ทำงานในหน้าที่ต่าง ๆ กัน มีระดับยศแตกต่างกัน ๓ ระดับคือ นายทหารชั้นสัญญาบัตร, นายทหารชั้นประทวน และ พลทหาร นอกจากนี้ยังมีลูกจ้างคนงานประจำ และบางหน่วยงานก็มีลูกจ้างคนงานชั่วคราว รายวันเพื่อทำงานร่วมกับข้าราชการทหาร อัตราการเพิ่มของจำนวนคนทำงานที่กองทัพอากาศ คอนเมือง โดยเฉลี่ยเพิ่มประมาณร้อยละ ๑.๕ ค่อปี

ตาราง ๔.๑๒ เหล่า, จำนวนและร้อยละของผู้ทำงานท่าอากาศยานกรุงเทพ  
ที่ลาออกมาจาก กองทัพอากาศ (พ.ศ.๒๕๒๒ - ๑๕ ส.ค.๒๕๒๔)

เหล่า	จำนวน (คน)				ร้อยละ
	๒๕๒๒	๒๕๒๓	๒๕๒๔	รวม	
นักบิน/คนแทน	๔๒	๑	—	๔๓	๓๐.๕
ช่างโยธา	๑๘	๙	๓	๓๐	๒๑.๔
ขนส่ง	๕	๒	—	๗	๕.๐
ช่างอากาศ	๒	—	—	๒	๑.๔
สื่อสาร	๑๑	๕	—	๑๖	๙.๒
พลาธิการ	๖	๕	—	๑๑	๕.๗
แพทย์	—	๑	—	๑	๒.๑
การเงิน	๔	—	—	๔	๒.๘
อุตุ	๔	—	—	๔	๒.๘
สารบรรณ	๑๕	๕	๑	๒๑	๑๕.๖
สารวัตร	๒	—	๑	๓	๒.๑
สรรพาวุธ	๑	—	—	๑	๐.๗
บรรณานุกรม	๑	—	—	๑	๐.๗
รวมนายทหาร	๑๑๕	๒๑	๕	๑๔๑	๑๐๐.๐/๒๕.๘
ประทวน	๓๑๖	๑๑	๒๓	๓๕๐	๖๔.๘
ลูกจ้าง/คนงาน	๕๑	—	—	๕๑	๙.๔
รวมทั้งสิ้น	๔๘๒	๓๒	๓๒	๕๔๖	๑๐๐.๐

ที่มา : ฝ่ายบุคคล การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

## ๒. รายได้ของแรงงาน

รายได้ของแรงงานเป็นปัจจัยที่สำคัญอันจะก่อให้เกิดกำลังการซื้อของคน ถ้าคนมีกำลังซื้อสูงก็จะทำให้ระบบเศรษฐกิจในชุมชนเจริญเติบโตมาก สภาพความเป็นอยู่ของชุมชนก็จะดีขึ้น สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศกองเมืองเป็นแหล่งงานที่จะก่อให้เกิดรายได้แก่ผู้ทำงานทั้ง ๒ แหล่งงานซึ่งมีผู้ทำงานมากกว่า ๕๐,๐๐๐ คน โดยในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้จ่ายเงินเฉพาะเงินเดือนพนักงานจำนวน ๑,๘๐๖ คน เป็นเงิน ๖๙,๒๔๕,๒๖๘ บาท และลูกจ้างรายวันจำนวน ๑๑๓ คน เป็นเงิน ๑,๖๓๙,๓๘๐ บาท (กฐนาราง ๔.๑๓ )

ตาราง ๔.๑๓ รายจ่ายสำหรับพนักงานการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๓

รายการ	จำนวน(บาท)	ร้อยละ
เงินเดือน	๖๙,๒๔๕,๒๖๘	๖๙.๘
ค่าจ้างชั่วคราว	๑,๖๓๙,๓๘๐	๑.๗
ค่าครองชีพ	๕,๙๒๔,๙๕๘	๕.๙
ค่าล่วงเวลา	๑๐,๓๗๕,๐๖๑	๑๐.๘
ค่ารักษาพยาบาลเวชภัณฑ์	๑,๕๐๗,๒๘๑	๑.๕
ค่าเล่าเรียน	๑,๖๒๑,๘๕๙	๑.๖
ค่าช่วยเหลือบุตร	๑,๕๐๘,๐๐๐	๑.๕
ค่านี้อบรม	๑๕๐,๘๑๑	๐.๒
ค่าน้ำดื่มพนักงาน	๖,๙๑๖,๘๖๘	๖.๙
ค่าใช้จ่ายพนักงานอื่น ๆ	๘๓๙,๖๒๒	๐.๙
รวมทั้งสิ้น	๙๙,๗๕๘,๗๖๘	๑๐๐.๐

ที่มา : กองงบประมาณ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

หรือกล่าวได้ว่าพนักงานมีรายได้เฉลี่ยประมาณ ๓,๑๔๕ บาท/เดือน ส่วนลูกจ้างชั่วคราว มีรายได้เฉลี่ย ๑,๒๓๔ บาท/เดือน สำหรับกองทัพอากาศคอนเมืองได้จ่ายเงินเป็นค่า เงินเดือนสำหรับข้าราชการและลูกจ้างประจำ เป็นเงินประมาณ ๑,๓๗๕ ล้านบาท หรือ ข้าราชการชั้นสัญญาบัตรจะมีรายได้เฉลี่ย ๔,๔๗๕ บาท/เดือน ข้าราชการชั้นประทวนจะมีรายได้เฉลี่ย ๒,๕๐๘ บาท/เดือน และลูกจ้างประจำจะมีรายได้เฉลี่ย ๒,๒๕๐ บาท/เดือน หรือรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลของพนักงานกองทัพอากาศคอนเมืองมีรายได้เฉลี่ย ๒,๔๕๗ บาท/เดือน

เมื่อพิจารณาถึงรายได้เฉลี่ยของพนักงานท่าอากาศยานกรุงเทพและรายได้เฉลี่ยของข้าราชการและลูกจ้างประจำของกองทัพอากาศ เปรียบเทียบกับรายได้ต่อบุคคลของ ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (กฐาราง ๓.๑๑ ) แล้วจะเห็นได้ว่ารายได้ของพนักงานท่าอากาศยานกรุงเทพและข้าราชการกองทัพอากาศคอนเมืองมีรายได้มากกว่า รายได้ต่อบุคคลสูงสุดในเขตพื้นที่สุขภาพบาลสำโรงเหนือซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. ๒๕๑๗ อยู่จำนวน ๗๓๐ บาท/เดือน และ ๔๘๒ บาท/เดือน หรือร้อยละ ๒๘.๖ และ ๒๐.๐ ตามลำดับ ซึ่งรายได้ของผู้ทำงานในแหล่งงานทั้ง ๒ ทั้งกล่าวแล้วยังมีรายได้มากกว่ารายได้ต่อบุคคลของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลเพียง ๑,๓๐๒ บาท/เดือน

โดยที่จำนวนคนทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพอยู่อาศัยในเขตบางเขนร้อยละ ๕๒ และจำนวนคนทำงานที่กองทัพอากาศคอนเมือง อยู่อาศัยในเขตบางเขนร้อยละ ๕๕ ซึ่ง คนทำงานเหล่านี้ย่อมต้องใช้จ่ายเงินที่ได้รับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในค่านอุปโภค บริโภค อยู่ภายในเขตบางเขนเป็นส่วนใหญ่ หรือกล่าวได้ว่าผู้ที่ทำงานทั้ง ๒ แหล่งงานจะใช้จ่ายเงินในเขตบางเขนประมาณ ๕๐ ล้านบาท/เดือน หรือ ๕๖๐ ล้านบาท/ปี เงินจำนวนนี้ จะไถ่หนี้เวียนอยู่ในตลาดสร้างระบบเศรษฐกิจภายในเขตบางเขนให้ดีขึ้น



### ๓. ราคาที่ดินของชุมชน

การใช้ที่ดินท่าอากาศยานกรุงเทพทำให้มีผลต่อราคาที่ดินของชุมชนโดยรอบ จากการวิเคราะห์ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๒๓ ซึ่งข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ เป็นข้อมูลโดยตรงจากธนาคารกรุงเทพ สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ได้ใช้ข้อมูลจากธนาคารกรุงเทพ ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ เป็นฐาน และปรับข้อมูลโดยการสำรวจภาคสนามประกอบ เพื่อให้ราคาที่ได้ใกล้เคียงกับราคาท้องถื่นมากที่สุด ซึ่งราคาที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ จะเป็นราคาที่ดินที่อยู่ในช่วงก่อนการพัฒนาท่าอากาศยานครั้งใหญ่ (พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๑๖) โดยการพัฒนาครั้งนั้นได้ปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานกรุงเทพ มีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารขาออกเป็นอาคารขนาด ๔ ชั้น มีที่จอดรถ, ภัตตาคาร, ที่ทำการบริษัทการบิน เสริมทางวิ่งก้านตะวันตก, ขยายลานจอดเครื่องบิน, สร้างสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดีรังสิต เข้าสู่อาคารผู้โดยสารขาออกและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

จากตาราง ๔.๑๔ จะสังเกตได้ว่าราคาที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น โดยส่วนรวมราคาที่ดินในช่วง ๑๐ ปี มีการเปลี่ยนแปลงน้อย แม้ว่าท่าอากาศยานกรุงเทพจะได้พัฒนาในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๑๖ ก็ไม่สามารถเป็นตัวดึงดูดให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นให้เห็นอย่างชัดเจนได้ ทั้งนี้เนื่องจากมีปัจจัยส่วนอื่นประกอบ อาทิเช่น ปัจจัยทางเสียงเครื่องบินที่รบกวนผู้อยู่อาศัย รวมทั้งลักษณะที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพนั้นที่ดินเป็นของทางราชการเป็นส่วนมาก จึงมีการพัฒนาการใช้ที่ดินน้อยและเป็นผลให้ราคาเปลี่ยนแปลงน้อยตามไปด้วย

จากแผนที่ ๔.๑๒ และแผนที่ ๔.๑๓ ซึ่งแสดงราคาที่ดินในชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน ราคาที่ดินสูงที่สุดก็ตั้งแต่แนวขวางอนุสาวรีย์ถึงคลองถนน ระยะทางประมาณ ๑ กม. ราคาในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ไร่ละ ๑,๖๐๐,๐๐๐ หรือตารางวาละ ๔,๐๐๐ บาท ส่วนในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ราคาเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๐ หรือ ราคาไร่ละ ๒,๔๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับบริเวณอื่น ๆ นั้นราคาที่ดินจะสูงเฉพาะสองข้างถนนหลัก ๔ สาย คือ ถนนพหลโยธิน, ถนนวิภาวดีรังสิต, ถนนแจ้งวัฒนะและถนนรามอินทรา

## ตาราง ๘.๑๘ ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ

ที่ดินบริเวณ	ราคาที่ดินต่อไร่ (บาท)		ร้อยละของการเปลี่ยนแปลง
	พ.ศ. ๒๕๑๓	พ.ศ. ๒๕๒๓	
ถนนพหลโยธินรัศมี ๓๐ เมตร จากสะพานบางบัว-วัดพระศรีมหาธาตุ ฯ	๑,๒๐๐,๐๐๐	๑,๖๐๐,๐๐๐	๓๓.๓
ถนนสาทรวิฑิตกษสามัคคีสุขแขวงอนุสาวรีย์	๑,๒๐๐,๐๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐	๕๘.๓
แขวงอนุสาวรีย์คลองถนน	๑,๖๐๐,๐๐๐	๒,๕๐๐,๐๐๐	๕๐.๐
แยกถนนจันทบูร-เบกษาสุขเขตบางเขน	๒๐๐,๐๐๐	๑,๒๐๐,๐๐๐	๑๐๐.๐
ถนนวิภาวดีรังสิตรัศมี ๓๐ เมตร			
เขตลาภยาว-สี่แยกหลักสี่	๑,๐๐๐,๐๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐	๕๐.๐
สี่แยกหลักสี่-เขตทหารค่านีโก้สนามบิน	๕๐๐,๐๐๐	๑,๐๐๐,๐๐๐	๑๕๐.๐
ทางแยกถนนจันทบูร-เบกษาสุขเขตบางเขน	๕๐๐,๐๐๐	๑,๐๐๐,๐๐๐	๑๕๐.๐
ถนนงามวงศ์วานรัศมี ๓๐ เมตร			
คลองบางเขน-คลองประปา	๕๐๐,๐๐๐	๑,๒๐๐,๐๐๐	๕๐.๐
ถนนแจ้งวัฒนะรัศมี ๓๐ เมตร			
แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคีแยกหลักสี่	๑,๒๐๐,๐๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐	๒๕.๐
แยกหลักสี่-สุขเขตคลองประปา	๒๐๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐	๓๓.๐
ถนนรามอินทรารัศมี ๓๐ เมตร			
แยกอนุสาวรีย์พิทักษ์สามัคคีปากซอยโชคชัย๔	๕๕๐,๐๐๐	๑,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๘.๓
ปากซอยโชคชัย ๔ สุขเขตอนุสาวรีย์	๑,๒๐๐,๐๐๐	๑,๖๐๐,๐๐๐	๓๓.๓
ถนนสรองประภารัศมี ๓๐ เมตร			
แยกวัดคอนเมือง-หมู่บ้านวังไพร เวช	๑๖๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐	๒๓.๕.๐
หมู่บ้านวังไพร เวช-คลองประปา	๑๒๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐	๒๓๓.๓

ที่ดินบริเวณ	ราคาที่ดินที่ซื้อ (บาท)		ร้อยละของการเปลี่ยนแปลง
	พ.ศ. ๒๕๑๓	พ.ศ. ๒๕๒๓	
บริเวณหมู่บ้านจ๊กสรร	๔๐๐,๐๐๐	๘๐๐,๐๐๐	๑๐๐.๐
บริเวณริมคลองทาง ๆ	๓๒๐,๐๐๐	๔๐๐,๐๐๐	๒๕.๐
บริเวณตลาดสะพานใหม่	๑,๐๐๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐	๘๐.๐
บริเวณ กม.๒๔-๒๖ ซอยแอนแนกซ์	๒๐๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐	๒๐๐.๐
ถนนโชคชัย ๔	๒๔๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐	๑๕๐.๐
แขวงคลองถนน			
รอบ ๆ หมู่บ้านจ๊กสรร	๒๐๐,๐๐๐	๔๐๐,๐๐๐	๒๐๐.๐
อื่น ๆ	๑๒๐,๐๐๐	๒๖๐,๐๐๐	๖๖.๗
แขวงอนุสาวรีย์	๓๒๐,๐๐๐	๕๕๐,๐๐๐	๗๑.๕
แขวงตลาดบางเขน			
คลองบางเขน-ถนนแจ้งวัฒนะ	๓๒๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐	๘๗.๕
ถนนแจ้งวัฒนะ-สนามบิน	๒๐๐,๐๐๐	๔๐๐,๐๐๐	๑๐๐.๐
สนามบิน-บริเวณโรงงานไทยเททิน	๘๐,๐๐๐	๑๖๐,๐๐๐	๑๐๐.๐
โรงงาน-สุกเซกบางเขน	๓๒๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐	๘๗.๕
แขวงสีกัน			
นอกจากที่กล่าวแล้ว	๒๐๐,๐๐๐	๓๒๐,๐๐๐	๖๐.๐
แขวงทุ่งสองห้อง			
นอกจากที่กล่าวแล้ว	๒๔๐,๐๐๐	๔๒๐,๐๐๐	๗๕.๐

ที่มา : ธนาคารกรุงเทพ ๒๕๑๓

การสำรวจภาคสนามและธนาคารกรุงเทพ ๒๕๒๑

จังหวัด  
นนทบุรี

แขวงสายไหม

แขวงลาดยาว

เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้  
ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศ  
ตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ



แสดง : ราคาที่ดินโดยรอบท่า

อากาศยานกรุงเทพ พ.ศ. 2513

ที่มา : ตาราง 4.14

สัญลักษณ์ : ( บาท/ไร่

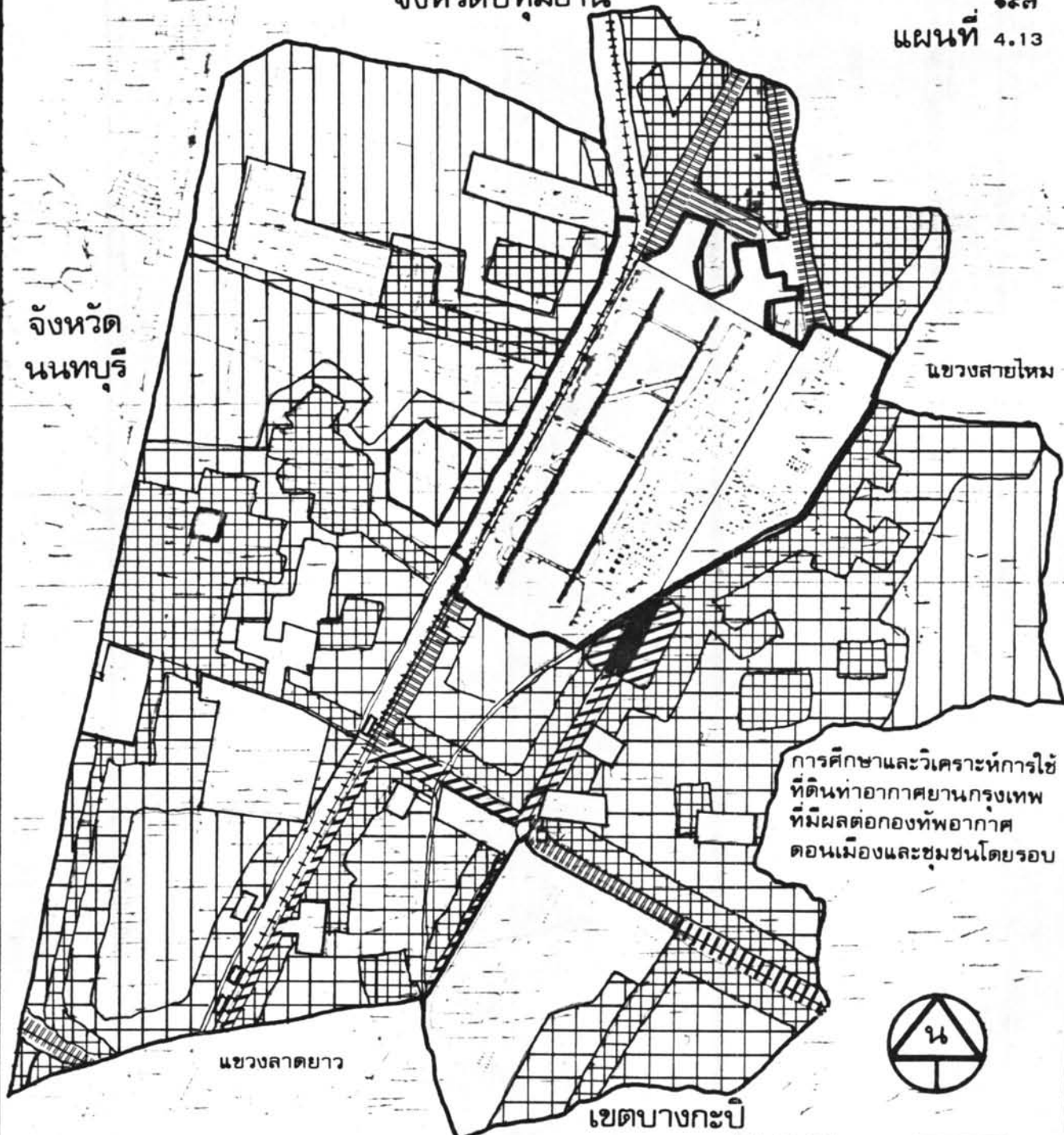
	มากกว่า	1,600,000		200,000 - 320,000
	1,200,000 - 1,400,000		80,000 - 160,000	
	800,000 - 1,000,000		น้อยกว่า	60,000
	400,000 - 600,000		ที่ดินส่วนราชการ	

จังหวัดปทุมธานี

๑๘๗  
แผนที่ 4.13

จังหวัด  
นนทบุรี

แขวงสายไหม



แสดง : ราคาที่ดินโดยรอบ  
ท่าอากาศยานกรุงเทพ  
พ.ศ 2523

สัญลักษณ์ : (บาท/ไร่)



■	มากกว่า 2,400,000	▤	600,000 - 800,000
▨	1,800,000 - 2,000,000	▥	320,000 - 4,80,000
▧	1,400,000 - 1,600,000	□	น้อยกว่า 200,000
▩	1,000,000 - 1,200,000	□	ที่ดินส่วนราชการ

ที่มา : ตาราง 4.14



ส่วนถนนงามวงศ์วานในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ราคาที่ดินสูงขึ้นเพราะมีการก่อสร้างศูนย์การค้า พงษ์เพชรและหมู่บ้านจัสตรพงษ์เพชร ซึ่งพลอยทำให้ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียงสูงตามขึ้นด้วย

ในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ราคาที่ดินยังมีราคาต่ำเพราะหมู่บ้านจัสตรยังไม่เข้า  
 ค่าเป็นการ เช่น ในบริเวณชุมชน กม. ๒๕ - ๒๖ ที่ดินมีราคาเพียงไร่ละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท  
 และเพิ่มขึ้นเป็นไร่ละ ๖๐๐,๐๐๐ บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓  
 โดยที่ดินบริเวณ กม. ๒๕ - ๒๖ นี้ เป็นที่ดินที่ทางกองทัพอากาศได้จัดสรรให้ข้าราชการ  
 กองทัพอากาศเช่าซื้อมาแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๑ ในราคาไร่ละ ๒๐,๐๐๐ บาท จำนวน  
 ๓๕๒ ไร่ ในปี พ.ศ. ๒๕๐๕ ราคาไร่ละ ๔๖,๔๐๐ บาท จำนวน ๔๔ ไร่ และ  
 ในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ราคาไร่ละ ๒๕๖,๐๐๐ บาท จำนวน ๕๒ ไร่ ดังนั้นในปัจจุบัน  
 บริเวณ กม. ๒๕ - ๒๖ จึงเป็นชุมชนที่หนาแน่นชุมชนหนึ่ง

ทางก้านตะวันตกของท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งไต่แก่แขวงสีกันและทุ่งสองห้อง  
 แขวงสีกันมีถนนสรงประกาศิตยานสามารถเดินทางออกไปสู่จังหวัดนนทบุรีทางถนนคิวนนท์  
 ราคาที่ดินในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๑๓ มีราคาถูกประมาณไร่ละ ๑๖๐,๐๐๐ บาท สำหรับ  
 ช่วงแรกคือถึงหมู่บ้านวังโพธิ์เวช และในช่วง ๒ จากหมู่บ้านวังโพธิ์เวชไปถึงคลองประปา  
 ราคาที่ดินไร่ละ ๑๒๐,๐๐๐ บาท พื้นที่ส่วนใหญ่ขณะนั้นใช้ที่ดินทางก้านเกษตรกรรม เมื่อ  
 มีความเจริญมากขึ้นสองข้างถนนสรงประกาศิตในช่วงแรกได้ก่อสร้างที่ทำการค้า, มีโรงพยาบาล  
 แอร์พอครามา มีตลาดวิชานานันท์ เป็นที่ตั้งของวิทยาลัยเทคนิคคอนเมือง จึงทำให้ราคา  
 ที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ สูงขึ้นร้อยละ ๒๓๕ หรือไร่ละ ๖๐๐,๐๐๐ บาท ในช่วงแรก  
 และช่วงที่ ๒ ร้อยละ ๒๓๓.๓ หรือไร่ละ ๔๐๐,๐๐๐ บาท แต่ราคาที่ดินที่สูงขึ้น  
 ก็เฉพาะสองข้างถนนและบริเวณใกล้เคียง ส่วนพื้นที่นอกจากนี้ก็ยังใช้ทำการเกษตรอยู่บ้าง  
 และราคาที่ดินประมาณไร่ละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท ส่วนแขวงที่ต่อเนื่องกับแขวงสีกันลงมา  
 ทางใต้คือแขวงทุ่งสองห้อง เนื่องจากมีสถานที่ราชการคือบริเวณที่รับส่งวิทยุของกรมไปรษณีย์  
 กลางอยู่ริมถนนแจ้งวัฒนะเป็นค้ำกั้นความเจริญ ทำให้ราคาที่ดินเปลี่ยนแปลงเพียงร้อยละ  
 ๓๓.๓ โดยราคาที่ดินในปัจจุบันไร่ละ ๔๐๐,๐๐๐ บาท บริเวณริมถนนส่วนพื้นที่อื่นนอกจาก  
 ริมถนนเฉลี่ยไร่ละ ๔๒๐,๐๐๐ บาท



ทางค้ำไม้ของท่าอากาศยานกรุงเทพ ในบริเวณแขวงตลาดบางเขน ที่กินที่  
 ค่อเนื่องกับที่ดินของกองทัพอากาศในเขตปลอดภัยการเดินอากาศนั้น ได้กำหนดราคาซื้อขาย  
 ไว้ ๖๕,๐๐๐ บาท ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้ซื้อ  
 ที่ดินบริเวณค้ำไม้และค้ำเหนือของสนามบินรวม ๑๖๕ ไร่ เป็นเงิน ๑๐,๗๔๔,๓๗๕ บาท  
 โดยที่ดินที่ซื้อไว้ เจ้าของที่ดินไม่สามารถจะใช้ทำประโยชน์อะไรได้ เนื่องจากอยู่ติดกับ  
 แนวรั้วกองทัพอากาศ มีเครื่องบินขึ้นลงตลอดเวลาผู้อยู่อาศัยได้รับมลภาวะของเสียงเครื่องบิน  
 ในระดับสูง ส่วนที่ดินในบริเวณใกล้เคียงตั้งแต่ทางแยกหลักสี่ถึงแนวเขตปลอดภัยทางราชการ  
 ทหาร ราคาที่ดินไร่ละ ๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ไร่ละ ๑๕๐  
 ซึ่งในบริเวณนี้ขณะนี้ก็ได้เป็นที่ตั้งของโรงงานต่าง ๆ อาทิเช่น โรงงานอุตสาหกรรมเครื่อง  
 จักรกล เครื่องก่อสร้างเครื่องสุขภัณฑ์ เป็นต้น ส่วนบริเวณพื้นที่ภายในค่อจากถนนวิภาวดี  
 รังสิต เข้ามาแล้วที่ดินจะอยู่ในแนวเขตรอนของสนามบิน ราคาที่ดินประมาณเฉลี่ยไร่ละ  
 ๔๐๐,๐๐๐ บาท และขณะนี้เจ้าของที่ดินก็กำลังติดค่อกับการท่าอากาศยาน ฯ เสนอขาย  
 ในราคา ๔๐๐,๐๐๐ - ๖๐๐,๐๐๐ บาท แต่การทำอากาศยาน ฯ รับผิดชอบเพียงราคา  
 ๖๕,๐๐๐ บาท ตามที่ได้ซื้อเอาไว้ก่อนแล้ว สำหรับพื้นที่ค้ำกลางระหว่างคลองบางเขน  
 กับถนนแจ้งวัฒนะ พื้นที่ในบริเวณนี้ส่วนใหญ่มีการใช้ที่ดินในค้ำที่พักอาศัย มีหมู่บ้านหลายแห่ง  
 เช่น ชุมชนบางบัวของการเคหะแห่งชาติ หมู่บ้านทับแก้ว, หมู่บ้านสุขสรพรพ, หมู่บ้าน  
 วิภาวดี มียานการค้ำเครื่องรถยนต์อยู่บริเวณทางแยกหลักสี่ราคาที่ดินในปี พ.ศ. ๒๕๒๓  
 ไร่ละ ๑,๔๐๐,๐๐๐ บาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ไร่ละ ๔๐ บาทที่เปลี่ยนแปลง  
 น้อยก็เพราะว่าพื้นที่บริเวณนี้มีความเจริญมาก่อนแล้ว ราคาจึงเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก  
 รวมทั้งได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานกรุงเทพในค้ำเสียงเครื่องบินในขณะที่เครื่องบินวิ่งขึ้น

ส่วนทางค้ำตะวันออกของท่าอากาศยานกรุงเทพ มีแขวงคลองถนนและแขวง  
 อนุสาวรีย์ ในแขวงคลองถนนมีหมู่บ้านจักษรรในปัจจุบัณอยู่หลายแห่ง ซึ่งราคาที่ดินของ  
 หมู่บ้านจักษรรโดยเฉลี่ยราคาไร่ละ ๔๐๐,๐๐๐ บาท เมื่อมีหมู่บ้านจักษรรก็เป็นผลพลอย  
 ให้ที่ดินที่อยู่ใกล้เคียงกับหมู่บ้านจักษรรมีราคาสูงขึ้นไปด้วย และส่วนที่ดินนอกจากนี้โดยเฉพาะ  
 ในบริเวณพื้นที่ ๆ ค่อเนื่องกับแขวงออเงินและท่าร้างนั้น ราคาที่ดินยังค้ำอยู่และมีการ

เปลี่ยนแปลงไม่มากนัก ประมาณร้อยละ ๒๖.๗ ในแขวงคลองถนนนี้ที่ดินที่มีราคาสูงก็ไ้แก่บริเวณตลาดสะพานใหม่ ดังไ้กล่าวไว้แล้วแต่ก่อนครั้งนี้ก็เนื่องจากชุมชนสะพานใหม่เป็นชุมชนเก่ามีความเจริญมาก่อน การเปลี่ยนแปลงจึงมีไม่มากนัก และชุมชนแห่งนี้ก็เป็นทั้งที่พักอาศัยและย่านการค้าบริการของผู้ทำงานที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ, กองทัพอากาศ และจากที่พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียง สำหรับแขวงอนุสาวรีย์ การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินตามริมถนนรามอินทราในช่วงสี่แยกอนุสาวรีย์ ฯ - ปากซอยโชคชัย ๔ (วัดลาปลาเค้า) ราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐๘.๓ ซึ่งขณะนี้กำลังสร้างศูนย์การค้าจะเป็นผลทำให้ราคาที่ดินในช่วงต่อไปราคาจะยิ่งสูงขึ้นอีก ส่วนพื้นที่ค่อนจากนั้นเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๓๓.๓ จนสุดแขวงอนุสาวรีย์ และพื้นที่ส่วนใหญ่ก็เป็นหมู่บ้านจัดสรรราคาที่ดินโดยเฉลี่ย ไร่ละ ๕๕๐,๐๐๐ บาท เปลี่ยนแปลงจากปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ร้อยละ ๗๑.๕

สำหรับที่ดินทางคันเหนือของท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเกี่ยวกับเส้นใย ๓ แห่ง และเครื่องก่อสร้าง ๒ แห่ง โดยที่พื้นที่นี้อยู่ในแนวเส้นทางบินลงของเครื่องบิน การใช้ที่ดินใช้ประโยชน์ไ้ไม่กว้างขวางมากนัก เหมาะที่จะเป็นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมประเภทส่งออกทางเครื่องบินเพราะอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานกรุงเทพ ดังนั้นจึงมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนักประมาณร้อยละ ๔๗.๕ ซึ่งทั้งนี้ไ้รวมทั้งบริเวณฝั่งซ้ายของถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งไ้พัฒนาพื้นที่เป็นที่อยู่อาศัยของผู้ทำงานท่าอากาศยานกรุงเทพ กองทัพอากาศคอนเมือง และโรงงานอุตสาหกรรมทางตอนเหนือของท่าอากาศยานกรุงเทพจนถึงบริเวณชุมชนรังสิต

กล่าวโดยสรุปแล้วการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ เนื่องจากผลกระทบจากการใช้ที่ดินของท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยส่วนรวมแล้วมีการเปลี่ยนแปลงน้อยทั้งนี้ เป็นผลจากเสียงเครื่องบินเป็นตัวจำกัดการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน ซึ่งเป็นเช่นเดียวกันกับทุกแห่งในโลกที่ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยานจะมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก แต่สำหรับกรณีท่าอากาศยานกรุงเทพพื้นที่บริเวณโดยรอบราคาที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงบ้างก็เนื่องจากการก่อสร้างหมู่บ้านจัดสรรมากทำให้เกิดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นผลให้พื้นที่ในบริเวณใกล้เคียงกับหมู่บ้านจัดสรร เกิดการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินไปกัย

## ทางมลภาวะ

มีผลต่อกองทัพอากาศคอนเมือง และชุมชนโคยรอบ

เสียงเครื่องบินมีเสียงก้องแบบกระแทกที่ดังมาก โดยก้องเป็นจังหวะและมีเสียงแหลมเล็กที่เกิดคึกคอกันนาน ๆ ทั้งนี้ความดังของเสียงเครื่องบินจะขึ้นอยู่กับชนิดของเครื่องบินแต่ละแบบ (คูตาราง ๔.๑๔) ผู้ทำงานหรืออยู่อาศัยอยู่ในชุมชนจะได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินที่กำลังวิ่งอยู่ในสนามบิน หรือจากเครื่องบินที่กำลังวิ่งขึ้นหรือวิ่งลง โดยเสียงเครื่องบินเหล่านี้มีวันแต่จะทำความรำคาญและอาจเกิดอันตรายต่อชีวิตและความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น ส่วนการรบกวนจะมากหรือน้อยแค่ไหนนั้นย่อมขึ้นอยู่กับจำนวน, ขนาดและชนิดของเครื่องบิน โดยเสียงของเครื่องบินไอพ่นจะมีระดับความดังสูงกว่าเสียงจากเครื่องบินใบพัด และเสียงเครื่องบินไอพ่นที่ดังมากที่สุดได้แก่เสียงที่เกิดจากการทำ Sonic Boom ของเครื่องบินเมื่อมีความเร็วเหนือเสียง ซึ่งในอนาคคจะเป็นแหล่งของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์อีกประเภทหนึ่ง แต่ในปัจจุบัน Sonic Boom มีเฉพาะเครื่องบินขับไล่ความเร็วเหนือเสียงของกองทัพอากาศ และก็เป็นโทษคี่สำหรับผู้ทำงานและผู้พักอาศัยในบริเวณคอนเมือง และชุมชนโคยรอบ ทั้งนี้เพราะกองทัพอากาศไคย้ายกองบินขับไล่ซึ่งมีเครื่องบินความเร็วเหนือเสียงออกจากคอนเมืองไปอยู่ที่ กองบิน ๑ จังหวัดนครราชสีมา แต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔

TAMS (1978) ไคทำการสำรวจเสียงเครื่องบินโคยใช้ระบบ CNR ( Composite Noise Rating) ซึ่งเป็นระบบวัดเสียงก้องของเครื่องบินทหารและพลเรือนในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพและชุมชนโคยรอบ และไคกำหนดเส้นชั้นของเสียง ( Noise Contour ) ๓ เขต (คูแฉนที่ ๔.๑๔) ซึ่งในแต่ละเขตกำหนด ถูกกำหนดควัยระดับความดังของเสียง คื

- เขต ๑ ระดับเสียงค้ำกว่า ๑๐๐ CNR
- เขต ๒ ระดับเสียงระหว่าง ๑๐๐ - ๑๑๔ CNR
- เขต ๓ ระดับเสียงสูงกว่า ๑๑๔ CNR

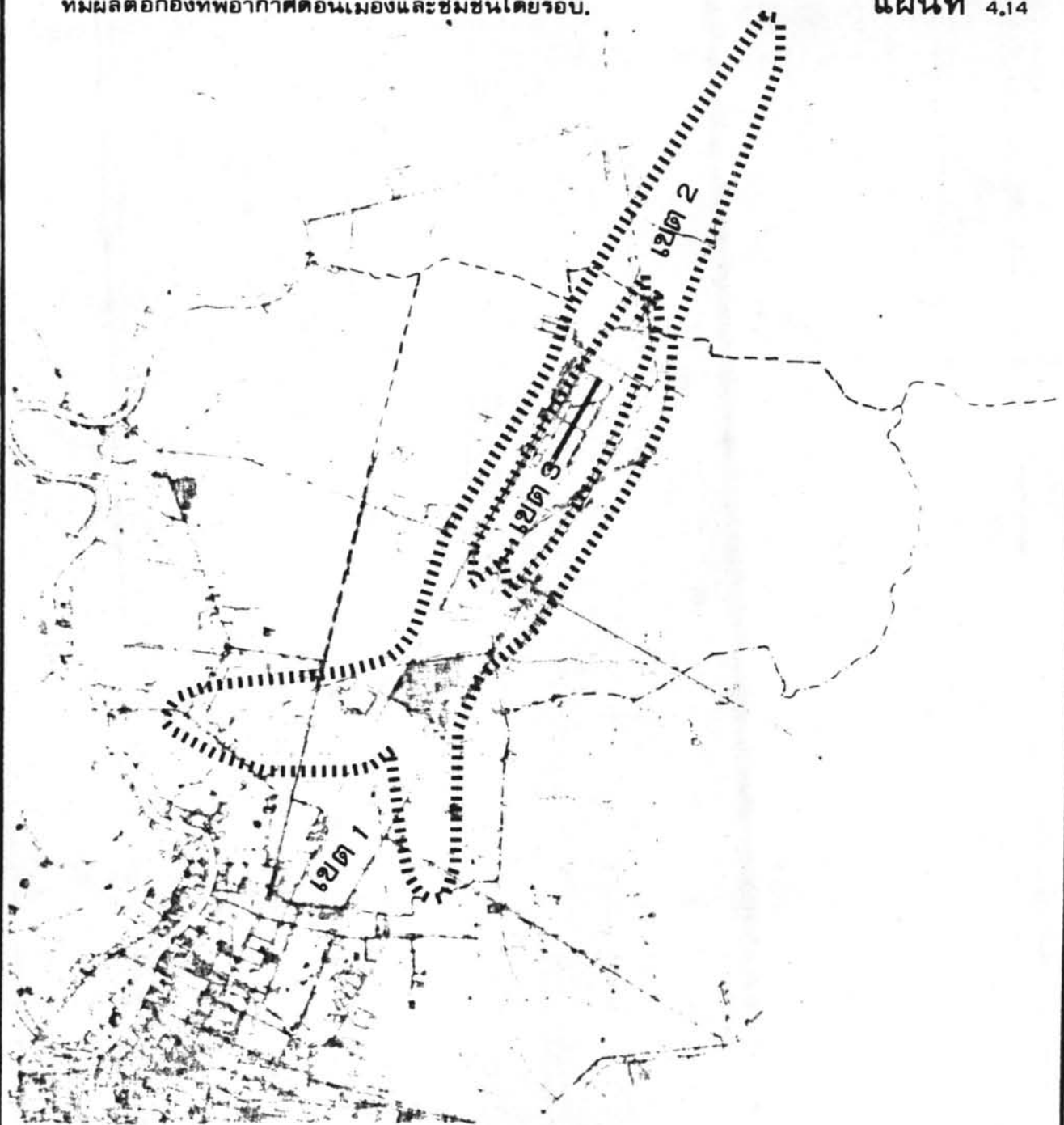
ตาราง ๔.๑๕ ความดังของเสียงเครื่องบินแต่ละชนิด

แบบเครื่องบิน	ขึ้นถึงสูงสุด ( dBA )	ลงถึงสูงสุด ( dBA )	วิ่งถึงสุด ( dBA )
ก. เครื่องบินพาณิชย์			
DC ๘	๑๑๘	๙๒	๑๐๐
DC ๑๐	๑๑๐	๙๔	๑๐๒
B ๗๐๗	๑๐๘	๙๐	๑๐๐
B ๗๓๗	๑๑๔	๑๐๒	๙๘
B ๗๔๗	๑๐๙	๑๐๑	๙๙
CONVAIR ๘๘๐	๑๑๓	๙๖	๙๖
AVRO ๗๔๘	๑๑๒	๑๐๒	๑๐๔
ข. เครื่องบินทหาร			
C ๑๓๐	๑๒๐	๑๐๒	๑๑๘
C ๑๒๓	๑๒๐	๑๐๕	๑๑๒
C ๘๗	๑๐๙	๙๐	๙๒
T ๓๓	๑๐๐	๙๐	๑๐๔
F ๕	๑๑๒	๙๔	๙๖

ที่มา : ร.ต.ญ. สมศรี วิสมิตะนันท์, ร.ท.ชัยรัตน์ คุณประเสริฐ และ  
 น.อ.ไพจิตร ศิริโพธิ์ " สำนวนเสียงเครื่องบินบริเวณดอนเมือง "  
แพทย์สารทหารอากาศ ๒๒ (ตุลาคม ๒๕๑๙) : ๑๔๔

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

๒๐๓  
แผนที่ 4.14



แสดง: เส้นชั้นของเสียง  
เครื่องบิน

สัญลักษณ์:

บริเวณเส้นชั้นเสียงแต่ละเส้น



ที่มา: กระทรวงคมนาคม "รายงานการศึกษาและวางแผนหลัก  
ทำอากาศยานกรุงเทพ" พ.ศ. 2521



บริเวณเขต ๓ มีความกว้างประมาณ ๑,๖๐๐ ม. โดยเส้นเขตแต่ละเส้น ห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง เส้นตะวันออกไปทางตะวันออก ๕๐๐ ม. และห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง เส้นตะวันตกไปทางตะวันตก ๕๐๐ ม. ความยาวห่างจากปลายทางวิ่ง เส้นตะวันออกไปทางเหนือ ๓.๕ กม. ถึงประมาณทางบรรจบของถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน โดยครอบคลุมโรงงานอุตสาหกรรม ๕ แห่ง ชุมสายโทรศัพท์ขอนแก่น ส่วนทางใต้ ห่างจากปลายทางวิ่งประมาณ ๓.๒๕ กม. ถึงประมาณบริเวณโรงเรียนศุภจินดา และครอบคลุมมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, วิทยาลัยครูพระนคร, โรงเรียนเจริญผล โรงเรียนเนืองวิทยา ชุมสายโทรศัพท์หลักสี่ และครอบคลุมโรงงานบริเวณช่วงถนนแจ้งวัฒนะและริมถนนวิภาวดีรังสิต

ในบริเวณเขต ๓ นี้ ครอบคลุมพื้นที่ ๗,๖๐๐ ไร่ โดยจำแนกได้เป็น พื้นที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ กับพื้นที่กองทัพอากาศ ๓,๕๐๐ ไร่ พื้นที่เกษตรกรรม ๑,๕๐๐ ไร่, พื้นที่ว่างโล่ง ๕๕๐ ไร่, ชุมชนหนาแน่นค่าทางคอนกรีต ๓๐๐ ไร่ ชุมชนหนาแน่นค่าปานกลางคอนกรีต ๕๕๐ ไร่ โดยพื้นที่ครอบคลุมส่วนใหญ่อยู่ในแขวงตลาดบางเขน มีบางส่วนที่อยู่ในแขวงอนุสาวรีย์และในเขตจังหวัดปทุมธานี

บริเวณเขต ๒ ห้อมล้อมเขต ๓ เอาไว้ทั้งหมดมีพื้นที่ห่างจากทางวิ่งไปทางเหนือ ๑๒ กม. ปลายเส้นอยู่ตรงคลอง ๓ ส่วนทางใต้เส้นชั้นเสียงแยกเป็น ๒ ทางตามเส้นทางบินของเครื่องบินทั้งซ้ายและขวา โดยปลายค้ำเส้นตะวันตกอยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรี ส่วนปลายค้ำเส้นตะวันออกอยู่ในแขวงลาดยาวเขตบางเขน ในบริเวณต่อเนื่องกับเขตห้วยขวาง

พื้นที่เขต ๒ มีประมาณ ๓๔,๐๐๐ ไร่ โดยคลุมพื้นที่ทางตะวันออก ๑,๗๐๐ ไร่ ซึ่งเป็นบริเวณบ้านพักอาศัยของข้าราชการกองทัพอากาศ และเป็นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ค่ำลงมาเป็นย่านการค้าบริเวณชุมชนตลาดสะพานใหม่พื้นที่ประมาณ ๕๐๐ ไร่ และคลุมพื้นที่ ๗ อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางของชุมชน กม. ๒๕ - ๒๖ ซอยแอนแนกซ์ กม. ๒๗ ซอย ๓๔ ครอบคลุมพื้นที่กินบริเวณลาดเป็ก ซึ่งพื้นที่นี้กำลังพัฒนาเป็นสถานที่ราชการ บ้านพักอาศัย และสนามฝึกกระโดดร่มของกองทัพอากาศ ในพื้นที่ประมาณ ๒๐๐ ไร่ ส่วนปลายของเขต ๒



คลุมพื้นที่ทางการเกษตรกรรมในเขต โดยห่างจากทางบรรจบถนนวิภาวดีรังสิต กับถนน  
พหลโยธิน ประมาณ ๔.๕ กม. บริเวณพื้นที่ทางเหนือครอบคลุมแขวงตลาดบางเขนไว้  
เกือบทั้งหมด และครอบคลุมแขวงสีกัน, ทั้งสองห้องทดลองแนวคลองเปรมประชากร โดย  
ห่างจากคลองเปรมประชากรประมาณ ๒๐๐ ม. และครอบคลุมพื้นที่แขวงสีกันประมาณ  
๑,๕๐๐ ไร่ รวมทั้งพื้นที่ทางเหนือทั้งหมดประมาณ ๑๔,๓๒๕ ไร่ ซึ่งประกอบด้วย  
โรงเรียน ๗ แห่ง วัด ๑ วัด โรงพยาบาล ๑ แห่ง

ส่วนทางใต้ซึ่งแยกเป็น ๒ ทาง เริ่มแยกที่ระยะห่างจากถนนแจ้งวัฒนะ  
ประมาณ ๔ กม. และมีระยะห่างจากจุดแยกถึงปลายสุดระยะทางประมาณ ๖ กม.  
โดยพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในแขวงลาดยาว หากพิจารณาถึงความกว้างของเขต ๒ ส่วนกว้าง  
ที่สุดประมาณ ๓.๕ กม. โดยทางด้านตะวันตกห่างจากถนนวิภาวดีรังสิตประมาณ ๔๐๐ ม.  
และทางตะวันออกห่างจากถนนพหลโยธินประมาณ ๗๐๐ ม. โดยพื้นที่ทางตรงจะครอบคลุม  
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง การค้าบริการและเกษตรกรรมรวม ๔,๕๐๐ ไร่ ซึ่ง  
ประกอบด้วย มหาวิทยาลัย ๑ แห่ง โรงเรียน ๑๒ แห่ง วัด ๒ วัด สถานีอนามัย  
๑ แห่ง ที่ทำการรัฐบาล ๕ แห่ง ส่วนทางตะวันออกครอบคลุมที่อยู่อาศัยหนาแน่นปาน  
กลางและที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง และบริเวณการค้ารวมพื้นที่ ๔,๕๐๐ ไร่ ซึ่งประกอบด้วย  
โรงเรียน ๗ แห่ง ที่ทำการรัฐบาล ๓ แห่ง และทางตะวันตกจะเป็นที่อยู่อาศัยหนา  
แน่นต่ำและบริเวณการค้า รวมพื้นที่ ๕,๒๕๐ ไร่ ซึ่งประกอบด้วยโรงเรียน ๔ แห่ง  
วัด ๒ วัด โรงพยาบาล ๒ แห่ง และที่ทำการรัฐบาล ๒ แห่ง

สำหรับพื้นที่เขต ๑ นั้น อยู่ภายนอกพื้นที่เขต ๒ ชุมชนโดยรอบจะไ้ได้รับ  
ผลกระทบน้อยมาก ทั้งนี้เนื่องจากความสูงของเครื่องบินทำให้ระดับเสียงที่ไ้ยินลดน้อยลง  
จนไม่ก่อให้เกิดความรำคาญ

สำหรับการสำรวจระดับความดังของเสียงเครื่องบินเป็นจุด ๆ นั้น Hossein\*

\*Karwarz Hossein, "Aircraft and Airport Noise at Bangkok International Airport (Don Muang) in Thailand," (Bangkok : Asian Institute of Technology, 1979), P. 22 - 52.

(๑๔๗) ใ้ทำการสำรวจเสียงเครื่องบินโดยใช้ระบบ NEF ซึ่งเป็นระบบวัดเสียงสูงของเครื่องบินพาณิชย์ในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ ๕ จุด และโดยรอบท่าอากาศยาน ๕ จุด (กฎแผนที่ ๔.๑๕) ผลของการวัดระดับความดังของเสียงเครื่องบินในบริเวณต่าง ๆ นั้นได้ค่าเฉลี่ยระดับความดังของเสียงเครื่องบิน (ดูตาราง ๔.๑๖) โดยสรุปดังนี้

ตาราง ๔.๑๖ สถานที่และระดับความดังของเสียงเครื่องบิน

สถานที่	ระดับเสียง (dBA)	สถานที่	ระดับเสียง (dBA)
ภคคารการบินไทย	๖๕	หมู่บ้านสุวรรณดี (สีกัน)	๕๔
ห้องผู้โดยสารคอย	๖๕	วิทยาลัยครูพระนคร	๖๗
ห้องผู้โดยสารขาออก	๖๕	โรงเรียนไกรลาศศึกษา	๕๕
โรงเก็บเครื่องบิน	๗๒	โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	๖๐
ห้องทำงานในโรงเก็บ	๖๕	โรงเรียนธัญบุรี	๖๕

ที่มา : Hossein, "Aircraft and Airport Noise at Bangkok International Airport (Don Muang) in Thailand."

หมู่บ้านสุวรรณดีระดับความดังของเสียงเครื่องบินสูงกว่าระดับความดังของเสียงมาตรฐานของสหรัฐอเมริกา (HUD, 1971) ทั้งนี้พื้นที่บริเวณนี้ไม่เหมาะสมที่จะใช้เป็นที่อยู่อาศัยและเสียงที่เกิดขึ้นในบริเวณนี้เกิดขึ้นทั้งจากเสียงเครื่องบินและเสียงจากยานยนต์ในท้องถิ่น แต่เมื่อสร้างทางวิ่งเส้นใหม่เสร็จเรียบร้อยแล้ว ระดับความดังของเสียงคงจะค่อยแปรเปลี่ยนไปจากเดิมเนื่องจากระยะทางจากทางวิ่งห่างจากหมู่บ้านสุวรรณดีมากยิ่งขึ้น และผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะ สำนักแพทย์ การท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งประเทศไทย ควรจะได้วัดระดับความดังของเสียงเครื่องบินในหมู่บ้านดังกล่าวและชุมชนใกล้เคียงด้วย

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศตอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

๒๐๗  
แผนที่ 4.15



แสดง: สถานที่วัดระดับความ สัญญลักษณ์:

ดังของเสียงเครื่องบิน



สถานที่วัดระดับความดัง  
ของเสียงเครื่องบิน



ที่มา: ตาราง 4.16



วิทยาลัยครูพระนคร เป็นจุดที่เสียงดังที่สุดในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งนี้เพราะพื้นที่นี้เป็นพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณเส้นชั้นเสียงเขต ๓ ทางด้านใต้ของท่าอากาศยานกรุงเทพ รวมทั้งมีที่ตั้งอยู่ตรงกับแนวเส้นทางวิ่งเส้นตะวันตก เสียงเครื่องบินจึงมีระดับความดังสูงสุด ทำให้เกิดปัญหาการรบกวนการศึกษาของสถาบันนี้ ผู้ศึกษาเกิดความรำคาญรวมทั้งไม่ไ้ยินการบรรยายและการศึกษาค้นคว้าในช่วงเวลากลางวันเป็นอันมาก ซึ่งตามเกณฑ์กำหนดแล้วระดับเสียงเครื่องบินขนาดนี้ให้ถึงคิกก่อนกันไ้เวลานานไม่เกิน ๕ ชม. ใน ๑ วัน แต่จากการสำรวจนั้นระดับเสียงเครื่องบินดังตลอดถึง ๑๔ ชม. ดังนั้นพื้นที่นี้จึงไม่เหมาะที่จะจัดให้เป็นสถานศึกษาและในการนี้ก็หมายรวมถึงสถานศึกษาที่อยู่ต่อเนื่องกันด้วย เช่น มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, โรงเรียนวัดพระศรีมหาธาตุกัวย

โรงเรียนไกรลาศศึกษา ซึ่งตั้งอยู่ในหมู่บ้านพักอาศัยของทีอินจิศรรกกองทัพอากาศกม.ที่ ๒๗ วัดค่าเฉลี่ยระดับความดังของเสียงตลอดสปีคาคาที่ไ้ ๕๔ และเมื่อนำลไปเปรียบเทียบกับระดับความดังของเสียงมาตรฐานแล้วซึ่งจะดังไ้เวลานาน ๑๓ ชม. ดังนั้นพื้นที่นี้จึงไม่ป็นปัญหาต่อการใช้ป็นสถานที่ศึกษาแต่อย่างไ้ และยังเมื่อเปิดการจราจรในทางวิ่งเส้นใหม่ซึ่งแนวเส้นชั้นเสียงเลื่อนไปจากเดิมจะยิ่งทำให้ระดับเสียงบริเวณพื้นที่นี้ลกระดั้จากเดิมด้วย

โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ซึ่งตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธินทางฝั่งตะวันออกของท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น วัดระดับความดังของเสียงไ้ ๖๐ แต่ก็ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการรบกวนมากนัก ถึงแม้พื้นที่นี้จะอยู่ภายในเส้นชั้นเสียงเขต ๒ ก็ตาม เพราะกิจกรรมของผู้ที่กินรวมทั้งลักษณะอาคารป็นสิ่งเสริมสร้างการป้องกันเสียงรบกวนจากเครื่องบินไ้แต่ในอนาคคหากเส้นทางวิ่งเส้นใหม่เสร็จ ระดับความดังของเสียงเครื่องบินคงดังมากขึ้น กองเวชศาสตร์ป้องกัน กรมแพทยทหารอากาศ ควรจะไ้สำรวจระดับเสียงเครื่องบินใหม่อีกครั้งหนึ่งภายหลังจากที่ไ้เคยสำรวจระดับเสียงเครื่องบินไปครั้งหนึ่งแล้วเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๐

โรงเรียนธัญบุรี ซึ่งตั้งอยู่ทางเหนือของท่าอากาศยานกรุงเทพ ในเขตจังหวัดปทุมธานี ห่างจากทางวิ่งประมาณ ๗ กม. วัดระดับเสียงไ้ ๖๔ ซึ่งเป็นระดับเสียงที่ดังแต่ไม่มีปัญหาในด้านการใช้ที่กิน เมื่อเปรียบเทียบกับระดับเสียงมาตรฐาน

รวมทั้งที่คั้งของโรงเรียนอยู่นอกเขตเส้นชั้นเสียงเขต ๒ แล้ว ระวังเสียงที่คั้งจึงเป็น บางครั้งที่เครื่องบินเริ่มลดระดับความสูงลงเมื่อเตรียมลงทางวิ่ง

สำหรับการวัดระดับเสียงเครื่องบินภายในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ นั้น ทุก ๆ จุด มีระดับเสียงสูงเกินกว่าระดับเสียงมาตรฐานทุกจุด ซึ่งเป็นปัญหาต่อการดำเนิน กิจกรรมทางการบินพาณิชย์ และเป็นสิ่งท้าทายในการที่จะหาทางป้องกัน หรือลดระดับความ คั้งของเสียงเครื่องบินลง

การวิเคราะห์หาจำนวนและร้อยละของประชากรที่ถูกละเสียงเครื่องบินรบกวน

๑. ร้อยละของประชากรที่ถูกละเสียงเครื่องบินรบกวน\* (กฎตาราง ๔.๑๓ แทนที่ ๔.๑๒ )

เมื่อพิจารณาจากแผนที่ ๔.๑๔ โดยกำหนดเส้นชั้นเสียงเอาไว้ ๓ เขต โดยในแต่ละเขตกำหนดระดับความคั้งของเสียงเอาไว้ว่าเขต ๓ สูงกว่า ๑๑๕ เขต ๒ เท่ากับ ๑๐๐ - ๑๑๕ เขต ๑ ต่ำกว่า ๑๐๐ แล้วก็สามารถนำมาวิเคราะห์หาร้อยละ ของประชากรที่ถูกละเสียงเครื่องบินรบกวนในพื้นที่แต่ละแขวงของเขตบางเขนที่เส้นชั้นเสียง พาดผ่านได้จากสูตร  $0.75 \neq NNI$  ทั้งนี้โดยแปลง CNR เป็น NNI (กฎตารางผนวก ๔.๑) จะได้ค่าร้อยละของประชากรที่ถูกละเสียงเครื่องบินรบกวนในแต่ละแขวงของเขตบางเขน โดยแขวงตลาดบางเขน ซึ่งเป็นที่คั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพและพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขต ๓ ของเส้นชั้นของเสียงเครื่องบินซึ่งเป็นเขตที่มีระดับเสียงสูงสุด กังนั้นแขวงตลาดบางเขน จึงได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินมากที่สุดถึงร้อยละ ๔๑.๓ ส่วนแขวงที่อยู่โดยรอบ แขวงตลาดบางเขน คือ แขวงสีกัน, หวังสองห้อง, ลากยาว, อนุสาวรีย์, คลองถนน และสายไหม จะได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินร้อยละ ๓๔.๓๗๕ ซึ่งบริเวณพื้นที่ เหล่านี้จะอยู่ในเส้นชั้นเสียงเขต ๒ มีระดับความคั้งของเสียงเครื่องบินระหว่าง

\*E.J. Richards. OBE. "Noise and the Design of the Airports," in World Airport the Way Ahead, ed.Dennis, T.L. (London : The Institution of Civil Engineers, 1970), P. 95.

๑๐๐ - ๑๑๕ CNR หรือเท่ากับ ๕๐ - ๕๕ NNI ส่วนแขวงออเงินและท่าแร่ซึ่งอยู่  
ภายนอกเส้นชั้นเขต ๒ ออกไปแล้วจะได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินร้อยละ ๓๐  
โดยทั้งสองแขวงมีระดับความถี่ของเสียงเครื่องบิน ๑๐๐ CNR หรือเท่ากับ ๕๐ NNI

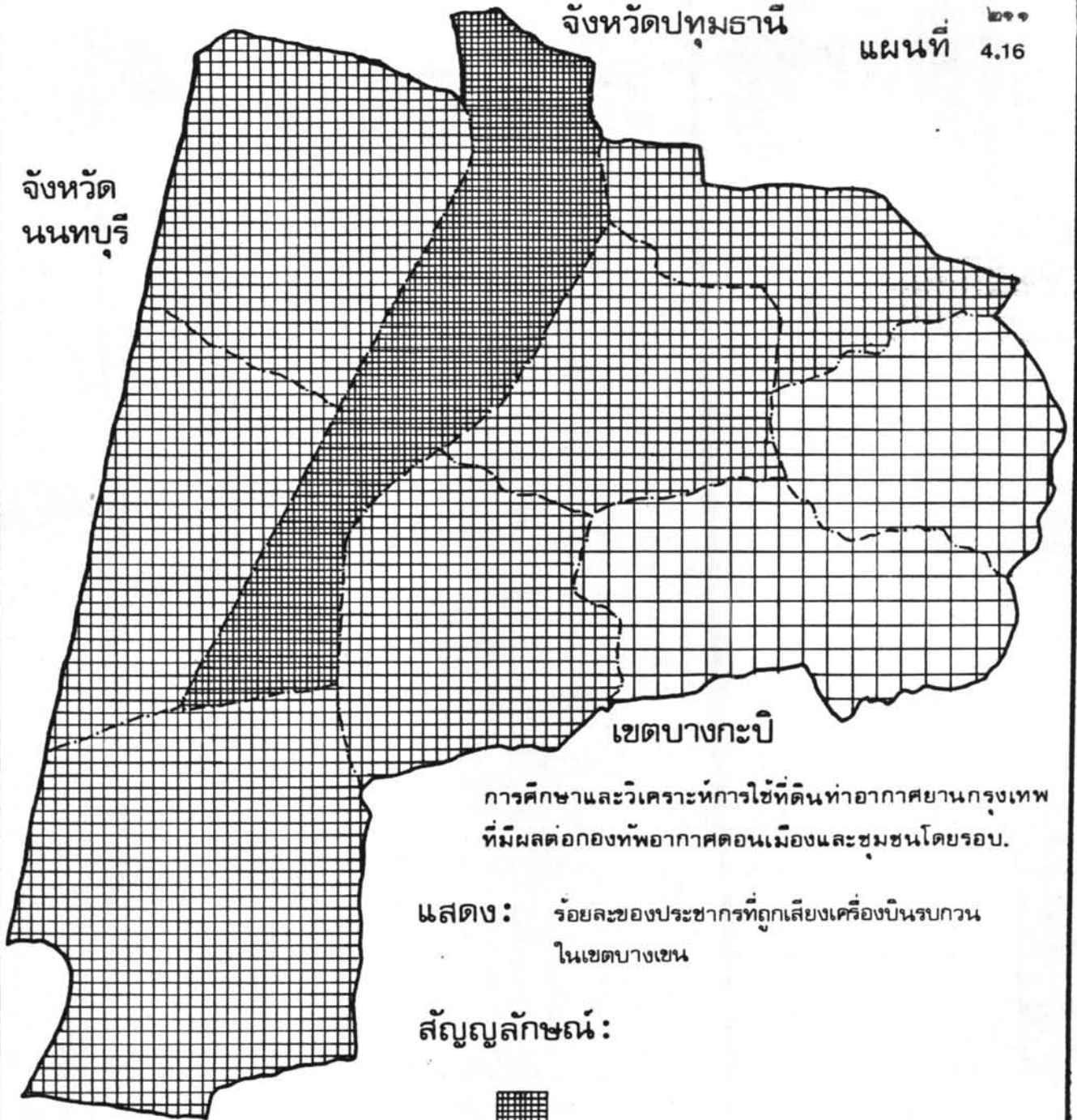
ตาราง ๔.๑๗ ร้อยละ และจำนวนประชากรที่ถูกเสียงเครื่องบินรบกวนเขตบางเขน

แขวง	ความหนาแน่นประชากร (คน/ตร.กม.) (๑)	ร้อยละของประชากร ที่ถูกเสียงเครื่อง บินรบกวน (๒)	จำนวนประชากรที่ รำคาญเสียงเครื่อง บิน (คน/ตร.กม.) (๓)
ดากยาว	๔,๖๔๗	๓๘.๓๗๕	๑,๘๔๘
อนุสาวรีย์	๑,๖๔๕	๓๘.๓๗๕	๖๒๗
คลองถนน	๔,๕๓๘	๓๘.๓๗๕	๑,๗๒๖
กลางบางเขน	๒,๑๓๘	๔๑.๒๕	๘๘๒
สีกัน	๑,๓๗๕	๓๘.๓๗๕	๖๑๘
ทุ่งสองห้อง	๑,๖๖๘	๓๘.๓๗๕	๖๔๗
สายไหม	๑,๕๗๐	๓๘.๓๗๕	๖๒๕
ท่าแร่	๗๕๒	๓๐.๐	๒๒๖
ออเงิน	๑๘๕	๓๐.๐	๕๕

- ๑ จากตาราง ๓.๘
- ๒ คำนวณจากสูตร ระดับเสียงแต่ละเขต  $\div ๐.๗๕$
- ๓ คำนวณจากสูตรความหนาแน่นประชากร (คน/ตร.กม.)  $\div$  ระดับเสียง  
แต่ละเขต  $\div ๐.๗๕ \div ๑๐๐$



จังหวัด  
นนทบุรี

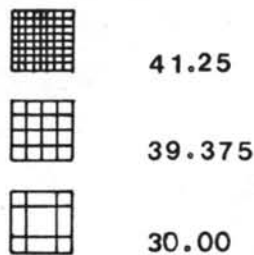


เขตบางกะปิ

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: ร้อยละของประชากรที่ถูกเสียงเครื่องบินรบกวน  
ในเขตบางเขน

สัญลักษณ์:



เขตพญาไท



ที่มา: แผนที่ 4.14  
ตาราง 4.17

## ๒. จำนวนประชากรที่รำคาญเสียงรบกวนจากเครื่องบินต่อ ตร.กม.\*

(ดูตาราง ๔.๑๗ และแผนที่ ๔.๑๗ )

ประชากรที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ ๆ เครื่องบินขึ้นลงหรือบินผ่านนั้นจะเกิดความรำคาญเสียงรบกวนจากเครื่องบินซึ่งสามารถคำนวณหาจำนวนประชากรที่รำคาญเหล่านี้ได้จากความหนาแน่นของประชากรในแต่ละแขวง ผลปรากฏว่าในแขวงตลาดบางเขนอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพนั้นมีจำนวนประชากรที่รำคาญเสียงรบกวนจากเครื่องบิน จำนวน ๔๔๒ คน/ตร.กม. สำหรับแขวงที่มีจำนวนประชากรรำคาญมากที่สุดได้แก่แขวงลาดยาว ซึ่งเป็นเส้นทางบินผ่านของเครื่องบินที่เสียวถึงชายและขวา และแขวงคลองถนนซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับแขวงตลาดบางเขนและประชากรมีความหนาแน่นสูงจึงมีประชากรที่รำคาญต่อเสียงรบกวนของเครื่องบินสูง ส่วนแขวงสีกัน, หุ่นสองห้อง, อนุสาวรีย์และสายไหม จำนวนประชากรที่รำคาญมีอยู่ระหว่าง ๒๐๐ - ๓๐๐ คน/ตร.กม. ส่วนแขวงที่มีจำนวนน้อยที่สุดก็ยังคงได้แก่ แขวงออเงิน ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรม ความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่มีน้อยรวมทั้งเป็นเขตภายนอกของเส้นทางบินผ่านของเครื่องบิน จำนวนประชากรที่รำคาญเสียงเครื่องบินจึงมีเพียง ๕๕ คน/ตร.กม.

### แนวโน้มผลกระทบของเสียงเครื่องบินในอนาคค

กองทัพอากาศกองเมืองและชุมชนโดยรอบจะได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินในอนาคคมากยิ่งขึ้น เพราะตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาจำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพได้เพิ่มสูงขึ้น (ดูตาราง ๓.๒๒) และเป็นการเพิ่มทั้งจำนวนและขนาดของเครื่องบิน และคาดว่าจะมีเครื่องบินขนาดใหญ่เกินกว่า ๒๐๐ ที่นั่งบินมาในปี พ.ศ. ๒๕๓๗<sup>๒</sup> ซึ่งจะทำให้ระดัับเสียงเครื่องบินดังมากขึ้น เป็นผลให้เกิดผลกระทบของเสียงมากยิ่งขึ้น

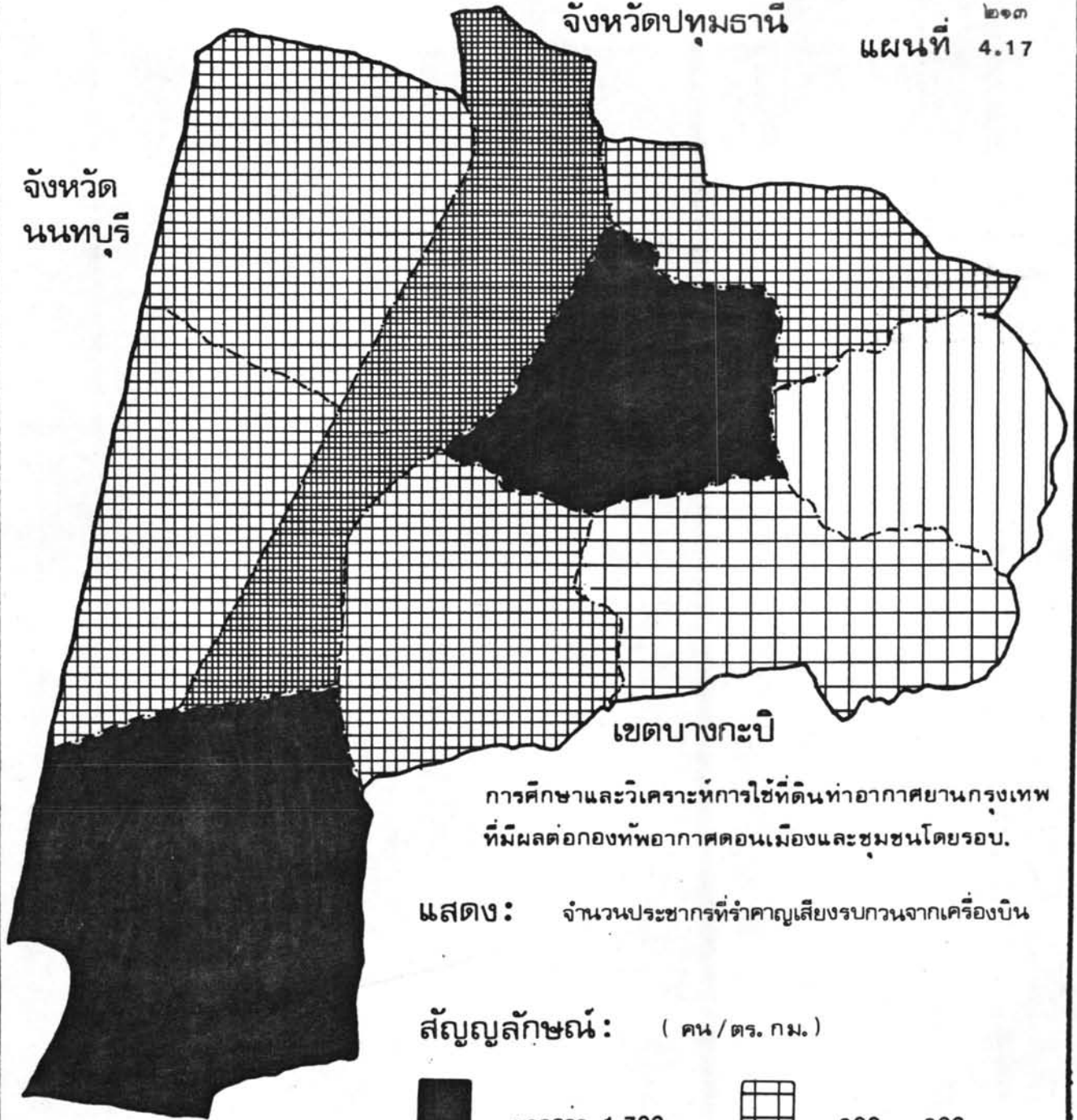
\* เรื่องเดียวกัน, หน้า ๕๖.

<sup>๒</sup> สำนักงานสาขาฝ่ายวิชาการ ประจำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก, IATA "คาดการณ์เกี่ยวกับการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๒๒ - ๒๕๓๗" สรุปข่าวการบิน กรมการบินพาณิชย์ ๑๐ (กรกฎาคม ๒๕๒๔) : ๒

จังหวัดปทุมธานี

๒๑๓  
แผนที่ 4.17

จังหวัด  
นนทบุรี

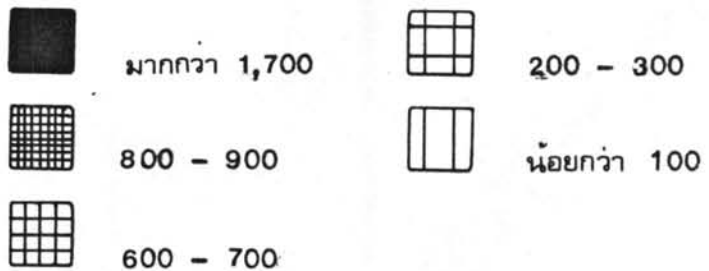


เขตบางกะปิ

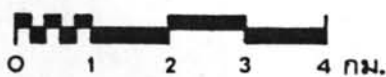
การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

แสดง: จำนวนประชากรที่ราคาสูญเสียรบกวนจากเครื่องบิน

สัญลักษณ์: (คน/ตร. กม.)



เขตพญาไท



ที่มา: แผนที่ 4.14 และ ตาราง 4.17

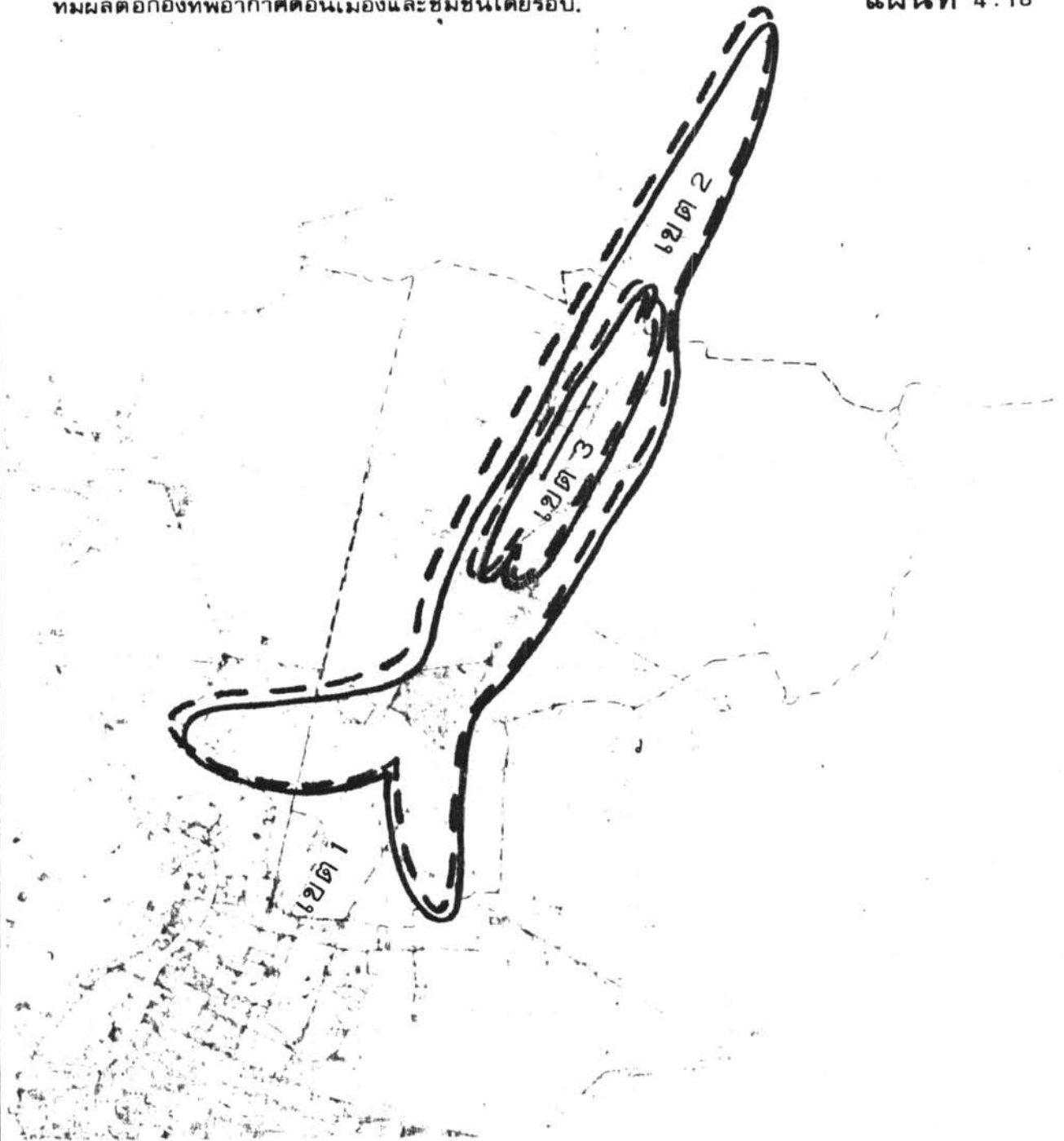
สำหรับบริเวณเส้นชั้นเสียงก็จะมี การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่จะได้รับเสียงเครื่องบิน ทั้งนี้ เพราะผลจากการสร้างทางวิ่งเส้นใหม่ในปัจจุบันซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ ทางวิ่งเส้นใหม่สร้างห่างจากทางวิ่งเดิมไปทางตะวันออก ๓๔๕ เมตร เมื่อทางวิ่งใหม่สร้างเสร็จ ทางวิ่งเดิมเส้นตะวันตกก็จะใช้เป็นทางขับเข้าสู่ลานจอด ดังนั้นเมื่อเครื่องบินใช้ทางวิ่งเส้นใหม่แล้วเส้นชั้นของเสียงก็จะเลื่อนมาทางตะวันออก (ดูแผนที่ ๔.๑๔) โดยแนวเส้นชั้นเสียงเขต ๓ ด้านตะวันตกจะอยู่ประมาณทางวิ่งเส้นตะวันตกเดิม ดังนั้นผู้ทำงานบริเวณท่าอากาศยานจะได้รับผลกระทบจากเสียงในเขต ๓ ลดน้อยลง ทั้งนี้เพราะทางวิ่งใหม่ห่างจากบริเวณที่ทำการมากยิ่งขึ้นและพื้นที่ ๆ เส้นชั้นเสียงเขต ๓ ครอบคลุมจะลดน้อยลงจากเดิม ๑,๔๐๐ ไร่ เหลือ ๕,๗๐๐ ไร่ โดยพื้นที่ ๆ ลดลงน้อยลงนี้เป็นบริเวณด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งคือบริเวณตั้งแต่ทางบรรจบของถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน ห่างจากแนวถนนวิภาวดีรังสิตประมาณ ๔๐๐ เมตร ตลอดมาจนถึงบริเวณโรงเรียนศโฑอุทิศศึกษาคือห่างจากถนนแจ้งวัฒนะลงทางคันไต้ประมาณ ๑ กม.

สำหรับเขต ๒ นั้นแนวเส้นชั้นเสียงทางด้านตะวันตกจะอยู่ห่างจากถนนวิภาวดีรังสิตไปทางตะวันตกประมาณ ๔๐๐ เมตร และครอบคลุมพื้นที่ลดน้อยลงจากประมาณ ๕,๐๐๐ ไร่ เหลือ ๒๗,๐๐๐ ไร่ โดยพื้นที่ ๆ ลดน้อยลงนี้เป็นพื้นที่ทางด้านฝั่งตะวันตกของถนนวิภาวดีรังสิตตลอดแนว ซึ่งเริ่มตั้งแต่บริเวณคลองสาม จังหวัดปทุมธานี ถึงด้านใต้สุดจังหวัดนนทบุรี และในบริเวณคันไต้เส้นชั้นเสียงใหม่จะขยายพื้นที่ครอบคลุมบริเวณเพิ่มขึ้นประมาณ ๑,๒๕๐ ไร่ ซึ่งพื้นที่นี้จะเป็นที่ทำการกองบัญชาการตำรวจจราจร และกองกำกับการวิทยุและศูนย์รวมข่าวตำรวจนครบาล นอกจากนี้เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและหมู่บ้านพักอาศัยของชุมชน แต่เนื่องจากเป็นเขตปลายสุดของเส้นชั้นเสียง ดังนั้นกิจกรรมในบริเวณปลายสุดเหล่านี้ก็ได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินลดน้อยลงมาก

กล่าวโดยสรุปการสร้างทางวิ่งเส้นใหม่ชุมชนโดยรอบจะได้รับผลกระทบจากเสียงเครื่องบินในจำนวนพื้นที่ลดน้อยลง แต่มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทางคันไต้ของท่าอากาศยานเพิ่มมากขึ้นเล็กน้อยและสำหรับเสียงเครื่องบินในอนาคตจะมีระดับเสียงดังมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากมีการใช้เครื่องบินที่บรรทุกผู้โดยสารได้มากยิ่งขึ้นกว่าในปัจจุบัน

การศึกษาและวิเคราะห์การใช้ที่ดินทำอากาศยานกรุงเทพ  
ที่มีผลต่อกองทัพอากาศดอนเมืองและชุมชนโดยรอบ.

๒๑๕  
แผนที่ 4.18



แสดง: บริเวณพื้นที่ที่ได้รับ สัญญลักษณ์:

ผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน  
ในอนาคต



พื้นที่ฯรับเสียงปัจจุบัน



พื้นที่ฯรับเสียงในอนาคต



ที่มา: แผนที่ 4.14





## ทางการทหาร

เนื่องจากลักษณะการใช้ที่ดินเพื่อกิจการบินทางการทหารแตกต่างกับกิจการบินพาณิชย์ โดยท่าอากาศยานพาณิชย์เป็นท่าอากาศยานเปิด การรักษาความปลอดภัยของการบินพาณิชย์จะเป็นการป้องกันการจี้เครื่องบินหรือกล่าวได้ว่าเป็นปัญหาทางการเมืองมากกว่าทางการทหาร ดังนั้นจึงมีมาตรการป้องกันการจี้เครื่องบินและมีการตรวจตราผู้โดยสารพกพาอาวุธขึ้นเครื่องบิน ส่วนสนามบินทหารนั้นเป็นพื้นที่ที่ตั้งกองกำลังทางอากาศ ใช้ประโยชน์ในด้านการส่งกำลังบำรุงทางอากาศ สถานที่ตั้งของสนามบินทหารเป็นเขตหวงห้ามเพราะเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหาร ซึ่งต้องการการรักษาความปลอดภัยจากการโจมตีทางอากาศ หรือทางภาคพื้นดินจากศัตรู หรือจากการก่อวินาศกรรมซึ่งการโจมตีจะสัมฤทธิ์ผลได้เข้าศึกษาย่อมต้องรู้จักภูมิประเทศและที่ตั้งเป็นอย่างดี ดังนั้นเมื่อท่าอากาศยานกรุงเทพและกองทัพอากาศตั้งอยู่ในพื้นที่เดียวกัน พื้นที่ของกองทัพอากาศจึงไม่เป็นความลับแก่ผู้ที่จะทำการก่อวินาศกรรมแต่อย่างใดทั้งนี้ก็เพราะสามารถศึกษาและถ่ายภาพพื้นที่ต่าง ๆ ของกองทัพอากาศได้ เพราะเป็นพื้นที่ว่างโล่งไม่อาจจะควบคุมหรือป้องกันด้วยวิธีการใด ๆ ได้ จากลักษณะดังกล่าวการใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมที่ต่างกันแต่อยู่ร่วมกันในพื้นที่เดียวกันจึงไม่เหมาะสมซึ่งกองทัพอากาศก็ไต่ถามรับถึงขีดจำกัดในข้อนี้แต่ไม่สามารถจะดำเนินการอย่างไรได้ จึงทำได้เพียงแต่ย้ายหน่วยกำลังรบของกองทัพอากาศออกไปอยู่ต่างจังหวัด และวางมาตรการรักษาความปลอดภัยในเรื่องประโยชน์ใช้สอยของอาคารและสถานที่ของแต่ละหน่วย ส่วนพื้นที่โดยส่วนรวมไม่สามารถปกปิดเป็นความลับได้และกองทัพอากาศก็ได้คำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศเป็นสำคัญในคำบรรยายที่ท่าอากาศยานกรุงเทพได้รับอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งรัฐบาลเองก็ไม่สามารถสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ ๒ แม้วากระทรวงคมนาคมได้กำหนดพื้นที่ ๆ จะสร้างไว้ในบริเวณหนองงูเห่าแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๔ และปัจจุบันก็ยังไม่สามารถจะสร้างในพื้นที่แห่งใหม่ที่หนองงูเห่าในช่วงเวลาอันสั้นนี้ได้ เนื่องจากต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูง สำหรับกองทัพอากาศเองก็ไม่สามารถย้ายไปตั้งที่อื่น เนื่องจากปัญหางบประมาณ, การเมือง, ทางสังคม และขวัญของผู้ทำงาน