มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:09

โดย

นางสาววรัทยา อัศวโฆษิต

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
พ.ศ.2553

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

โดย

นางสาววรัทยา อัศวโฆษิต

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:09

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
พ.ศ.2553

Legal Measures for the control of Noise Pollution from the motorboats travelling around Koh Ampawa

By

Miss Varattayar Assavakosit

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:09

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Natural Resources and Environmental Law

Faculty of Law

Thammasat University

2010

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์

วิทยานิพนธ์

ของ

นางสาววรัทยา อัศวโฆษิต

เรื่อง

มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์
ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2553

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ _____

(รองศาสตราจารย์ ณรงค์ ใจหาญ)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาสอบวิทยานิพนธ์ _____

(ศาสตราจารย์ ดร.จุมพต สายสุนทร)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ _____

(ศาสตราจารย์ ดร.อำนาจ วงศ์บัณฑิต)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ _____

(อาจารย์ ดร. วิจารย์ สิมาฉายา)

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ มูรธเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:09

บทคัดย่อ

ในปัจจุบัน กิจกรรมการท่องเที่ยวตลาดน้ำยามเย็นอัมพวา และการล่องเรือเพื่อเยี่ยมชมวิถีชีวิตและหิ่งห้อยในยามค่ำคืนตามเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม เป็นกิจกรรมที่สร้างรายได้จำนวนมากให้แก่ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยว แต่คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ให้บริการนักท่องเที่ยว อันส่งผลกระทบต่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่มีบ้านเรือนตั้งอยู่ริมน้ำอย่างมาก เนื่องจากกิจกรรมการท่องเที่ยวในเส้นทางรอบเกาะอัมพวาเติบโตรวดเร็วเกินกว่าจะมีการวางแผน และวางมาตรการทางกฎหมาย หรือแนวทางแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงได้อย่างทันท่วงที

จากการศึกษาและวิเคราะห์แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรการทางกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพบว่า แนวนโยบายแห่งรัฐมีความไม่ชัดเจนและไม่สามารถนำมาปรับใช้กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ ส่วนมาตรการทางกฎหมายที่จะมีอยู่ในปัจจุบันมีน้อยเกินไป โดยมาตรการทางกฎหมายบางส่วนมีสภาพบังคับที่ไม่เหมาะสมกับสภาวการณ์ และสภาพปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาในปัจจุบัน ปัญหาอีกส่วนหนึ่งมาจากการขาดการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายส่งผลให้การควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ยังไม่มีประสิทธิภาพ

แม้ในปัจจุบันจะมีประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปีพ.ศ. 2553 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจแห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกลในขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ แต่ลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวามีความแตกต่างจากท้องที่ทั่วไป เนื่องจากมีความหนาแน่นของการเดินเรือมากกว่าปกติอันเนื่องมาจากการท่องเที่ยว แต่ขณะนี้ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรฐานคุณภาพระดับเสียงให้มีความสัมพันธ์กับประเภทและลักษณะของพื้นที่ นอกจากนั้น ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือ ความเร็วของเรือ และระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวาแต่อย่างใด

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นผู้เขียนจึงได้นำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาโดยการกำหนดเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับค่ามาตรฐานคุณภาพระดับเสียงให้มีความสัมพันธ์กับประเภทและลักษณะของพื้นที่ กำหนดมาตรการทางกฎหมายเพิ่มเติมในการควบคุมประเภทของเรือ ความเร็วของเรือและระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวา กำหนดมาตรการในการมอบอำนาจของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ให้

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศูนย์วิทยทรัพยากร
เมื่อ 05/08/2557 12:50:10

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมจัดการ สนับสนุนการกำหนดนโยบายแห่งรัฐเกี่ยวกับเรื่องการจัดการมลพิษทางเสียงอย่างชัดเจน และรณรงค์ให้มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการร่วมกันแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:10

Abstract

Nowadays, Ampawa Evening Floating Market Tour activities and the sailing to see living styles and fireflies at night on the touring route around Koh Ampawa , Samutsongkram province, are the activities which make boat-tour entrepreneurs a lot of money. On the contrary we cannot deny that the tour activities cause noise pollution from the motorboats, which serve the tourist, affect the people's trouble whose houses situated on the river bank a lot. This is because the tour activities around Koh Ampawa have grown beyond the in time planning and legal measure provision or noise pollution problem solving guideline.

From the study and analysis about government policy, legal measure and the concerned sectors' authority showed government policy is not clear and cannot be implemented with noise pollution control caused by motorboats around tour route around Koh Ampawa. While the present legal measures are very few and some have unsuitable enforcement with the present situation and noise pollution situation caused by motorboats on the touring route around Koh Ampawa. Other problems are the lack of the integration of the concerned sector, the lack of officers to investigate and to enforce the law which lead to the inefficient control on noise pollution problem caused by motorboats.

Despite at present there is a Ministerial Declaration B.E. 2553 of the Ministry of Natural Resource and Environment declared by the authority of The Enhancement and Conservation of National Environmental Quality Act, B.E. 2535 which set the noise level standard of motorboats with running engine at the maximum of 100 decibels A but the character of tour activities around Koh Ampawa is different from general areas because there is more density of sailing from tourism. Presently there is no legal measure to set noise level quality standard in relation to type and character of the area. Moreover there is no legal measure to control type, speed and time of boat to sail around Koh Ampawa.

From the existing problem situation, the writer purposes the solution in solving the problem by setting more legal measures concerning noise level quality standard figure in relation to area type and character, setting additional legal measure to control boat type, speed

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศูนย์วิทยทรัพยากร
วันที่ 05/08/2557 12:30:10

and time to sail around Koh Ampawa, setting the measure to authorise concerned officers, letting local administrative organisation to participate and support, clearly setting government policy on noise pollution management and campaigning the integration among concerned sectors including promoting the people's participation in solving noise pollution problem, caused by motorboats on the touring route around Koh Ampawa, most efficiently.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:10

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความรัก และแรงกำลังใจของคุณประภาส อัศวโฆษิต ผู้เป็นบิดา และคุณจารุณี อัศวโฆษิต ผู้เป็นมารดาของผู้เขียน ทั้งเป็นผู้ให้โอกาสผู้เขียนได้ศึกษาในระดับมหาบัณฑิต ให้ความช่วยเหลือ เอาใจใส่ และให้ข้อคิดแก่ผู้เขียนทั้งในการดำเนินชีวิต รวมทั้งการทำวิทยานิพนธ์จนสำเร็จลุล่วง วิทยานิพนธ์เล่มนี้จะสำเร็จลงมิได้เลย หากปราศจากความอุปการะของบิดามารดาซึ่งเป็นผู้มีพระคุณสูงสุด และเป็นที่รักของผู้เขียน ผู้เขียนขอกราบเท้าขอบพระคุณท่านทั้งสองด้วยความรักยิ่ง

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณในความกรุณายิ่งของท่านศาสตราจารย์ ดร.จุมพต สายสุนทรที่ให้ความกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ โดยท่านได้ให้ความเมตตา สละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำคำสอน ให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งให้ความช่วยเหลือผู้เขียนทุกด้าน ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ท่านรองศาสตราจารย์ณรงค์ ใจหาญ ที่กรุณารับเป็นประธานและกรรมการวิทยานิพนธ์ ขอกราบขอบพระคุณท่านศาสตราจารย์ ดร.อำนาจ วงศ์บัณฑิต และท่านอาจารย์ ดร. วิจารย์ สิมาฉายา ที่กรุณารับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ และกรุณาสละเวลาอันมีค่าในการให้ข้อเสนอแนะ ชี้แนวทางในการวิเคราะห์ศึกษา และชี้ข้อบกพร่องในการเขียนวิทยานิพนธ์ อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอขอบคุณคุณพีระวัฒน์ เมธเกรียงชัย ผู้ที่คอยสนับสนุน ให้ความช่วยเหลือ ให้ความรัก ยอมเหน็ดเหนื่อย และคอยเป็นกำลังใจที่สำคัญที่สุดของผู้เขียนให้ทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลงได้ ขอขอบคุณพี่ๆ และเพื่อนๆ ในสาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรุ่น 51 สำหรับความช่วยเหลือ และกำลังใจสำหรับทุกสิ่งที่เผชิญมาด้วยกัน รวมทั้งขอขอบพระคุณพี่ๆ เพื่อนๆ น้องๆ และผู้มีส่วนช่วยเหลือทุกท่านผู้ที่ให้กำลังใจตลอดระยะเวลาการทำวิทยานิพนธ์ที่ผู้เขียนมิได้เอ่ยมา ณ ที่นี้

ท้ายที่สุดนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณประโยชน์ประการใด ผู้เขียนขอมอบความดีนี้ให้แก่ผู้เป็นบิดาและมารดาของผู้เขียน แต่หากมีข้อบกพร่องหรือผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว และขออภัยมา ณ โอกาสนี้

นางสาววรัทยา อัศวโฆษิต

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2553

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรมสาน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:11

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ..... (1)

กิตติกรรมประกาศ..... (5)

บทที่

1. บทนำ..... 1

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... 1
2. สมมติฐานของการศึกษา..... 3
3. ขอบเขตการศึกษา..... 4
4. วัตถุประสงค์ของการศึกษา..... 5
5. วิธีการศึกษา..... 5
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... 6

2. ข้อมูลทั่วไปและสภาพปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 7

1. ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดสมุทรสงคราม และชุมชนอัมพวา..... 7
1.1 ประวัติความเป็นมาของจังหวัดสมุทรสงครามและชุมชนอัมพวา..... 7
1.2 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดสมุทรสงคราม..... 8
1.3 วิถีชีวิตของชุมชนอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม..... 11
2. ลักษณะทางกายภาพของเกาะอัมพวา..... 11
3. การท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 12
3.1 ความหมาย และวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว..... 12
3.2 ความเป็นมาของการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 14

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:11

3.3 เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา..... 17
3.4 ที่มาของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา..... 18
4. สภาพปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 19
4.1 ความทั่วไปเกี่ยวกับเสียงและความหมายของเสียง..... 19
4.2 การคำนวณความดังของเสียง เดซิเบล (dB)..... 20
4.3 ชนิดของแหล่งกำเนิดเสียง..... 21
4.4 ลักษณะทางกายภาพของหูและการได้ยินของมนุษย์..... 22
4.5 องค์ประกอบของเสียงที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการได้ยินของหู..... 23
4.6 รายละเอียดของเรือยนต์อันเป็นแหล่งกำเนิดเสียงในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 24
4.6.1 จำนวนเรือยนต์..... 24
4.6.2 ลักษณะ และประเภทของเครื่องยนต์..... 25
4.6.3 เส้นทางที่แล่น..... 25
4.6.4 ระยะเวลาที่แล่น..... 26
4.7 มลพิษทางเสียงและแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียง..... 26
4.8 การตรวจวัดระดับเสียง..... 28
4.8.1 เครื่องมือ และอุปกรณ์..... 28
4.8.2 การดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง..... 30
4.9 การควบคุมมลพิษทางเสียง..... 34
4.9.1 การควบคุมเสียงที่แหล่งกำเนิดเสียง..... 34
4.9.2 การควบคุมเสียงที่ระยะทางระหว่างแหล่งกำเนิดเสียงและผู้รับเสียง..... 35
4.9.3 การควบคุมเสียงที่ผู้รับ..... 36
4.10 ปัญหาจากมลพิษทางเสียง..... 36
4.10.1 ผลกระทบต่อการได้ยิน..... 37
4.10.2 ผลกระทบต่อสุขภาพทั่วไปและจิตใจ..... 38

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ กรรมสูตร
เมื่อ 05/08/2557 12:30:11

4.10.3 ผลกระทบต่อการทำงานและประสิทธิภาพของการทำงาน... 38
4.10.4 ผลกระทบต่อการติดต่อสื่อสาร..... 38
4.10.5 ผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชนอัมพวา..... 39
4.10.6 การขัดแย้งของคนในชุมชน..... 39
4.10.7 การสูญพันธุ์ของหิ่งห้อยและสัตว์น้ำอื่นๆ..... 40

3. หลักการในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 41

1. หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย..... 41
1.1 แนวความคิด..... 41
1.2 หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ 42
2. หลักบูรณาการรวมหน่วย..... 44
2.1 แนวความคิด..... 44
2.2 หลักบูรณาการรวมหน่วยกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ 44
3. หลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน..... 46
3.1 แนวความคิด..... 46
3.2 หลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 47
4. หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน..... 48
4.1 แนวความคิด..... 48
4.2 หลักการมีส่วนร่วมของประชาชนกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 49
5. หลักการระวังไว้ก่อน..... 51
5.1 แนวความคิด..... 51
5.2 หลักการระวังไว้ก่อนกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 52
6. หลักการผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่าย..... 53

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศิราธร สรรพสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:11

6.1 แนวความคิด..... 53
6.2 หลักการผู้ได้รับประโยชน์เป็นผู้จ่ายกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 54

4. นโยบายของรัฐ มาตรการทางกฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 56

1. นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 56
1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) 56
1.1.1 ความนำ..... 56
1.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554)กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 59
1.2 นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-2559..... 60
1.2.1 ความนำ..... 60
1.2.2 นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-2559 กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 63
1.3 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2550-2554..... 63
1.3.1 ความนำ..... 63
1.3.2 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2550-2554กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์..... 66
1.4 แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554..... 67
1.4.1 ความนำ..... 67

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ สรรพสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:11

1.4.2 แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา..... 71
2. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 72
2.1 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียง..... 73
2.1.1 หลักการทั่วไปในการควบคุมระดับเสียง..... 73
2.1.2 มาตรการควบคุมระดับเสียงจากแหล่งกำเนิด (เรือยนต์)..... 77
2.1.2.1 มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535..... 77
2.1.2.2 มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456..... 88
2.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา..... 92
2.3 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา..... 93
2.3.1 ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 และฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2496)... 93
2.3.2 ข้อบังคับเพื่อควบคุมการเดินเรือ ตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456..... 95
2.4 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวา..... 96
2.5 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ..... 97
2.5.1 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535..... 97
2.5.2 ประมวลกฎหมายอาญา..... 101

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิงห์
เมื่อ 05/08/2557 12:50:14

3. หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์
ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา..... 103
3.1 หน่วยงานส่วนกลาง..... 103
3.1.1 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม..... 103
3.1.1.1 สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม..... 103
3.1.1.2 กรมควบคุมมลพิษ..... 104
3.1.1.2 สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค 8 ราชบุรี และ
สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด
สมุทรสงคราม..... 104
3.1.2 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา..... 105
3.1.2.1 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย..... 105
3.1.3 กระทรวงคมนาคม..... 106
3.2 หน่วยงานส่วนท้องถิ่น..... 107
3.2.1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด..... 107
3.2.2 เทศบาล..... 108
3.2.3 องค์การบริหารส่วนตำบล..... 109

5. ปัญหาและข้อเสนอแนะในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์
ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 111

1. ปัญหาและข้อเสนอแนะอันเนื่องมาจากนโยบายแห่งรัฐ..... 112
1.1 ปัญหาอันเนื่องมาจากนโยบายแห่งรัฐ..... 112
1.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มีนโยบายบังคับ..... 112
1.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชัดเจนของนโยบาย..... 113
1.1.3 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับของนโยบาย..... 115
1.2 ผลกระทบจากปัญหาด้านนโยบายแห่งรัฐ..... 118

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.prct.go.th
โดย ศรายุธ สุรินทร์
เมื่อ 05/08/2557 12:30:11

1.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาในส่วนนโยบายของรัฐ..... 119
1.3.1 การกำหนดนโยบายของรัฐทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นให้ชัดเจน..... 119
1.3.2 การกำหนดอำนาจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ให้ซ้ำซ้อนกัน 120
2. ปัญหาและข้อเสนอแนะอันเนื่องมาจากมาตรการทางกฎหมาย..... 120
2.1 ปัญหาอันเนื่องมาจากมาตรการทางกฎหมาย..... 120
2.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มีกฎหมายใช้บังคับ..... 120
2.1.1.1 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียงของเรือกลเฉพาะพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม..... 120
2.1.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 121
2.1.1.3 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 122
2.1.1.4 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 124
2.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย..... 125
2.1.2.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456..... 125
2.1.2.2 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535..... 126
2.1.3 ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย..... 126
2.2 ผลกระทบจากปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย..... 129
2.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย..... 129
2.3.1 ข้อเสนอแนะเนื่องจากการไม่มีมาตรการทางกฎหมายใช้บังคับ..... 129

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสุข
เมื่อ 05/08/2557 12:50:11

2.3.1.1 การกำหนดกฎหมายเพิ่มเติมเกี่ยวกับค่ามาตรฐานคุณภาพระดับเสียงให้มีความสัมพันธ์กับประเภทและลักษณะของเขตพื้นที่..... 129
2.3.1.2 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา 131
2.3.1.3 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา..... 132
2.3.1.4 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา.... 132
2.3.2 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย... 133
2.3.2.1 การเพิ่มบทลงโทษตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456..... 133
2.3.2.2 การเพิ่มเติมบทลงโทษตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535..... 133
3. ปัญหาและข้อเสนอแนะอันเนื่องมาจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง..... 134
3.1 ปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง..... 134
3.1.1 ปัญหาการขาดการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง..... 134
3.1.2 ปัญหาการขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง..... 135
3.2 ผลกระทบจากปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง..... 135
3.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง..... 136
3.3.1 การมอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น..... 136

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ สรรพสิทธิ์
เมื่อ 05/08/2557 12:50:11

3.3.2 การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535..... 137
3.3.3 การส่งเสริมการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง..... 138

6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ..... 139

1. บทสรุป..... 139
2. ข้อเสนอแนะ..... 144

บรรณานุกรม..... 151

ภาคผนวก
1..... 158
2..... 165
3..... 170

ประวัติการศึกษา..... 172

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:11

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

แม้ในประเทศไทยจะมีกฎหมายที่ออกมาเพื่อมุ่งจัดการปัญหาการจัดการมลพิษหลายด้าน อาทิ การจัดการมลพิษทางน้ำ การจัดการมลพิษทางอากาศ การจัดการมูลฝอย รวมทั้งการจัดการมลพิษทางเสียงด้วย แต่จากการพิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการจัดการมลพิษดังกล่าวข้างต้นแล้วเห็นว่ากฎหมายเหล่านั้นไม่สามารถนำมาใช้บังคับเพื่อควบคุม จัดการ แก้ไข หรือยับยั้งปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากในปัจจุบัน เรือยนต์ที่ใช้ประกอบการให้บริการนักท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมชมวิถีชีวิตชุมชนอัมพวา และเพื่อชมหิ่งห้อยในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้น ยังคงส่งเสียงดังมากเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ และส่งผลกระทบรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชุมชนริมน้ำรอบเกาะอัมพวาอย่างมาก โดยมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมจัดการมลพิษทางเสียงที่ปรากฏในกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นส่วนใหญ่แล้วจะมุ่งเน้นไปให้ความสำคัญกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากโรงงานอุตสาหกรรม ปัญหามลพิษทางเสียงจากการประกอบกิจการเสียเป็นส่วนใหญ่ ส่วนมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะก็มุ่งเน้นไปที่การจัดการมลพิษทางเสียงจากรถยนต์ รถจักรยานยนต์ แต่มาตรการทางกฎหมายในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์นั้นยังมีจำนวนน้อย นอกจากนั้นแล้ว เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานี้เป็นพื้นที่ที่เกิดปัญหามลพิษทางเสียงอันเกิดจากการใช้เรือยนต์เพื่อตอบสนองความต้องการด้านการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้น แต่มาตรการทางกฎหมายที่มีใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์ในการสัญจรทางน้ำโดยทั่วไปเป็นหลัก ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม เพื่อจะสามารถนำมาปรับใช้รองรับ และจัดการปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์อย่างมีประสิทธิภาพและอย่างเหมาะสมกับสภาวการณ์ของเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาให้ได้มากที่สุด

จากที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่าปัญหามลพิษทางเสียงอันเกิดจากการใช้เรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการด้านการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นหลัก แม้ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวได้แก่ กิจกรรมการท่องเที่ยวตลาดน้ำ เที่ยวชมเส้นทางวิถีชีวิตรอบเกาะอัมพวา และที่สำคัญคือกิจกรรมการท่องเที่ยวชมหิ่งห้อยในเวลาค่ำคืน จะสร้างรายได้ให้กับชาวอำเภอ

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย สราวุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:12

อัมพวา และอำเภอเมืองจังหวัดสมุทรสงคราม และคนในชุมชนอัมพวาอย่างมากมาย แต่คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่ากิจกรรมท่องเที่ยวดังกล่าวนั้นกลับนำมาซึ่งความขัดแย้งอันเนื่องมาจากการแย่งชิงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติระหว่างคนในชุมชนด้วยกันเอง ปัญหาการขายพื้นที่ทำกินเพื่อทำรีสอร์ท บ้านพัก โฮมเสตย์ และปัญหาที่สำคัญที่สุดอันเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ควรต้องรีบจัดการแก้ไข คือ ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเดือดร้อน และวิถีชีวิตของชุมชนริมคลองและแม่น้ำรอบเกาะอัมพวาเป็นอย่างมาก นอกจากนั้นแล้ว ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์นั้นยังก่อให้เกิดปัญหาทางกายภาพต่อหู หรือการได้ยินของมนุษย์อันเนื่องมาจากเสียงดัง เนื่องจากเรือยนต์ที่พานักท่องเที่ยวมาชมหิ่งห้อย ณ ต้นลำพูหน้าบริเวณบ้านของชาวบ้านนั้นก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงรบกวนความเป็นอยู่ และการใช้ชีวิตของประชาชนอย่างเป็นปกติสุข ซึ่งสิ่งนี้เองที่เป็นจุดเริ่มต้นของปัญหามลพิษทางเสียง และความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวกับประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากการท่องเที่ยว ยิ่งไปกว่านั้น การขยายตัวของภาคธุรกิจการท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาอย่างขาดการวางแผนได้ก่อให้เกิดปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอื่นๆ อีก ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านกลิ่น และควันจากเรือยนต์ ปัญหาการบุกรุกพื้นที่ป่าชายเลน ปัญหาการกัดเซาะพื้นที่ดินริมตลิ่งจากการแล่นของเรือยนต์อย่างรวดเร็ว ปัญหาต่อชาวประมงพื้นบ้านที่ประกอบอาชีพตกกุ้งในเวลากลางคืน ปัญหาการขาดจิตสำนึกในการรักษาแม่น้ำลำคลองเป็นต้น ซึ่งวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะมุ่งศึกษาและวิเคราะห์ถึงเฉพาะส่วนของปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาเท่านั้น

ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเกิดจากการท่องเที่ยวที่ขาดการวางแผนอย่างเป็นระบบเพื่อรองรับปัญหามลพิษ การท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาเติบโตรวดเร็วเกินกว่าที่จะมีการวางมาตรการทางกฎหมาย หรือแนวทางแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที และเนื่องจากกิจกรรมการท่องเที่ยวได้ก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่คนหลายฝ่าย แม้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายส่วนจะได้พยายามหาทางแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นนั้นแล้ว อาทิ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงในการรับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อมได้จัดทำ “โครงการฟื้นฟูป่าลำพูคู่หิ่งห้อย” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับกลุ่มเรือท่องเที่ยว ผู้ประกอบธุรกิจและชุมชนในท้องที่ หรือจากกรณีที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบโดยตรงด้านการท่องเที่ยวได้จัดทำ “โครงการมัคคุเทศก์น้อย” เพื่อเตรียมพร้อมด้านการบริการนักท่องเที่ยว รวมไปถึงคนในชุมชนที่มีการจัดทำโครงการอื่นๆ ร่วมกัน แต่การดำเนินการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเหล่านั้นกลับยังไม่ใช่การแก้ไขปัญหาที่ตรงจุด ดังนั้น ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาจึงยังไม่ถูกแก้ไขให้หมดไปได้

เก็บถาวรโดย ดาวน์โหลดจาก dric.nrct.go.th
โดย ศราวุธ ธรรมณัย
เมื่อ 05/08/2557 12:30:12

ปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นปัญหาที่ได้มีการกล่าวถึงเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 แล้ว ดังปรากฏในรายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ปี 2550 และยังเป็นปัญหาที่ต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ. 2551 ดังที่ปรากฏในรายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ปี 2551 ของสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งข่าวการชุมนุมเพื่อเรียกร้องสิทธิของชุมชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากมลพิษทางเสียงของเรือยนต์ดังกล่าวในสื่อโทรทัศน์ และสิ่งพิมพ์ต่างๆ แม้กระทั่งในปัจจุบัน ปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาก็ยังได้รับการกล่าวถึง และการอภิปรายในเวทีสาธารณะ ดังปรากฏในรายการเวทีสาธารณะของสถานีโทรทัศน์ทีวีไทย ที่ออกอากาศในวันเสาร์ที่ 20 มีนาคม 2553 เวลา 14.05 น.- 15.00 น. อย่างไรก็ตาม จนถึงปัจจุบันนี้ ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาก็ยังคงอยู่ และการดำเนินการแก้ไขยังไม่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ประชาชนในชุมชุนรอบเกาะอัมพวายังได้รับความเดือดร้อนจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ ในขณะที่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวบางรายยังได้รับผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาโดยไม่สนใจความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจึงมีความประสงค์จะศึกษา และวิเคราะห์เพื่อให้ทราบและเข้าใจถึงสภาพบังคับของมาตรการทางกฎหมายอันจะมีผลเป็นการควบคุม จัดการ ยับยั้ง หรือแก้ไข ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพาว่ามีอยู่หรือไม่ อย่างไร เพียงพอหรือไม่ สามารถใช้บังคับได้จริงหรือไม่ มีปัญหาหรืออุปสรรคอย่างไร และควรมีการปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติมอย่างไรบ้าง รวมทั้ง สภาพปัญหาและผลกระทบ ตลอดจนความรู้ ความเข้าใจของประชาชนในพื้นที่อันเนื่องมาจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

2. **สมมุติฐานของการศึกษา**

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมีสมมุติฐานการศึกษาว่ามาตรการทางกฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้ในการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพาที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นอาจยังมีน้อยเกินไป และมีมาตรการบังคับทางกฎหมาย หรือสภาพบังคับที่ไม่เหมาะสมกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 05/08/2557 12:50:12

3. ขอบเขตการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะทำการศึกษา และวิเคราะห์ หลักการ หรือแนวความคิดทางสิ่งแวดล้อม แนวนโยบายแห่งรัฐ แนวนโยบายแห่งท้องถิ่น มาตรการทางกฎหมายทั้งในด้านสารบัญญัติ สภาพบังคับทางแพ่ง สภาพบังคับทางอาญา และอำนาจหน้าที่รวมทั้งการใช้อำนาจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ รวมถึง ปัญหาจากแนวนโยบายแห่งรัฐ ปัญหาจากการใช้บังคับมาตรการทางกฎหมาย และปัญหาจากการใช้อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้ทราบและสามารถวิเคราะห์แนวทางในการจัดการ และแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง รวมทั้ง การปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายให้สามารถควบคุม จัดการ หรือยับยั้งการก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาให้มีประสิทธิภาพ และสามารถแก้ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้อย่างจริงจัง

อย่างไรก็ตาม วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะจำกัดขอบเขตการศึกษาเฉพาะมาตรการทางกฎหมายในการจัดการ “ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา” เท่านั้น เนื่องจาก เป็นเส้นทางโดยหลักที่ผู้ประกอบการเดินเรือส่วนมากใช้เดินเรือยนต์เพื่อพานักท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตของชุมชนที่อาศัยอยู่รอบเกาะอัมพวา เยี่ยมชมตลาดน้ำอัมพวา และชมหิ่งห้อยในยามค่ำคืน โดย “เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา” ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้หมายถึง เฉพาะเส้นทางเดินเรือยนต์ที่เริ่มลงเรือตั้งแต่บริเวณหน้าตลาดน้ำอัมพวาแล้วเลี้ยวซ้ายออกไปเพื่อวิ่งเข้าสู่แม่น้ำแม่กลอง หลังจากนั้นแล้ววิ่งในเส้นทางแม่น้ำแม่กลองผ่านชุมชนต่างๆ ผ่านวัดช่องลม และแหลมลมทวน แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อตัดเข้าคลองผีหลอก วิ่งตรงไปจนสุดคลองผีหลอกแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าคลองอัมพวา แล่นต่อไปในคลองอัมพวาจนไปถึงบริเวณตลาดน้ำอัมพวาอีกครั้ง เป็นอันถือว่าสิ้นสุดเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่หน้าตลาดน้ำอัมพวานั่นเอง หรืออาจเป็นการสลับเส้นทางเดินเรือก็ได้เช่นกัน โดยเริ่มลงเรือตั้งแต่บริเวณหน้าตลาดน้ำอัมพวา แล่นตรงไปทางคลองอัมพวา เมื่อถึงทางแยกแล้วเลี้ยวขวาเพื่อตัดเข้าคลองผีหลอก แล่นตรงไปในคลองผีหลอกจนถึงทางแยกก็เลี้ยวขวาเพื่อตัดเข้าเส้นทางแม่น้ำแม่กลอง แล่นผ่านชุมชนต่างๆ แหลมลมทวน และผ่านวัดช่องลม หลังจากนั้นเลี้ยวขวาอีกครั้งเพื่อเข้ามายังบริเวณตลาดน้ำอัมพวาอันถือว่าสิ้นสุดเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่หน้าตลาดน้ำอัมพวานั้นเอง แต่ทั้งนี้ “เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา” ไม่รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยวทางในจังหวัดสมุทรสงครามเส้นทางอื่น ซึ่งเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานี้อยู่ในบริเวณอำเภออัมพวา และอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสงคราม

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ สรรพช่าง
เมื่อ 05/08/2557 12:50:12

4. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาและผลกระทบ รวมทั้งองค์ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม

2. เพื่อศึกษา และวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา และเพื่อให้ทราบถึงปัญหา และอุปสรรค ทั้งในแง่นโยบายของรัฐ ในแง่กฎหมาย และในแง่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่ามีปัญหาที่จุดใด และสามารถเยียวยาได้อย่างไร

3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาสภาพบังคับทางกฎหมาย เพื่อให้สามารถใช้บังคับมาตรการทางทางกฎหมายควบคุมและจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้อย่างสอดคล้องกับสภาพปัญหาในชุมชน และอย่างมีประสิทธิภาพ

5. วิธีการศึกษา

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ทำการวิเคราะห์ สังเคราะห์ และวิจัย โดยศึกษาบทบัญญัติกฎหมายต่างๆ ที่ประกาศใช้บังคับในประเทศไทย ทั้งในรูปแบบรัฐธรรมนูญ ประมวลกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง และกฎหมายท้องถิ่นที่ใช้บังคับในจังหวัดสมุทรสงคราม รวมไปถึงการศึกษาเอกสารทั่วไป กล่าวคือ วารสาร บทความ เอกสารการวิจัย รายงานสถานการณ์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง รายงานการประชุม เอกสารประกอบการสัมมนา การเข้าถึงข้อมูลทางอินเตอร์เน็ต ประกอบกับการลงพื้นที่สำรวจในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา ทั้งช่วงกลางวันและกลางคืน โดยการพูดคุยกับหน่วยงายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เจ้าหน้าที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม เจ้าหน้าที่สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพูดคุยกับผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวในเส้นทางรอบเกาะอัมพวา ประธานศูนย์ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บ้านลมทวน ต.บ้านปรก อ.อัมพวา จ.สมุทรสงคราม และประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากมลพิษทางเสียงในพื้นที่ดังกล่าว

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณลักษ์ เมื่อ 05/08/2557 12:30:12

6. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และสามารถทราบถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาในปัจจุบัน และผลกระทบในด้านต่างๆ

2. สามารถทราบถึงมาตรการทางกฎหมายและผลใช้บังคับในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา รวมทั้ง ข้อมูลที่จะทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจถึงปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายดังกล่าว รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดจากนโยบายของรัฐ และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย

3. สามารถทราบถึงหลักการทางสิ่งแวดล้อมและสามารถนำแนวความคิดและหลักการทางสิ่งแวดล้อมต่างๆ มาปรับใช้กับการวางมาตรการทางกฎหมาย การกำหนดนโยบายของรัฐเพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติม หรือบัญญัติกฎหมายต่อไป

4. สามารถทราบถึงแนวทางการปรับปรุง และการแก้ไขปัญหาสภาพบังคับทางกฎหมาย เพื่อให้สามารถใช้บังคับมาตรการทางทางกฎหมายควบคุมและจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศราธุร ธรรมธิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:12

บทที่ 2

ข้อมูลทั่วไปและสภาพปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

บทที่ 2 นี้ผู้เขียนจะนำเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของจังหวัดสมุทรสงครามและชุมชนอัมพวา ลักษณะทางกายภาพของเกาะอัมพวา ความเป็นมาและรายละเอียดของกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา อาทิ เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ที่มาของเรือยนต์ จำนวนของเรือยนต์ ประเภทของเรือยนต์ ระยะเวลาที่เรือยนต์แล่น เป็นต้น โดยผู้เขียนได้นำเสนอปัญหาและผลกระทบต่างๆ ที่เกิดจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาด้วย นอกจากนั้นแล้ว เพื่อให้เกิดความเข้าใจเรื่องเสียงอย่างละเอียดและถูกต้อง ในบทนี้ผู้เขียนจึงได้กล่าวถึงรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของเสียง วิธีและเครื่องมือการตรวจวัดระดับเสียง และรายละเอียดเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษทางเสียงไว้ด้วย

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nida.ac.th
โดย สรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

1. ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดสมุทรสงคราม และชุมชนอัมพวา

1.1 ประวัติความเป็นมาของจังหวัดสมุทรสงครามและชุมชนอัมพวา

หลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่เก่าแก่ที่สุดที่กล่าวถึงจังหวัดสมุทรสงครามปรากฏอยู่ในกฎหมายตราสามดวงในรัชสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ ปี พ.ศ. 1998 ว่า เมืองแม่กลองเป็นหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออก ตำแหน่งผู้ปกครองมีราชทินนามว่า พระสมุทรสงคราม และมีฐานะเป็นเมืองจัตวา หรือหัวเมืองชั้นในอยู่ในเขตราชธานี ดังนั้น จึงน่าจะพอสรุปได้ว่าเมืองแม่กลอง (จังหวัดสมุทรสงครามในปัจจุบัน) เกิดขึ้นมาตั้งแต่ครั้งสมัยอยุธยา ต่อมาในรัชสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นสมัยที่เมืองแม่กลอง (จังหวัดสมุทรสงครามในปัจจุบัน) ได้รับการพัฒนาพื้นที่หลายประการ เช่น การสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – มหาชัย – แม่กลอง โดยในปี พ.ศ. 2437 ได้ยกฐานะของ “ชุมชนอัมพวา” หรือแขวงบางช้างขึ้นเป็น “อำเภออัมพวา” ขึ้นอยู่กับเมืองแม่กลอง และหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงระเบียบบริหารราชการแผ่นดินในปี พ.ศ. 2439 มีการยกให้เมืองแม่กลอง หรือเมืองสมุทรสงครามรวมอยู่ในมณฑลราชบุรี และในรัชสมัยรัชกาลที่ 6 ในปี พ.ศ. 2459 ได้เปลี่ยนคำว่า “เมืองแม่กลอง” เป็น “จังหวัดสมุทรสงคราม” [1]

---

[1] นิตย์ สัมมาพันธ์ และเอมอร ณรงค์, แนวทางพัฒนาการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ณ จังหวัดสมุทรสงคราม, (กรุงเทพมหานคร, 2550), น. 96-97.

ส่วน “ชุมชนอัมพวา” นั้นในอดีตใช้ชื่อว่า “แขวงบางช้าง” ขึ้นตรงกับเมืองราชบุรีในสมัยพระเจ้าประสาททองแห่งกรุงศรีอยุธยา พ.ศ. 2137-พ.ศ. 2198) [2] ต่อมาในช่วงเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2310) พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 ทรงพาครอบครัวเสด็จมาหลบภัยที่เมืองอัมพวา (ซึ่งเป็นเมืองหนึ่งของจังหวัดสมุทรสงครามในปัจจุบัน) และพระบรมราชินีองค์แรกในราชวงศ์จักรี คือ กรมสมเด็จพระอัมรินทรามาตรย์ได้มีพระราชโอรสคือ พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 ที่ได้พระราชสมภพที่เมืองอัมพวานี้เอง

1.2 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดสมุทรสงคราม

จังหวัดสมุทรสงคราม เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่น้อยที่สุดในประเทศไทย โดยมีพื้นที่ทั้งหมดเท่ากับ 416.707 ตารางกิโลเมตร (260,442 ไร่) เป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคกลางตอนล่างของประเทศไทย ตั้งอยู่ริมชายฝั่งทะเลของอ่าวไทยด้านตะวันตก บริเวณปากแม่น้ำแม่กลอง ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 (ถนนธนบุรี-ปากท่อ) ประมาณ 65 กิโลเมตร

ทิศเหนือ	จรดจังหวัดราชบุรีและจังหวัดสมุทรสาคร
ทิศใต้	จรดอ่าวไทย บริเวณปากแม่น้ำแม่กลอง และจังหวัดเพชรบุรี
ทิศตะวันออก	จรดจังหวัดสมุทรสาคร
ทิศตะวันตก	จรดจังหวัดราชบุรีและจังหวัดเพชรบุรี

ลักษณะพื้นที่ โดยทั่วไปเป็นที่ราบลุ่มชายฝั่งทะเล สภาพดินเป็นดินเหนียวปนทราย ไม่มีเกาะ มีเนินเขาอยู่แห่งเดียวทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจังหวัด คือ เขายี่สาร เกิดจากการโก่งตัวของเปลือกโลก มีแม่น้ำที่สำคัญไหลผ่าน คือ แม่น้ำแม่กลอง ไหลผ่านท้องที่อำเภอบางคนที อำเภออัมพวา สู่อ่าวไทยที่บริเวณปากแม่น้ำในเขตอำเภอเมืองสมุทรสงคราม มีคลองธรรมชาติและคลองขุดเชื่อมโยงกันเป็นเครือข่ายทั่วพื้นที่กว่า 300 คลอง ในแต่ละวันจะมีน้ำขึ้นน้ำลงที่อ่าวไทยส่งผลให้เกิดน้ำทะเลหนุนเข้ามาตามแม่น้ำแม่กลองและตามคูคลองต่างๆ โดยส่วนใหญ่พื้นที่เกือบทั้งหมดของจังหวัดเป็นที่ราบชายฝั่งมีความลาดเอียงน้อยกว่า 1 เปอร์เซ็นต์

เขตการปกครอง แบ่งออกเป็น 3 อำเภอ 36 ตำบล 284 หมู่บ้าน 1. อำเภอเมืองสมุทรสงคราม มีเนื้อที่ 169.057 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 40.57 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด 2. อำเภอ

---

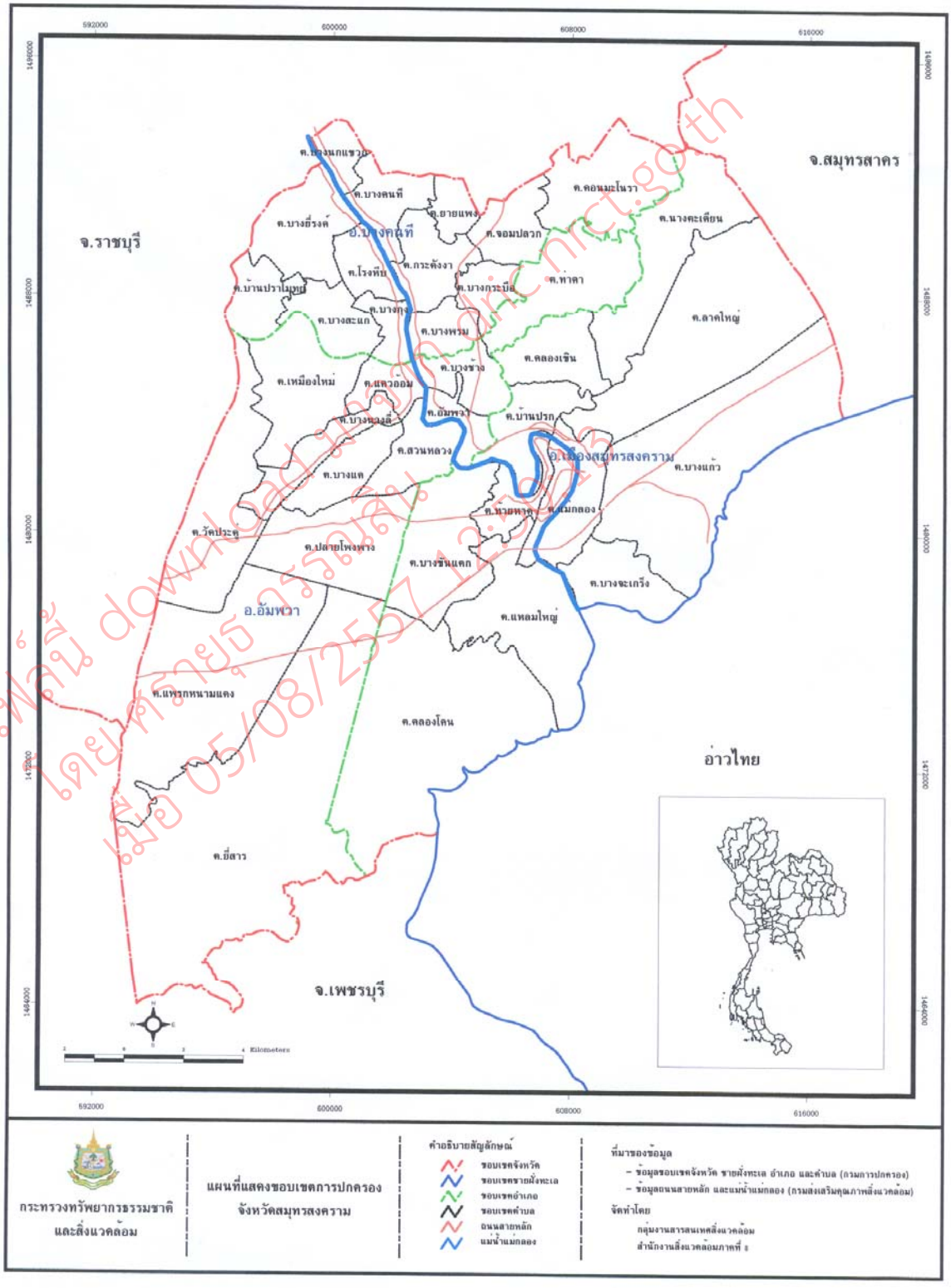
[2] วิไลลักษณ์ รัตนเพียรธัมมะ, “ตลาดน้ำอัมพวา : การท่องเที่ยวและการจัดการ”, วารสารร่มพฤกษ์ ความรู้ที่ยั่งยืน, ปีที่ 25, ฉบับที่ 1, น. 75 (ตุลาคม 2540 – มกราคม 2550).

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
ธีเมื่อ 05/08/2557 12:50:19

อัมพวา มีเนื้อที่ 170.164 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 40.84 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด 3. อำเภอบางคนที มีเนื้อที่ 77.486 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 18.59 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด [3]

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

[3] สืบค้นจาก <http://www.samutsongkhram.go.th/2010/place.htm>, วันที่ 13 มีนาคม 2553.



ภาพที่ 1 แสดงที่ตั้งและอาณาเขตของจังหวัดสมุทรสงคราม

1.3 วิถีชีวิตของชุมชนอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม

ด้วยลักษณะทางภูมิประเทศของจังหวัดสมุทรสงครามที่เป็นแบบบ้านสวนกึ่งทะเลที่มีทรัพยากรธรรมชาติหลายชนิด จึงเป็นผลให้เกิดอาชีพหลากหลาย เช่น ชาวสวน ชาวนาเกลือ ชาวนากุ้ง ชาวประมง เป็นต้น นอกจากนั้นแล้ว “ตลาดน้ำ” ยังเป็นกิจกรรมทางสังคมอีกอย่างหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตของชุมชนอัมพวา จังหวัดสมุทรสงครามได้อย่างชัดเจน เพราะตลาดน้ำเป็นแหล่งศูนย์กลางการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า ผลผลิตจากเรือก สวน ไร่ นา ระหว่างกัน โดยการเดินทางทางเรือนั้นเป็นการคมนาคมสายหลักของคนในชุมชนอัมพวา อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน วิถีชีวิตของชุมชนอัมพวาได้มีการเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะ จากความเจริญของการคมนาคมทางบก และปัจจัยอื่นๆ ทำให้ประชาชนในบางพื้นที่เริ่มปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต และการประกอบอาชีพให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ก็ยังมีประชากรจำนวนไม่น้อยที่ยังคงพึ่งพาธรรมชาติและยังประกอบอาชีพเกษตรกรรมต่อไป [4] การประมงเป็นสาขาการผลิตในภาคเกษตรที่ทำรายได้สูงสุดของจังหวัด รองลงมาก็คือ กสิกรรม และการแปรรูปสินค้าเกษตรอย่างง่าย [5]

ไฟล์นี้ download มาจาก dic.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

2. ลักษณะทางกายภาพของเกาะอัมพวา

“เกาะอัมพวา” ไม่ใช่เกาะที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติเหมือนอย่างเช่นเกาะเสม็ด หรือเกาะภูเก็ต หากแต่เกาะอัมพวานั้นเป็นบริเวณดินแดนที่มีด้านหนึ่งติดกับแม่น้ำแม่กลอง และมีการขุดคูคลองต่างๆ รอบบริเวณดินแดนนั้นจนกลายเป็นพื้นที่ที่มีน้ำล้อมรอบจนสามารถสัญจรทางน้ำรอบดินแดนนั้นได้ ดังนั้น คำว่า “เกาะอัมพวา” ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นบริเวณพื้นดินที่มีแม่น้ำแม่กลอง คลองอัมพวา และคลองผีหลอกล้อมรอบทำให้สามารถสัญจรทางน้ำรอบเกาะได้ โดยบริเวณเกาะอัมพวานี้ประกอบไปด้วยอำเภอเมืองสมุทรสงคราม อำเภออัมพวา และอำเภอบางคนทีด้วย นอกจากนั้นแล้ว วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาเฉพาะกรณีปัญหามลพิษทางเสียงจาก เรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา กล่าวคือ เฉพาะเส้นทางเดินเรือยนต์ที่เริ่มลงเรือตั้งแต่บริเวณหน้าตลาดน้ำอัมพวาแล้วเลี้ยวซ้ายออกไปเพื่อเข้าวิ่งต่อกับแม่น้ำแม่กลอง หลังจากนั้นแล้ววิ่งในเส้นทางแม่น้ำแม่กลองผ่านชุมชน

---

[4] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ “บ้านริมคลอง” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 15 พฤศจิกายน 2550, อ้างไว้ ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, “วิถีไทย : การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม”, โครงการวิถีทรรศน์ กรุงเทพมหานคร, 2540, น. 101.

[5] สืบค้นจาก <http://www.samutsongkhram.go.th/2010/place.htm>, วันที่ 13 มีนาคม 2553.

ต่างๆ ผ่านวัดช่องลม และแหลมลมทวน แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อตัดเข้าคลองผีหลอก วิ่งตรงไปจนสุดคลองผีหลอกแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าคลองอัมพวา แล่นต่อไปในคลองอัมพวาจนไปถึงบริเวณตลาดน้ำอัมพวาอีกครั้ง เป็นอันถือว่าสิ้นสุดเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่หน้าตลาดน้ำอัมพวานั่นเอง หรืออาจเป็นการสลับเส้นทางเดินเรือก็ได้เช่นกัน โดยเริ่มลงเรือตั้งแต่บริเวณหน้าตลาดน้ำอัมพวา แล่นตรงไปทางคลองอัมพวา เมื่อถึงทางแยกแล้วเลี้ยวขวาเพื่อตัดเข้าคลองผีหลอก แล่นตรงไปในคลองผีหลอกจนถึงทางแยกก็เลี้ยวขวาเพื่อตัดเข้าเส้นทางแม่น้ำแม่กลอง แล่นผ่านชุมชนต่างๆ แหลมลมทวน และผ่านวัดช่องลม หลังจากนั้นเลี้ยวขวาอีกครั้งเพื่อเข้ามายังบริเวณตลาดน้ำอัมพวาอันถือว่าสิ้นสุดเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่หน้าตลาดน้ำอัมพวานั่นเอง แต่ทั้งนี้ “เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา” ไม่รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยวทางในจังหวัดสมุทรสงครามเส้นทางอื่น

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศุภยุธ สุรรณสาน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

3. การท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

3.1 ความหมาย และวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว

“การท่องเที่ยว” หมายถึง การท่องเที่ยวโดยผู้ท่องเที่ยวไม่มุ่งหวังที่จะได้รับผลตอบแทน แต่เป็นการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนอารมณ์ เพื่อทำนุบำรุงสุขภาพ และเพื่อตอบสนองความอยากรู้อยากเห็น[6]

“การท่องเที่ยว” หมายถึง การเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราวเพื่อทำการศึกษา และพักผ่อนหย่อนใจ หรือก่อให้เกิดการกระทำร่วมกันของมนุษย์ทั้งทางธรรมชาติ และทางสังคม โดยมิใช่เพื่อประกอบอาชีพ หรือหารายได้[7]

“การท่องเที่ยว” หมายถึงการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจหรือเพื่อความสนุกสนานตื่นเต้นหรือเพื่อหาความรู้ องค์กรการท่องเที่ยวของสหประชาชาติ (World Tourism Organization)

กำหนดไว้ว่า การท่องเที่ยวหมายถึงการเดินทาง โดยระยะทางมากกว่า 80 กิโลเมตรจากบ้าน เพื่อจุดประสงค์ในการพักผ่อนหย่อนใจ[8]

“การท่องเที่ยว” หมายถึง การเดินทางไปเยือนสถานที่ต่างถิ่น ซึ่งมิใช่เป็นที่พำนักอาศัย

---

[6] ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, “วิถีไทย : การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม”, โครงการวิถีทรรศน์, กรุงเทพมหานคร, 2540, น. 6.

[7] นิตย์ สัมมาพันธ์ และเอมอร ณรงค์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น. 10.

[8] สืบค้นจาก<http://th.wikipedia.org, การท่องเที่ยว>, วันที่ 13 มีนาคม 2553.

ประจำของบุคคลนั้นและเป็นการเยือนชั่วคราวโดยไม่ใช่เพื่อเป็นการประกอบอาชีพหารายได้ ทั้งนี้ องค์การสหประชาชาติในคราวประชุมว่าด้วยการเดินทางและท่องเที่ยว ณ กรุงโรม เมื่อปี พ.ศ. 2506 ได้ให้นิยามของการท่องเที่ยวไว้ว่า หมายถึง กิจกรรมที่มีเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 ประการ คือ ต้องเดินทางจากที่อยู่ปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว ต้องมีสถานที่ปลายทางที่ประสงค์จะไปเยี่ยมเยือน และด้วยความสมัครใจ ต้องมีจุดมุ่งหมายของการเดินทาง โดยเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง แต่ต้องมิใช่เพื่อการประกอบอาชีพและไปอยู่ประจำ [9]

ในปัจจุบัน การท่องเที่ยวนับว่าเป็นศาสตร์แขนงหนึ่งที่กำลังเป็นที่ต้องการของประชากร “องค์การท่องเที่ยวโลก” (World Tourism Organization) ซึ่งเป็นหน่วยงานสากลด้านการท่องเที่ยว ได้กำหนดองค์ประกอบสำคัญของ “การท่องเที่ยว” ไว้ 3 ประการ คือ 1. เป็นการเดินทางจากที่อาศัยปกติไปยังสถานที่อื่นในลักษณะชั่วคราว แต่ไม่ใช่เป็นการตั้งรกรากประจำอยู่ 2. เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ หรือความพึงพอใจของผู้เดินทางเอง และ 3 เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตาม ที่มิใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้ นอกจากนี้ หน่วยงานที่รับผิดชอบในด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย คือ “การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย” ได้กล่าวถึงการท่องเที่ยวว่า ไม่เป็นเพียงเฉพาะการเดินทางเพื่อการพักผ่อน หรือเพื่อความสนุกสนานเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการเดินทางเพื่อการประชุม สัมมนา การติดต่อธุรกิจ ก็นับว่าเป็นการท่องเที่ยวด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับคำนิยามขององค์การท่องเที่ยวโลกในแง่ของวัตถุประสงค์การเดินทางก็จะมีความแตกต่างกัน เนื่องจากของประเทศไทยได้รวมเอากิจกรรมการประชุม การสัมมนา การติดต่อธุรกิจ เข้าไปในความหมายของการท่องเที่ยวด้วยนั่นเอง [10]

ส่วน “นักท่องเที่ยว” หมายถึง ผู้ที่เดินทางไปอยู่ในสถานที่อันมิใช่ที่พำนักถาวรของตน ซึ่งเป็นการเดินทางไปอยู่ชั่วคราวตั้งแต่ 24 ชั่วโมงขึ้นไป (มีการค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน) แต่ไม่เกิน 90 วัน เป็นการเดินทางโดยสมัครใจด้วยวัตถุประสงค์ใดๆก็ตามที่มิใช่การไปประกอบอาชีพ หรือหารายได้ ทั้งนี้ ผู้โดยสารมาทางเรือสำราญทางทะเลแล้วไม่พักค้างคืนบนฝั่งไม่นับเป็นนักท่องเที่ยว [11]

---

[9] สืบค้นจาก<http://www.tourism.go.th/2009/th/board/view.php?id=45>, วันที่ 13 มีนาคม 2553.

[10] สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, วารสารธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย : ท่องเที่ยว... ใครว่าเรื่องเล่น, ปีที่ 3, ฉบับที่ 2, (กรกฎาคม – กันยายน 2550), น. 28.

[11] สืบค้นจาก <http://www.tourism.go.th/2009/th/board/view.php?id=45>, วันที่ 13 มีนาคม 2553.

ไฟล์นี้ downloaded from dpu.nrct.go.th โดย ศรายุธ ปรีชาเลิศ เมื่อ 03/08/2557 12:50:13

วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแต่ละคนอาจมีความแตกต่างกันไปดังนี้ [12]

การท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นการท่องเที่ยว มีจุดมุ่งหมายเพื่อการพักผ่อนในวันหยุด การแสวงหาความสนุกสนานบันเทิง รวมถึงการไปเที่ยวชมสถานที่ต่างๆ ชมการแสดง การเล่นกีฬา และนันทนาการ

การท่องเที่ยวเพื่อทำธุรกิจ เป็นการเดินทางของนักธุรกิจ โดยมีกิจกรรมด้านธุรกิจเป็นจุดมุ่งหมายหลัก เช่น การเดินทางไปร่วมประชุม สัมมนา เจรจาธุรกิจ ในขณะเดียวกันก็อาจมีการพักผ่อนหย่อนใจเป็นส่วนประกอบด้วยก็ได้ ในประเทศอุตสาหกรรม รายได้จากการท่องเที่ยวประเภทนี้มีอยู่สูงมาก เพราะนักท่องเที่ยวประเภทนี้เดินทางตลอดทั้งปี ไม่ขึ้นอยู่กับฤดูกาล ทั้งเป็นผู้ที่สามารถเสียค่าใช้จ่ายได้สูง

การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัลจูงใจ เป็นการท่องเที่ยวซึ่งมักจัดให้แก่พนักงานและลูกค้าของบริษัทและหน่วยงานต่างๆ หรือผู้ที่ทำประโยชน์ให้แก่บริษัทและหน่วยงานนั้นๆ การเดินทางอาจมีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อธุรกิจรวมอยู่ด้วยก็ได้

การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมสัมมนา เป็นการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวมีจุดประสงค์เพื่อไปเข้าร่วมประชุมสัมมนา หรือไปชมการแสดงสินค้า การจัดนิทรรศการในโอกาสต่างๆ

การท่องเที่ยวเพื่อความสนใจพิเศษเฉพาะกลุ่ม คือจัดขึ้นเป็นพิเศษสำหรับกลุ่มที่มีความสนใจในเรื่องใดโดยเฉพาะ เช่น การเดินทางไปชมการแข่งขันกีฬา หรือเล่นกีฬาบางชนิด การเที่ยวชมธรรมชาติและดูสัตว์ป่า การเที่ยวถ้ำ การดำน้ำดูปะการังและสัตว์น้ำ การชมโบราณสถาน

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นแหล่งที่มาของรายได้ในรูปแบบเงินตราทั้งต่างประเทศและในประเทศซึ่งมีส่วนช่วยสร้างเสถียรภาพทางการเงินเป็นอย่างมาก นอกจากนั้น การท่องเที่ยวยังมีบทบาทสำคัญในการช่วยกระตุ้นให้มีการเอาทรัพยากรของประเทศมาใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด รวมทั้งก่อให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ประชากรได้อย่างกว้างขวาง สร้างงาน สร้างอาชีพมากมาย และยังเป็นการสร้างความเจริญไปสู่ภูมิภาคด้วย

3.2 ความเป็นมาของการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

การพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยที่ผ่านมาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4-7 มุ่งเน้นพัฒนาการท่องเที่ยวสู่เป้าหมายแห่งความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ โดยมุ่งเน้นไปที่จำนวนปริมาณให้มีนักท่องเที่ยวในประเทศไทยให้มากที่สุด เพื่อให้ได้รายได้จากนักท่องเที่ยวมากที่สุดอันจะส่งผลให้ประชาชนอยู่ดีกินดี แต่ผลของการพัฒนาการท่องเที่ยวได้สร้าง

[12] *เพิ่งอ้าง.*

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

ปัญหาสิ่งแวดล้อมหลายประการ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งกระแสแห่งความสนใจทั้งชาวไทยและชาวโลกจึงได้เปลี่ยนไปมุ่งเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์แทน ซึ่งผลจากกระแสที่เปลี่ยนแปลงไปนั้นทำให้แผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) มุ่งเป้าหมายในการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์เป็นสำคัญ คือ วางแนวทางกว้างๆ ในการปรับปรุง และการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรการท่องเที่ยวจากสภาพเดิมไปสู่สภาพใหม่ที่เหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและยาวนานที่สุด แต่ก่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด [13] สำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้มุ่งเน้นในการเสริมสร้างความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ควบคู่ไปกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เป็นฐานที่มั่นคงของการพัฒนาประเทศ รวมทั้งการปรับแผนการบริโภคทางด้านต่างๆ รวมทั้งการท่องเที่ยวไปสู่การบริโภคที่ยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบต่อฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งการท่องเที่ยววิถีชีวิต และขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรมของชุมชนชาว อัมพวา รวมทั้งตลาดน้ำยามเย็นอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม ก็เป็นผลพวงหนึ่งจากการสนับสนุน รณรงค์การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์เช่นกัน

เขตชุมชนอัมพวา เป็นชุมชนริมน้ำที่ยังคงเอกลักษณ์ของการปลูกสร้างบ้านเรือนและการตั้งถิ่นฐานริมน้ำไว้อย่างสวยงาม โดยบ้านเรือนของประชาชนมักตั้งอยู่ติดริมสองฝั่งของคลองอัมพา คลองผีหลอก และแม่น้ำแม่กลอง ชุมชนอัมพวามีการตั้งถิ่นฐานพร้อมกับการเกิดขึ้นของตลาดน้ำอัมพวา เนื่องจากในอดีต ชุมชนอัมพวานั้นนับได้ว่าเป็นศูนย์กลางการค้า และการคมนาคมทางน้ำที่สำคัญของจังหวัดสมุทรสงคราม ต่อมาการพัฒนาของการคมนาคมทางบกได้ส่งผลกระทบต่อการสัญจรทางน้ำทำให้ความเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำได้สูญเสียไป ตลาดน้ำอัมพวาจึงค่อยๆ ลดความสำคัญลงและสูญหายไป คงทิ้งไว้เพียงร่องรอยของความเจริญในอดีต ต่อมาได้เกิดความคิดริเริ่ม และการรวบรวมพลังกันของชาวชุมชนอัมพวาโดยการนำของเทศบาลตำบลอัมพวา โดยร้อยโท พัชโรดม อุณสุวรรณ นายกเทศมนตรีตำบลอัมพวาในขณะนั้น และผู้นำชุมชนที่ลงทุนลงแรงรณรงค์ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวที่ตลาดน้ำอัมพวาโดยเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2547 ซึ่งเป็นวันเปิดตลาดน้ำวันแรก มีเรือจำนวนน้อยมาก โดยทางเทศบาลตำบลอัมพวาต้องให้เงินช่วยเหลือเรือลำละ 300 บาท เพราะสินค้าเป็นสินค้าสด หากขายไม่ได้แม่ค้าจะขาดทุน โดยมีทั้งการจัดมหกรรมอาหาร การเชิญชวนเรือค้าปลีกให้มาขายของที่ตลาดน้ำอัมพวา ซึ่งผู้คนที่มาซื้อสินค้าในระยะแรกๆ คือ คนในชุมชนอัมพวาด้วยกันเองประมาณร้อยละ 95 โดยมีการรณรงค์ ทดลอง ประชาสัมพันธ์อยู่ 2 เดือน [14] ผลจากการรณรงค์

---

[13] นิตย์ สัมมาพันธ์ และเอมอร ณรงค์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น. 28.

[14] นิตย์ สัมมาพันธ์ และเอมอร ณรงค์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น. 103.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpu.ac.th/dpudic.nrct.go.th โดย ศิรายุ ศรีรัตน์ เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

ประชาสัมพันธ์ดังกล่าวได้ส่งผลให้ตลาดน้ำอัมพวาที่ในสมัยก่อนเป็นตลาดน้ำยามเช้าที่เคยเป็นเรื่องของคนในชุมชนเองที่จะนำสินค้ามาซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน ได้แปรเปลี่ยนกลายเป็นตลาดน้ำยามเย็นที่มีขึ้นในทุกวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ช่วงตั้งแต่เวลา 14.00 น. ไปจนถึง 23.00 น. มีพ่อค้า แม่ค้า มาขายอาหาร เครื่องดื่ม มีทั้งรถเข็นที่มาขายของบนบก ซึ่งไม่ใช่เฉพาะคนในพื้นที่เท่านั้น เนื่องจากพ่อค้าแม่ค้าบางส่วนมาจากนอกชุมชนอัมพวา และยิ่งไปกว่านั้น ยังมีการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่นๆ เพิ่มเติมจากเดินเที่ยวชมตลาดน้ำด้วย นั่นคือ การนั่งเรือชมวิถีชีวิตของชุมชนรอบเกาะอัมพวา การนมัสการไหว้พระ ทำบุญ เยี่ยมชมวัดวาอารามที่ตั้งอยู่รายรอบเกาะอัมพวา และจุดเด่นคือ การนั่งเรือชมหิ่งห้อยในยามค่ำคืนในเส้นทางรอบเกาะอัมพวาด้วย ซึ่งที่กล่าวมาทั้งหมดคือเสน่ห์ของการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั่นเอง

ในปัจจุบัน มีสัญญาณว่าการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวากำลังได้รับความสนใจอย่างมาก เนื่องจากในวันศุกร์ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ ที่โฮมสเตย์ โรงแรม รีสอร์ท จะถูกจับจองเต็มหมด บางแห่งต้องจองล่วงหน้าหลายสัปดาห์ เพราะความที่ชุมชนอัมพวานี้อยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร เพียง 64 กิโลเมตรเท่านั้น ใช้เวลาเดินทางเพียงชั่วโมงเศษก็ถึง จะเดินทางไป-กลับในวันเดียวก็สามารถทำได้ ดังนั้น เมืองอัมพวาจึงกลายเป็นเมืองที่มีค่าและมีอนาคตไกลด้านการท่องเที่ยว [15] บรรยากาศในวันธรรมดา ชุมชนรอบเกาะอัมพวาจะเงียบสงบเป็นตัวของตัวเอง ในขณะที่วันเสาร์ อาทิตย์ เหมือนเป็นวันที่ผู้คนในชุมชนที่ได้รับประโยชน์จากการมาท่องเที่ยวต่างรอคอยการมาเยือนของนักท่องเที่ยวอย่างใจจดใจจ่อ [16] ชาวสวนเตรียมตัดพืช ผัก ผลไม้ จากสวน จัดลงเรือพายมารวมตัวกันที่ตลาดน้ำตอนเย็น ร้านขายอาหาร ร้านกาแฟโบราณ ร้านขายโปสเตอร์ ร้านขนม ร้านเครื่องดื่ม รวมทั้งผู้ประกอบการเรือยนต์พาเที่ยวก็เตรียมตัวกันอย่างคึกคัก ตัวเลขประมาณการณ์จากการท่องเที่ยวอาทิตย์ละ 10,000 คน ขณะที่ประชากรของอัมพวามีประมาณ 5,000 คน ดังนั้น ตอนนี้อัมพวาจึงประสบกับภาวะที่นักท่องเที่ยวเข้ามามากเกินขีดความสามารถของเมือง [17]

---

[15] สุรจิต ชิรเวทย์, <u>คนแม่กลอง</u>, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ส. เอเชียเพราส (1989) จำกัด, 2551), น. 224.

[16] ทัชชะพงศ์ อัศวพรหมธาดา, “ความคาดหวังและการรับรู้ของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อการจัดการการท่องเที่ยวตลาดน้ำอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม”, (สารนิพนธ์ คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์วิโรฒ, 2550), น. 2.

[17] พัชโรดม อุณสุวรรณ, “แด่อัมพวา..ด้วยดวงใจ”, <u>นิตยสารมนต์รักแม่กลอง</u>, ปีที่ 1, ฉบับที่ 2, น. 22 (กุมภาพันธ์ – มีนาคม 2551).

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศิวาธร วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

3.3 เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา

เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นสามารถชมวิถีชีวิตของชุมชนริมน้ำในเวลากลางวันแวะชมและท่องเที่ยวบริเวณตลาดน้ำอัมพวาเวลาเย็น และเที่ยวชมหิ่งห้อย และวิถีชีวิตของคนในชุมชนรอบเกาะอัมพวาในเวลากลางคืนโดยจะใช้เส้นทางจากปากคลองอัมพวา แล่นเรือผ่านวัดปากง่ามต่อไปเลี้ยวขวาออกคลองผีหลอก เพื่อจะแล่นต่อเข้าแม่น้ำแม่กลอง หลังจากนั้นก็แล่นต่อไปเพื่อเลี้ยวผ่านวัดช่องลม ผ่านแหลมลมทวน ไปจนถึงเข้าทางปากคลองอัมพวาบริเวณตลาดน้ำอัมพวาอีกครั้ง ถือเป็นการสิ้นสุดเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา หรืออาจใช้เส้นทางเดินเรือยนต์ที่เริ่มลงเรือตั้งแต่บริเวณหน้าตลาดน้ำอัมพวาแล้วเลี้ยวซ้ายออกไปเพื่อเข้าวิ่งต่อกับแม่น้ำแม่กลอง หลังจากนั้นแล้ววิ่งในเส้นทางแม่น้ำแม่กลองผ่านชุมชนต่างๆ ผ่านวัดช่องลม และแหลมลมทวน แล้วเลี้ยวซ้ายเพื่อตัดเข้าคลองผีหลอก วิ่งตรงไปจนสุดคลองผีหลอกแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าคลองอัมพวา แล่นต่อไปในคลองอัมพวาจนไปถึงบริเวณตลาดน้ำอัมพวาได้เช่นกัน

สาเหตุหลักที่เรือยนต์ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำตามที่กล่าวมาข้างต้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวโดยส่วนมากมีความประสงค์ในการท่องเที่ยว 3 ประการ กล่าวคือ การท่องเที่ยวตลาดน้ำอัมพวา การท่องเที่ยวเพื่อชมวิถีชีวิตของชุมชนรอบเกาะอัมพวา และประการสุดท้ายคือการท่องเที่ยวเพื่อชมความงามของหิ่งห้อย ดังนั้น เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำที่จะตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้มากที่สุดก็คือเส้นทางเดินเรือรอบเกาะอัมพวาตามที่ได้กล่าวมาในวรรคก่อนนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้น สิ่งที่ดึงดูดในนักท่องเที่ยวนอกจากตลาดน้ำยามเย็นอัมพวาแล้ว คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่าการล่องเรือชมหิ่งห้อยก็เป็นกิจกรรมหนึ่งที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญ และให้ความสนใจเป็นอย่างมาก จุดที่สามารถชมหิ่งห้อยได้นั้นมีหลายแห่งทั้งบริเวณสองฝั่งแม่น้ำแม่กลอง คลองอัมพวา และคลองผีหลอกที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำแม่กลองกับคลองอัมพวาตามเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา (รายละเอียดของหิ่งห้อยปรากฏในภาคผนวกที่ 3) หิ่งห้อยเป็นแมลงที่ต้องกินน้ำค้างเป็นอาหาร โดยจังหวัดที่มีป่าชายคลองต้นลำพู ได้แก่ สมุทรสงคราม สมุทรปราการ เป็นต้น และสำหรับในจังหวัดสมุทรสงครามนี้จะมีหิ่งห้อยอยู่เพียง 4 ชนิด ชนิดที่ 1 มีหัวสีดำ ลำตัวยาว ปีกสีทองแถมดำ ชนิดที่ 2 มีหัวสีดำ ลำตัวทรงตรง ปีกสีทองสัล ชนิดที่ 3 หัวสีดำ ลำตัวสีทอง ปีกสีดำ และชนิดที่ 4 หัวสีทอง ปีกสีดำ โดยปกติแล้วหิ่งห้อยจะมีตลอดทั้งปี แต่จะมีมากในช่วงฤดูร้อนและฤดูฝน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงฤดูฝนตั้งแต่เดือนพฤษภาคม – ตุลาคมของทุกปี แต่ถ้าในปีใดมีฝนตกต่อเนื่องจะมีหิ่งห้อยชุกชุมไปจนถึงกลางเดือนพฤศจิกายน โดยเวลาที่เหมาะสมคือช่วงเวลาที่เป็นข้างแรมที่ท้องฟ้ามืด เนื่องจาก แสงของหิ่งห้อยมีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น หากไปชมหิ่งห้อยเวลาข้างขึ้นที่ฟ้าสว่างจะทำให้เห็นแสงของหิ่งห้อยไม่ชัดเจน และจากการที่จังหวัดสมุทรสงครามเป็นจังหวัดที่อยู่ใกล้

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ สรรเสริญ
เมื่อ 05/08/2567 12:50:13

ทะเล น้ำจึงขึ้นและลงตลอดเวลา หากได้ล่องเรือชมหิ่งห้อยในวันที่มีน้ำมากจะทำให้เรือสามารถเข้าไปใกล้ต้นลำพูซึ่งหิ่งห้อยเกาะอยู่ได้มากขึ้น และจะได้เห็นแสงของหิ่งห้อยชัดเจนมากยิ่งขึ้นให้สมกับคำพูดที่ว่า “หิ่งห้อยที่กระพริบระยิบระยับ ส่องประกายความงามยามค่ำคืน” [18]

ในปัจจุบันจำนวนหิ่งห้อยได้ลดลงอย่างรวดเร็วเนื่องมาจากนักท่องเที่ยวมีการชมหิ่งห้อยในระยะที่ใกล้เกินไป มีเสียงดังเอะอะรบกวน มีการฉายไฟไปยังหิ่งห้อย และสาเหตุที่สำคัญที่สุดคือ การรบกวนหิ่งห้อยด้วยแสง เสียง กลิ่น และควันของเครื่องยนต์ที่มาจากเรือยนต์ล่องชมหิ่งห้อยรอบเกาะอัมพวานั่นเอง ทั้งๆ ที่ในความเป็นจริงแล้ว ชีวิตของหิ่งห้อยขึ้นอยู่กับความอุดมสมบูรณ์ของสภาพแวดล้อม และระบบนิเวศบริเวณนั้น ดังนั้น ในการจะอนุรักษ์หิ่งห้อยให้มีจำนวนคงที่ หรือเพิ่มมากขึ้นนั้นจึงไม่ใช่การนำหิ่งห้อยมาเพาะเลี้ยงและขยายพันธุ์เหมือนสัตว์ชนิดอื่น แต่หากขึ้นอยู่กับความสมบูรณ์ของระบบนิเวศน์และการปฏิบัติของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อมอันเป็นที่อยู่อาศัยของหิ่งห้อยด้วย ตลอดระยะเวลาตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมา หิ่งห้อยได้สร้างชื่อให้กับจังหวัดสมุทรสงครามอย่างมาก สร้างระบบเศรษฐกิจให้คนในชุมชนจากการท่องเที่ยว แต่เบื้องหลังความสำเร็จนั้นได้แฝงไว้ซึ่งผลกระทบอย่างมากมายมหาศาล จากความเฟื่องฟูในการท่องเที่ยวส่งผลให้คลองอัมพวา คลองผีหลอก และริมแม่น้ำแม่กลอง นั้นมีเรือยนต์วิ่งไปกลับอย่างน้อย 1,000 ลำ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์กลับกลายมาเป็นการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังอันส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาในปัจจุบัน [19]

3.4 ที่มาของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา

จากการสัมภาษณ์คุณปรีชา เจี๊ยบหยู ประธานศูนย์ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บ้านลมทวน ต.บ้านปรก อ.อัมพวา จ.สมุทรสงคราม ที่ได้สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2552 ได้ความว่าที่มาของเรือยนต์ที่มาวิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้น แบ่งได้จาก 3 แหล่งใหญ่ๆ กล่าวคือ

1. เรือยนต์ที่มาจากท่าเรือของผู้ประกอบการการท่องเที่ยวที่ตลาดน้ำอัมพวา ซึ่งเรือประเภทนี้จะให้บริการนักท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นเยี่ยมชมตลาดน้ำอัมพวา และว่าจ้างเรือจากท่าเรือที่ตลาดน้ำอัมพวาเพื่อไปชมวิถีชีวิตตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำ และชมหิ่งห้อยในช่วงตอนกลางคืนด้วย ซึ่งโดยส่วนมากจะเป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่ค้างแรม หรือมาเช้าเย็นกลับนั่นเอง

---

[18] นิตย์ สัมมาพันธ์ และเอมอร ณรงค์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น. 108 – น. 109.

[19] อินทุอร ฉัตระทิน, “ท้องถิ่นภิวัฒน์ ปฏิบัติการถอยหลังเพื่อก้าวหน้า”, นิตยสารมนต์รักแม่กลอง, ปีที่ 2, ฉบับที่ 7, น. 20 (พฤศจิกายน 2552).

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dpicmrc.go.th
โดย ศรายุธ สุธรรมเสน เมื่อ 05/08/2557 12:56:13

2. เรือยนต์ที่มาจากการจอดรอรับนักท่องเที่ยวที่บริเวณรีสอร์ท ที่พัก โฮมสเตย์ เรือประเภทนี้จะให้บริการนักท่องเที่ยวจากรีสอร์ท ที่พัก โฮมสเตย์ เพื่อไปส่งยังตลาดน้ำ หลังจากนักท่องเที่ยวเดินเที่ยวชมตลาดน้ำเสร็จแล้ว ก็จะไปรับนักท่องเที่ยวที่ตลาดน้ำเพื่อไปชมวิถีชีวิตตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำ และชมหิ่งห้อยในช่วงตอนกลางคืน และวิ่งกลับไปส่งนักท่องเที่ยวที่ รีสอร์ท ที่พัก โฮมสเตย์ตอนกลางคืน โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการเรือประเภทนี้คือนักท่องเที่ยวที่มีจุดมุ่งหมายมานอนค้างแรมที่อัมพวา และเดินทางกลับในวันรุ่งขึ้น

3. เรือยนต์ที่มาจากตลาดน้ำดำเนินสะดวก จังหวัดราชบุรี นักท่องเที่ยวบางส่วนมาเที่ยวชมวิถีชีวิตที่ตลาดน้ำดำเนินสะดวก จังหวัดราชบุรีก่อนแล้วจึงว่าจ้างเรือให้พาไปชมตลาดน้ำอัมพวา รวมถึงวิถีชีวิตตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำ และชมหิ่งห้อยในช่วงตอนกลางคืน และสุดท้ายเรือจะแล่นกลับไปส่งนักท่องเที่ยวที่บริเวณตลาดน้ำดำเนินสะดวกตามเดิม

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

4. สภาพปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

4.1 ความทั่วไปเกี่ยวกับเสียงและความหมายของเสียง

เสียง เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของมนุษย์ มีทั้งที่เกิดจากธรรมชาติ อาทิ เสียงฟ้าร้อง เสียงฟ้าผ่า เสียงลมพัด เสียงฝนตก และที่เกิดจากมนุษย์ทำให้เกิดขึ้น อาทิ เสียงจากการประกอบกิจการโรงงาน เสียงจากยานพาหนะ เสียงจากการคมนาคม เสียงเครื่องจักร เครื่องกล เสียงเตือนภัย เสียงดนตรี เป็นต้น มนุษย์เราใช้เสียงในชีวิตประจำวันในหลายรูปแบบ อาทิ ใช้เสียงเพื่อการสนทนาสื่อสาร เพื่อการเตือนภัย บอกสัญญาณ การสันทนาการ ฯลฯ

เสียง (Sound) หมายถึง ความสั่นสะเทือนของตัวกลาง หรืออากาศที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงความดันบรรยากาศจากแหล่งกำเนิดที่ทำให้เกิดการสั่นนั้น [20]

เสียง หมายถึง การเปลี่ยนแปลงความดันที่หูของมนุษย์สามารถรับได้ การเคลื่อนที่ของเสียงจะถูกส่งผ่านออกไปคล้ายๆ กับโดมิโน่ เมื่ออนุภาคหนึ่งเริ่มเคลื่อนที่และกระทบกับอนุภาคข้างเคียงไกลออกไปจากแหล่งกำเนิดเสียง การแพร่ของเสียงในตัวกลางนั้นเดินทางด้วยอัตราเร็วต่างๆ ขึ้นอยู่ชนิดของตัวกลางนั้นๆ [21]

---

[20] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, มลพิษทางเสียง, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ซิลค์คลับ จำกัด, 2544), น. 1-1.

[21] พจมาน ท่าจีน, มลภาวะทางเสียงในสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพมหานคร : โดยบริษัท เม เซอร์โทรนิกซ์ จำกัด, 2541), น. 7.

เสียงรบกวน (Noise) หมายถึง เสียงที่มนุษย์ไม่ต้องการได้ยิน หรือไม่พึงประสงค์จะรับรู้ ซึ่งความรู้สึกต่อเสียงนี้จะมีความแตกต่างกันไปในแต่ละคน เนื่องจากเมื่อคนเราได้ยินเสียงจากแหล่งกำเนิดเสียงเดียวกัน เสียงนั้นอาจเป็นเสียงธรรมดาของคนคนหนึ่งที่ชอบและอยากได้ยิน ในขณะที่เสียงจากแหล่งกำเนิดเดียวกันนั้นอาจเป็นเสียงรบกวนของคนอีกคนหนึ่งที่ไม่อยากได้ยินก็เป็นได้ เช่น เสียงดนตรีร็อก เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ก็อาจมีเสียงที่เกิดจากบางแหล่งกำเนิดที่คนส่วนใหญ่รู้สึกและเห็นว่าเสียงดังกล่าวนั้นเป็นเสียงรบกวน อาทิ เสียงจากการขึ้นลงของเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้น การจะพิจารณาว่าเสียงชนิดใดเป็นเสียงรบกวนหรือไม่นั้นจะมีเรื่องของความรู้สึก หรือวิจารณญาณของแต่ละบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เนื่องจากต้องมีการใช้ความรู้สึกในการแยกแยะการรับรู้เสียงนั้นด้วย [22]

เสียงเป็นพิษ หรือเสียงรบกวน หมายถึง เสียงที่ไม่พึงปรารถนา หรือเกินขีดความสามารถของโสตประสาทจะรับได้ ซึ่งอาจมีแหล่งกำเนิดมาจากหลายแหล่ง เช่น เครื่องยนต์มอเตอร์ไซด์ โรงงานอุตสาหกรรม เครื่องจักรทางเกษตร จากการก่อสร้าง ฯลฯ [23]

4.2 การคำนวณความดังของเสียง เดซิเบล (dB)

การอธิบายความดันของเสียงที่หูมนุษย์จะสามารถได้ยินโดยใช้การเปลี่ยนแปลงความดันเสียง (Sound pressure) ในหน่วยปาสคาล (Pa) นั้นยุ่งยากและไม่สะดวก เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยก็ทำให้เรารับรู้เสียงได้แล้ว ดังนั้น จึงมีการคิดค้นหน่วยวัดความดันเสียงที่หูได้ยินได้ง่ายและพัฒนาให้เหมาะสมขึ้นเป็นหน่วย เดซิเบล (decibel, dB) โดยที่เดซิเบล เป็นหน่วยวัดเทียบระหว่างความดันเสียงที่เปลี่ยนแปลงกับความดันอ้างอิง นิยมใช้กันมากในทางอคูสติก ฟิสิกส์ และอิเล็กทรอนิกส์ เดซิเบลเป็นหน่วยวัดที่ไม่มีหน่วยเหมือนค่าเปอร์เซ็นต์ หน่วยเดซิเบลเป็นหน่วยที่สามารถแสดงค่าสูงและค่าต่ำเปรียบเทียบกันได้เนื่องจากคำนวณจากการหาลอการิทึม [24] และการวัดระดับเสียง dB (A) คือเมื่อเราวัดระดับความเข้มเสียง หรือระดับความดันเสียง เราใช้เครื่องมือที่ทำงานเหมือนหูซึ่งมีความไวต่างกันต่อความถี่ต่างกัน หากใช้วงจรถ่วงน้ำหนักเอ ซึ่งนิยมใช้กันมาก ค่าที่ได้จะมีหน่วยเป็น เดซิเบล เอ : dB (A)

---

[22] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 1-1.

[23] กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข, คู่มือเจ้าหน้าที่สาธารณสุข เล่ม 4 การเฝ้าระวังคุณภาพอากาศและเสียง, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก, 2535), น. 1.

[24] สืบค้นจาก <http://th.wikipedia.org/wiki/เดซิเบล>, วันที่ 10 มีนาคม 2553.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpc.mrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

4.3 ชนิดของแหล่งกำเนิดเสียง

แหล่งกำเนิดเสียงตามทฤษฎีมี 3 ชนิด ได้แก่ แหล่งกำเนิดเสียงแบบจุด (Point source) แหล่งกำเนิดเสียงแบบเส้น (Line source) และแหล่งกำเนิดเสียงแบบพื้นที่ (Area or Plane source) [25]

แหล่งกำเนิดเสียงแบบจุด (Point source)

แหล่งกำเนิดเสียงแบบจุด จะแพร่กระจายพลังงานเสียงจากแหล่งกำเนิดเสียงเป็นรูปทรงกลมตามแนวรัศมีของทรงกลม หรือระยะทางจากจุดกึ่งกลางแหล่งกำเนิดเสียงไปยังจุดรับเสียง ดังนั้น แหล่งกำเนิดเสียงแบบจุดนี้ เมื่อระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า ระดับเสียงจะลดลง 6 เดซิเบล

แหล่งกำเนิดเสียงแบบเส้น (Line source)

แหล่งกำเนิดเสียงแบบเส้นมีการแพร่กระจายพลังงานเสียงเป็นรูปทรงกระบอก จากแนวกึ่งกลางของแหล่งกำเนิดเสียงตามระยะทางในแนวเส้นรัศมีไปยังจุดรับเสียง ดังนั้น แหล่งกำเนิดเสียงแบบเส้น เมื่อระยะทางเพิ่มขึ้นสองเท่า ระดับเสียงจะลดลง 3 เดซิเบล

แหล่งกำเนิดเสียงแบบพื้นที่ (Area or Plane source)

แหล่งกำเนิดเสียงแบบพื้นที่มีการกระจายพลังงานเสียงออกจากแหล่งกำเนิดเสียงเป็นคลื่นระนาบ เสียงจะแผ่กระจายจากแหล่งกำเนิดเสียงแบบเส้นพื้นที่ไปยังจุดรับเสียง ดังนั้น สำหรับแหล่งกำเนิดเสียงแบบพื้นที่ ระยะทางไม่มีผลต่อการลดทอนเสียงตามระยะทางลง

แม้แหล่งกำเนิดเสียงแต่ละแบบจะมีลักษณะการแผ่กระจายคลื่นเสียงและพลังงานเสียงที่แตกต่างกันไปตามที่กล่าวมาข้างต้น แต่ในความเป็นจริงกลับพบว่าระดับความดันเสียงโดยรอบแหล่งกำเนิดเสียงที่สามารถตรวจวัดได้นั้นมีระดับเสียงไม่เท่ากัน บางทิศทางก็มีระดับความดันเสียงสูงหรือต่ำกว่าบางทิศทาง ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะแหล่งกำเนิดเสียงแต่ละแหล่งมีลักษณะของการส่งคลื่นเสียงที่ไม่สม่ำเสมอในทุกทิศทางนั่นเอง [26]

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย สรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

---

[25] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 1-12, 1-13 และ 1-14.

[26] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 1-14.

4.4 ลักษณะทางกายภาพของหูและการได้ยินของมนุษย์

หู (Ears) คือ อวัยวะรับเสียงของมนุษย์ซึ่งเป็นระบบเปิดที่สามารถรับรู้โดยการได้ยินเสียงจากการเปลี่ยนแปลงความดันบรรยากาศ หูมนุษย์มีช่วงความถี่ที่ได้ยินประมาณ 20-20,000 Hz [27] (เฮิรตซ์ hertz ย่อว่า Hz เป็นหน่วย SI ของค่าความถี่ โดย 1 Hz คือความถี่ที่เท่ากับ 1 ครั้ง ต่อวินาที (1/s) หรือ 1 Hz = 1 / S ดังนั้น Hz หมายถึงมีความถี่เท่ากับ ครั้งต่อ 1 วินาที) และระดับความดันเสียง (Sound Pressure Level – SPL in dB) ประมาณ 0-130 เดซิเบล

สภาพของหู ประกอบไปด้วย 3 ส่วน ได้แก่ หูชั้นนอก หูชั้นกลาง และหูชั้นใน หูชั้นนอก (Outer ear) ประกอบไปด้วย ใบหู เป็นส่วนที่สามารถมองเห็นได้จากภายนอก ต่อกับอวัยวะลักษณะเป็นท่อ มีความยาวประมาณ 27 มิลลิเมตร เส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 5-7 มิลลิเมตร ปลายท่อด้านในจะต่อกับเยื่อแก้วหูซึ่งเป็นแผ่นบางๆ ที่มีการเคลื่อนที่เมื่อมีเสียงมากระทบ หูชั้นกลาง (Middle ear) เป็นส่วนที่ต่อจากเยื่อแก้วหู ที่มีลักษณะเป็นโพรงอากาศที่มีปริมาตรประมาณ 2 ลูกบาศก์เซนติเมตร ประกอบด้วยกระดูกอ่อน 3 ชิ้น คือกระดูกฆ้อน กระดูกทั่ง และกระดูกโกลน เป็นระบบอวัยวะที่ทำหน้าที่ส่งผ่านความเปลี่ยนแปลงของความสั่นสะเทือนของอากาศที่ส่งผ่านมาจากการสั่นของเยื่อแก้วหู พร้อมทั้งทำหน้าที่ป้องกันไม่ให้หูได้รับอันตรายจากการได้รับเสียงดังด้วย หูชั้นใน (Inner ear) เป็นส่วนหูที่มีความซับซ้อน อยู่ติดกับกระดูกโกลนของหูชั้นกลางและอีกด้านหนึ่งติดกับ Oval Window ซึ่งประกอบไปด้วยโพรงที่บรรจุด้วยของเหลวที่อยู่ในกระดูก Temporal ต่อกับปลายประสาทสมองส่วนการรับรู้การได้ยิน และการทรงตัว ปลายประสาทการได้ยินนี้อยู่ภายในกระดูกรูปก้นหอยที่มีเซลล์ขนที่จะมีความอ่อนไหว หรือตอบสนองต่อความถี่ของเสียงที่ไม่เท่ากัน ซึ่งการรับรู้เสียง หรือการได้ยินของมนุษย์นั้นจะสอดคล้องกับการสั่นของเซลล์ขน [28]

มนุษย์มีความสามารถในการได้ยินเสียง โดยการนำคลื่นเสียงทางอากาศมาสู่กระดูกแล้วถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานไฟฟ้า ถูกส่งไปต่อไปยังปลายประสาทสมองรับรู้การได้ยิน เกิดการแปลความหมายทำให้มนุษย์เข้าใจความหมายของเสียงที่ได้ยิน การสั่นของเซลล์ขนเร็วหรือช้าจะมีความสัมพันธ์กับระดับความดันเสียงที่เปลี่ยนแปลงไปโดยในขณะที่เซลล์ขนแต่ละเซลล์ถูกทำให้สั่นนั้นจะสัมพันธ์กับความถี่ของเสียง ซึ่งเรียกกระบวนการนี้ว่า “การได้ยินเสียงโดยการนำเสียงทางอากาศ (Airborne conduction) ส่วนการได้ยินเสียงอีกอย่างหนึ่งของมนุษย์นั้น คือ การนำเสียงทางกระดูก (Bone conduction) ซึ่งจะเกิดกรณีเสียงความถี่ต่ำกว่า 1,000 Hz ลงไป หรือกรณีที่มีการสั่นสะเทือนของ

---

[27] สืบค้นจาก<http://th.wikipedia.org/, หู>, วันที่ 10 มีนาคม 2553.

[28] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 1-1 และ 1-2.

กระดูกในกะโหลกศีรษะที่ในสภาวะปกติเราอาจไม่ได้ยินเสียงนี้เลย หรือหากได้ยินก็จะเป็นเสียงที่เบามาก ความสามารถในการได้ยินเสียงของมนุษย์นั้น จะสามารถได้ยินเสียงในระดับความดันเสียงตั้งแต่ 0-130 เดซิเบล และในช่วงความถี่ตั้งแต่ 20-20,000 เฮร์ตซ์ (Hz) อย่างไรก็ตาม ในระดับเสียงที่เท่ากัน แต่หูมนุษย์อาจได้ยินเป็นความดังที่ไม่เท่ากันก็เป็นได้ บางคนอาจได้ยินเสียงที่มีความถี่ต่ำมากๆ หรือมีระดับเสียงต่ำมากๆ เมื่อเทียบกับคนอื่น ในขณะที่บางคนอาจไม่ได้ยินเสียงที่ต่ำกว่า 25 เดซิเบล เป็นต้น สำหรับขีดของระดับเสียงที่มนุษย์จะเริ่มได้ยิน (Threshold of hearing) อยู่ที่ประมาณเท่าความดังที่ต่ำที่สุด กล่าวคือจะมีระดับเสียงอยู่ที่ประมาณตั้งแต่ 20-90 เดซิเบล ในช่วงความถี่ประมาณ 50-10,000 เฮร์ตซ์ (Hz) ส่วนขอบเขตของเสียงเริ่มต้นของความเจ็บปวด (Threshold of pain) ของหูมนุษย์จะอยู่ที่ประมาณ 130 เดซิเบล

4.5 องค์ประกอบของเสียงที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการได้ยินของหู

เสียงที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการได้ยินของหู มีปัจจัยหลายประการ ดังนี้ [29]

1. ความเข้มข้นของเสียง (Inteinsity) มีหน่วยเป็นเดซิเบล เสียงที่มีความเข้มข้นสูงคือเสียงที่ดังมาก จะทำลายประสาทหูได้มาก ดังจะเห็นได้ว่าระดับความดังของเสียงสูงสุดที่ยอมให้สัมผัสได้สำหรับเสียงต่อเนื่อง (Continuous noise) คือ 90 เดซิเบลเอ ในเวลา 8 ชั่วโมง โดยใช้กฎการเพิ่มความดังทีละ 5 เดซิเบล

2. ความถี่ของเสียง (Frequency) มีหน่วยเป็นเฮิร์ทซ์ (Hz) เสียงที่มีความถี่สูงคือเสียงแหลม จะทำลายประสาทหูมากกว่าเสียงที่มีความถี่ต่ำ เนื่องจากเซลล์ประสาทที่ใช้ในการรับฟังความถี่เสียงสูงจะได้รับผลกระทบจากคลื่นเสียงก่อนเซลล์รับเสียงความถี่ต่ำซึ่งอยู่ด้านในของอวัยวะรูปหอยโข่ง

3. ระยะเวลาที่ได้ยินเสียง (Duration) เสียงจะทำลายประสาทหูได้มากหรือน้อยขึ้นอยู่กับพลังงานเสียงทั้งหมดที่เข้าสู่หูชั้นใน ถ้ายิ่งสัมผัสเสียงดังเป็นเวลานานเท่าไหร่ ประสาทหูก็จะยิ่งเสื่อมมากขึ้นเท่านั้น และระยะเวลาที่ระดับการได้ยินจะกลับสู่ระดับปกติก็จะนานยิ่งขึ้น

4. ลักษณะของเสียง (Nature of Sound) ที่มากระทบหู ถ้าเป็นเสียงที่ดังติดต่อกันจะทำลายประสาทหูน้อยกว่าเสียงที่กระแทกไม่เป็นจังหวะ

---

[29] สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, วารสารธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย : หูตึงจากการทำงาน, ปีที่ 3, ฉบับที่ 2, (กรกฎาคม – กันายายน 2550), น. 39.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

5. ความไวต่อการเสื่อมของหู (Individual susceptibility) เป็นลักษณะเฉพาะตัวของแต่ละคนซึ่งไม่เหมือนกัน เพราะบางคนหูอาจเสื่อมง่าย หรือบางคนเสื่อมยาก อาทิ ผู้ป่วยที่มีความดันเลือดสูงหรือเป็นเบาหวาน จะมีอาการประสาทหูเสื่อมจากเสียงดังได้ง่ายกว่าปกติ

4.6 รายละเอียดของเรือยนต์อันเป็นแหล่งกำเนิดเสียงในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

4.6.1 จำนวนเรือยนต์

ในบริเวณตลาดน้ำอัมพวาจะมี “โต๊ะท่า” เล็กๆ สำหรับจำหน่ายตั๋ว และจอดเรือยนต์ของผู้ประกอบการจำนวนประมาณ 12 ท่า ซึ่งมีเรือยนต์สำหรับพานักท่องเที่ยวล่องเรือรอบเกาะอัมพวาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 จนถึงปัจจุบันมีเรือยนต์แล้วมากกว่า 300 ลำ วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา [30] และมีแนวโน้มมากขึ้นเรื่อยๆ อย่างก้าวกระโดด นอกจากนั้นแล้ว ยังมีเรือยนต์ของชาวบ้านทั่วไปอีกจำนวนหนึ่งประมาณ 60-100 ลำ ที่แล่นไปรับส่งนักท่องเที่ยวถึงที่ตามรีสอร์ทและโฮมสเตย์ ซึ่ง ณ ปัจจุบัน มีรีสอร์ท หรือโฮมสเตย์ในจังหวัดสมุทรสงครามแล้วทั้งสิ้นประมาณ 192 แห่ง [31] และข้อมูลจากเว็บไซต์ของกรมเจ้าท่า ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2553 เรื่องจำนวนเรือทั้งหมด จำแนกตามเมืองท่าที่ได้จดทะเบียน และประเภทการใช้ พบว่าจังหวัดสมุทรสงครามมีจำนวนเรือโดยสารถึง 512 ลำ [32]

กรมควบคุมมลพิษได้ดำเนินการสำรวจกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำ เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2550 ณ วัดจุฬามณี พบว่าช่วงเวลาหลังพระอาทิตย์ตกจะมีเรือออกจากท่าเรือบริเวณตลาดน้ำอัมพวาเป็นจำนวนมาก ผลการนับจำนวนเรือที่ผ่านหน้าวัดจุฬามณี ระหว่างเวลา 18.30–20.30 น. มีเรือผ่านรวม 198 เที่ยว และเมื่อทำการสำรวจอีกครั้ง เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2551 ในช่วงเวลาเดียวกันพบว่ามี

---

[30] “สมุทรสงคราม เมื่อความยั่งยืนในชีวิตถูกท้าทาย”, นิตยสารมนต์รักแม่กลอง, ปีที่ 2, ฉบับที่ 7, น. 10 (พฤศจิกายน 2552).

[31] สืบค้นจาก<http://www.amphawatoday.com/>, วันที่ 13 มีนาคม 2553.

[32] สืบค้นจาก<http://www.md.go.th/statistic/document/User_Boat.pdf>, วันที่ 14 กันยายน 2553.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย สำนักวิทยทรัพยากร
เมื่อ 05/08/2567 12:50:15

เรือผ่านจำนวน 271 เที่ยว เพิ่มจากเดิม 73 เที่ยว ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาช่วงเวลาการเดินเรือแล้วพบว่าระหว่างเวลา 17.30-22.00 น. มีจำนวนเที่ยวเรือมากที่สุด [33]

4.6.2 ลักษณะ และประเภทของเครื่องยนต์

ลักษณะและประเภทของเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้น เป็นเรือขนาด 10-14 ที่นั่ง เป็นส่วนมาก

จากการสำรวจตามรายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำจังหวัดสมุทรสงคราม ปี พ.ศ. 2550-2552 พบว่าเรือที่นำมาใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลักๆ ได้แก่ เรือเครื่องท้าย หรือเรือหางยาว กับเรือเครื่องนอนท้อง แต่จากการสังเกตจะพบว่ามีการใช้เรือหางยาวที่เป็นเรือขนาด 10-14 ที่นั่ง ใช้เครื่องยนต์ดีเซลขนาดความจุกระบอกลูกสูบประมาณ 2,500 ซีซี เป็นจำนวนมากกว่าเรือเครื่องนอนท้อง [34] ผลของการตรวจวัดระดับเสียงในเวลาปกติที่ยังไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ในการลดระดับเสียงของเรือสาธิตจำนวน 1 ลำจะมีค่าความดังอยู่ที่ประมาณ 124 เดซิเบลเอ ซึ่งเกินไปจากมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปที่กำหนดไว้ว่าต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ [35]

4.6.3 เส้นทางที่แล่น

เรือแล่นตามเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา คือ เส้นทางเดินเรือเริ่มตั้งแต่หน้าตลาดน้ำอัมพวาเลี้ยวซ้ายไปเพื่อเข้าวิ่งต่อไปทางแม่น้ำแม่กลอง วิ่งตรงไปผ่านวัดช่องลม และแหลมลมทวนเลี้ยวซ้ายตัดเข้าคลองผีหลอก วิ่งตรงไปและตัดซ้ายเข้าคลองอัมพวา จนสิ้นสุดเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่หน้าตลาดน้ำอัมพวา ในการดำเนินกิจกรรมท่องเที่ยวทางน้ำนั้น การเดินเรือจะหยุดเรือเป็นช่วงๆ รวมระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตรต่อ 1 เที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที โดยการชมหิ่งห้อยจะชะลอความเร็วเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ชมหิ่งห้อย และเร่งเครื่องไปยังจุดชมหิ่งห้อย

---

[33] สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม, “รายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม ปี พ.ศ. 2550-2552”, น. 2.

[34] *เพิ่งอ้าง*, น. 3.

[35] สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, “สถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ปี 2550”, น. 73.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

จุดอื่นสลับกันไป ส่วนเที่ยวเรือกลับ เรือยนต์จะใช้ความเร็วเรือมากเพื่อกลับมายังท่าเรือและรับนักท่องเที่ยวชุดใหม่ [36] ดังนั้น เมื่อพิจารณาความเร็วของเรือประกอบกับจำนวนเที่ยวเรือจึงเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

4.6.4 ระยะเวลาที่แล่น

โดยส่วนมากหากนักท่องเที่ยวประสงค์จะนั่งเรือชมทิวทัศน์ และวิถีชีวิตของชุมชนในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาจะมีเรือให้บริการที่ท่าเรือตรงตลาดน้ำอัมพวาในวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ตั้งแต่ 12.00 น. เป็นต้นไป โดยตลาดน้ำจะเริ่มเปิดตั้งแต่ประมาณ 14.00 น. เป็นต้นไป และปิดประมาณ 22.00 น. และหากนักท่องเที่ยวประสงค์จะนั่งเรือเพื่อชมหิ่งห้อยในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ตารางเวลาเรือออกจากท่าเรือตรงตลาดน้ำอัมพวาจะเริ่มตั้งแต่เวลา 18.30-22.00 นาฬิกา โดยทั่วไปเรือจะใช้เวลาในการแล่นรอบเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะ อัมพวาประมาณ 1 ชั่วโมง 15 นาที - 1 ชั่วโมง 30 นาที หรือเรืออาจวิ่งมาชมหิ่งห้อยจากรีสอร์ท โฮมสเตย์ หรือที่พักโดยตรงได้โดยไม่จำกัดเวลา

4.7 มลพิษทางเสียงและแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียง

มลพิษทางเสียง (Noise Pollution) เป็นเรื่องที่กล่าวถึงผลกระทบของเสียงที่มนุษย์ หรือสิ่งมีชีวิตอื่นๆ โดยมีผลกระทบทั้งทางด้านกายภาพต่อร่างกายและจิตใจของมนุษย์ นอกจากนั้น ยังมีความเกี่ยวโยงกันกับผลกระทบด้านอื่นอีกหลายด้านเพราะมลพิษทางเสียงไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงหรือหมุนเวียนของสสาร หากแต่เป็นการเปลี่ยนแปลงการเคลื่อนที่ของพลังงานนั่นเอง[37] ดังนั้น มลพิษทางเสียงจึงมีความแตกต่างจากมลพิษประเภทอื่นๆ ซึ่งมีการให้ความหมาย “มลพิษทางเสียง” ไว้แตกต่างกัน กล่าวคือ

1. หมายถึง สภาพแวดล้อมที่มีการก่อให้เกิดเสียงที่เกิดจากมนุษย์ หรือเครื่องจักรรบกวนการอยู่อาศัยของชุมชน โดยทั่วไปแล้วมลพิษทางเสียงมักจะกล่าวถึงลักษณะเสียงที่เกิดจากยานพาหนะ เช่น รถยนต์ รถไฟ หรือ เครื่องบิน เกิดขึ้นกับบ้านพักอาศัยที่อยู่ใกล้ ทางหลวง ทางรถไฟ หรือ สนามบิน

---

[36] สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 33*, น. 3.

[37] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 1-1.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

นอกจากนี้ยังหมายถึงในบริเวณสถานที่ก่อสร้างที่มีการใช้เครื่องจักรหนักในการก่อสร้าง มลพิษทางเสียงจะไม่ใช้กับเสียงของสัตว์ ถึงแม้ว่าสัตว์จะมีการส่งเสียงรบกวนการอยู่อาศัยของมนุษย์ ถ้าเกิน 85 เดซิเบล จะเป็นอันตรายต่อหู ยิ่งถ้าเกิน 90 เดซิเบล จะเป็นอันตรายต่อหูอย่างมากเลย ดังนั้นไม่ควรเข้าใกล้บริเวณที่มีเสียงดัง เกินจะรับได้ [38]

2. หมายถึง สภาพแวดล้อมที่มีเสียงก่อให้เกิดความรำคาญ สร้างความรบกวน ทำให้เกิดความเครียดทั้งร่างกายและจิตใจ ทำให้ตกใจ บาดหู และอาจถึงขั้นเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยได้ [39]

3. หมายถึง สภาวะที่มีเสียงดังเกินปกติหรือเสียงดังต่อเนื่องยาวนานจนก่อให้เกิดความรำคาญหรือเกิดอันตรายต่อระบบการได้ยินของมนุษย์ [40]

4. ภาวะแวดล้อมที่มีเสียงไม่พึงปรารถนา รบกวนโสตประสาท จนได้รับอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และสัตว์" [41]

5. มลพิษทางเสียง หมายถึง สภาพแวดล้อมที่มีเสียงอันก่อให้เกิดความรำคาญ สร้างความรบกวน ทำให้เกิดความเครียดทั้งทางร่างกายและจิตใจ และอาจถึงขั้นเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยได้ [42]

ประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียง

แหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ตามแหล่งกำเนิด ดังนี้ [43]

กิจการอุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรมแต่ละประเภทมักจะใช้เครื่องจักรในการดำเนินงาน โดยมีลักษณะที่แตกต่างกันไปอันจะส่งผลต่อระดับความดังที่ต่างกันด้วย อาทิ เครื่องกรอด้าย จะมีเสียงดังประมาณ 82-95 เดซิเบล ส่วนเครื่องกำเนิดไฟฟ้าจะมีเสียงดังประมาณ 95-120 เดซิเบล และเสียงจากเครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรมขณะเดินเครื่องทำงานโดยทั่วไปจะมีเสียงตั้งแต่ 60-120 เดซิเบล ขึ้นอยู่กับเครื่องจักรที่ใช้ยานพาหนะ ยานพาหนะประเภทต่างๆ อาทิ เรือยนต์ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ถือเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงซึ่งโดยทั่วไปจะเกิดจากเสียงของเครื่องยนต์ของ

---

[38] สืบค้นจาก< http://th.wikipedia.org.มลพิษทางเสียง >, วันที่ 11 มีนาคม 2553.

[39] สุธีร์ ตุลยะเสถียร, โกศล วงศ์สวรรค์ และสถิต วงศ์สวรรค์, มลพิษสิ่งแวดล้อม (ปัญหาสังคมไทย), (กรุงเทพมหานคร : บริษัท รวมสาส์น (1977) จำกัด, 2544), น. 286.

[40] สืบค้นจาก http://student.nu.ac.th มลพิษทางเสียง >, วันที่ 11 มีนาคม 2553.

[41] กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 23*, น. 1.

[42] สุธีรา ตุลยะเสถียร, มลพิษสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพมหานคร : อมรการพิพมพ์, 2544), น. 286.

[43] สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม, นโยบายและมาตรการการพัฒนาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม, 2540), น. 78-79.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpu.rmutto.go.th โดย ศรายุธ มรรษเสน เมื่อ 05/08/2557 12:56:13

ยานพาหนะนั้นๆ นอกจากนั้นแล้ว ยังเกิดจากเสียงของการสั่นสะเทือนของถนนอันมีสาเหตุมาจากสภาพถนน เสียงที่เกิดจากการปะทะของลม เสียงลากล้อรถ เป็นต้น

แหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงอื่นๆ กิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันก็สามารถก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงได้ อาทิ เสียงจากสถานบันเทิง เสียงจากการแสดงดนตรี การแข่งกีฬา การก่อสร้าง และงานเฉลิมฉลองต่างๆ

นอกจากนั้นแล้ว ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ยังได้แบ่งกลุ่มแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงได้เป็น 2 ประเภท คือ 1. แหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงที่เคลื่อนที่ได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพวกยานพาหนะที่สัญจรไปมา และ 2 แหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงที่เคลื่อนที่ไม่ได้ ซึ่งเกิดจากการประกอบกิจการของสถานประกอบการ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม การใช้เครื่องขยายเสียง เป็นต้น [44]

4.8 การตรวจวัดระดับเสียง

4.8.1 เครื่องมือ และอุปกรณ์

ในการตรวจวัดระดับเสียง ต้องมีเครื่องมือและอุปกรณ์ในการตรวจวัดระดับเสียงโดยหลักดังนี้

เครื่องวัดระดับเสียง เป็นเครื่องมือที่ออกแบบให้ตอบสนองต่อเสียงและแสดงค่าเป็นระดับความดันเสียง ระบบการตรวจวัดเสียงมีหลายแบบต่างกันไป โดยมาตรฐานเครื่องวัดระดับเสียงส่วนใหญ่ในปัจจุบันจะอ้างอิงกับมาตรฐานนานาชาติ คือ ตามมาตรฐานฉบับที่ 60651 หรือ 60804 หรือ 61672 ของคณะกรรมาธิการระหว่างประเทศว่าด้วยเทคนิคไฟฟ้า ซึ่งเรียกโดยย่อว่า “IEC” International Electronical Commission หรือเครื่องวัดระดับเสียงอื่นที่เทียบเท่ามาตรฐานฉบับที่ 61672 รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวกท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ลงวันที่ 30 มีนาคม 2553 ที่ยอมรับกันในนานาประเทศทั่วโลก โดยจะกำหนดความแม่นยำของเครื่องมือไว้ 3 ระดับ คือ Type 0 (class 0) เป็นเครื่องมือที่มีความแม่นยำสูงมาก มีการเปลี่ยนแปลงต่อการตอบสนองต่อความถี่ และการตอบสนองต่อทิศทางน้อยมาก มักใช้เป็นอุปกรณ์มาตรฐานในห้องปฏิบัติการ Type 1 (class 1) เป็นเครื่องมือที่มีความแม่นยำในการ

---

[44] อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549), น. 342.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.rct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

วัดเสียงรบกวน เมื่อการวัดในสนามเสียงต้องการความแม่นยำสูงตลอดพิสัยของการวัด Type 2 (class 2) เป็นเครื่องมือที่ใช้ในวัตถุประสงค์ทั่วๆ ไป ในสภาวะที่ไม่เข้มงวดนักต่อความแม่นยำ ซึ่งโดยส่วนมากการตรวจวัดระดับเสียงแบบทั่วไปในสิ่งแวดล้อมมักจะใช้เครื่องมือวัดระดับเสียงแบบ Type 1 ในการตรวจวัดเพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงที่สุด[45]

ไมโครโฟน ทำหน้าที่เปลี่ยนสัญญาณเสียงเป็นสัญญาณไฟฟ้าซึ่งสัญญาณไฟฟ้ามีค่าน้อยมาก ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการขยายสัญญาณก่อนที่จะดำเนินการประมวลผลต่อไป โดยอุปกรณ์ขยายสัญญาณ (Preamplifier) ทำหน้าที่ขยายสัญญาณนั้นเข้าสู่ส่วนต่อไปของเครื่องวัดเสียง โดยเทคโนโลยีปัจจุบันของไมโครโฟนนิยมใช้แบบ Polarized Condenser Microphone ที่มีคุณสมบัติรวมทั้งความแม่นยำ แน่นอน และความน่าเชื่อถือ[46]

เครื่องวิเคราะห์แถบความถี่ เพื่อวิเคราะห์ระดับเสียงในความถี่ที่แตกต่างกันโดยการวิเคราะห์สเปกตรัมเพื่อพิจารณาแถบความถี่ หรือส่วนประกอบของระดับเสียงถ่วงน้ำหนักแบบเอแยกตามความถี่ เช่น แหล่งเสียงประเภทมอเตอร์ไฟฟ้าที่อาจจะกำเนิดความถี่สัมพันธ์กับความเร็วในการหมุนมอเตอร์ ดังนั้น จึงควรใช้เครื่องวิเคราะห์ความถี่ที่ค่อนข้างละเอียดเพื่อประสิทธิภาพในการวัดระดับเสียง

อุปกรณ์ประกอบ อาทิ อุปกรณ์กันลม ที่มีคุณสมบัติป้องกันเสียงที่เกิดจากลมวิ่งผ่านไมโครโฟนทำให้ค่าระดับเสียงที่ตรวจวัดได้นั้นมีค่าตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด ต้องมีเสาหรือขาตั้งให้ไมโครโฟนมีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 1.2 เมตร เพื่อป้องกันเสียงสะท้อนจากพื้นที่โดยรอบขณะทำการตรวจวัด ต้องมี Heater สำหรับไมโครโฟนที่ใช้ภายนอกอาคาร เพื่อปรับสภาพให้อุณหภูมิเป็นปกติ มี Rain cab สำหรับไมโครโฟนที่ใช้ภายนอกอาคารเพื่อกันฝน รวมทั้งต้องมีอุปกรณ์ป้องกันนก เพื่อป้องกันนก หรือสัตว์มีปีกอื่นๆ มาเกาะบนอุปกรณ์กันลมที่สวมอยู่บนไมโครโฟนด้วย[47]

เครื่องบันทึกข้อมูล แบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลักๆ คือ เครื่องบันทึกข้อมูลเสียงอย่างต่อเนื่อง (Level Recorder) ซึ่งเป็นอุปกรณ์สำคัญในการเก็บข้อมูลระดับเสียงที่ใช้ระยะเวลาและเก็บเพื่อเป็นหลักฐาน หรือ อีกประเภทหนึ่งคือเครื่องบันทึกข้อมูลสัญญาณเสียงแบบดิจิตอล (Digital Audio Recorder) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่จัดเก็บสัญญาณเสียงไว้ในเทป มีประสิทธิภาพสูง เสมือนจำลองเหตุการณ์

---

[45] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 3-2 และ น. 3-3.

[46] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 3-2.

[47] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 3-8 และ น. 3-9.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ ธรรมเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

ที่เกิดเสียงในแหล่งกำเนิดเสียงนั้นๆ มาเปิดเล่นใหม่ได้ตามต้องการ จึงสามารถนำมาวิเคราะห์ผลต่อในห้องปฏิบัติการได้ [48]

ดังนั้น การจะตรวจวัดระดับเสียงให้มีประสิทธิภาพทั้งในภาคสนาม และในห้องปฏิบัติการเพื่อให้ได้ผลที่แม่นยำนั้นก็ย่อมขึ้นอยู่กับการเลือกใช้เครื่องวัดระดับเสียง และอุปกรณ์ประกอบต่างๆ ด้วย

4.8.2 การดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง

การดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงนั้น หากพิจารณาตามวัตถุประสงค์ของการตรวจวัดจะสามารถแบ่งการตรวจวัดออกได้เป็น 2 ประเภท คือ การตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป (เสียงในสิ่งแวดล้อม) และการตรวจวัดระดับเสียงแบบเจาะจง โดยเจาะจงไปที่การดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงของเรือยนต์เท่านั้น ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาเฉพาะการดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงแบบเจาะจงสำหรับการตรวจระดับเสียงของเรือยนต์เท่านั้น ทั้งนี้เป็นไปตามความที่กำหนดในมาตรา 32 [49] และมาตรา 55 [50] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 [51]

---

[48] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 3-7 และ น. 3-8.

[49] มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่อไปนี้

(1) ...

(2) ...

(3) ...

(4) ...

(5) มาตรฐานระดับเสียง และความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป”

[50] มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษและโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับการควบคุมการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสีย หรือมลพิษอื่นใด จากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2567 12:50:13

วิธีการตรวจวัดระดับเสียงแบบเฉพาะเจาะจงเป็นการตรวจวัดเสียงแบบที่มีความมุ่งหมายเฉพาะ หรือมีข้อกำหนดบอกรายละเอียด หรือวิธีการตรวจวัด เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจวัด การพิจารณาหรือเกณฑ์ต่างๆ วิธีการคำนวณ และวิธีการรายงานผลการตรวจวัดไว้เป็นขั้นตอนและหลักการที่แน่นอน หรืออาจมีคู่มือการทำงาน และรูปแบบรายงานการตรวจวัดแนบท้ายด้วย อาทิ การตรวจวัดเสียงจากแหล่งกำเนิดเสียงเพื่อคำนวณค่ากำลังเสียงของแหล่งกำเนิดเสียงประเภทเครื่องจักร ตาม ISO 3744 หรือการตรวจวัดเสียงในสิ่งแวดล้อมตาม ISO 1996 หรือ การตรวจวัดระดับเสียงจากรถยนต์ขณะวิ่งตามข้อกำหนดของกลุ่มสหภาพยุโรป เป็นต้น ซึ่งตามกฎหมายแล้วสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ (1) การตรวจวัดเสียงแบบอยู่นิ่ง ซึ่งส่วนใหญ่ใช้กับการตรวจวัดระดับเสียงที่เป็นแหล่งกำเนิดเสียงที่เป็นยานพาหนะ (2) การตรวจวัดเสียงในสิ่งแวดล้อม ณ จุดรับเสียง เพื่อตรวจทราบระดับเสียงโดยทั่วไป และระดับเสียงรบกวน และ (3) การตรวจวัดเสียงขณะที่แหล่งกำเนิดเสียงเคลื่อนที่ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังอยู่ระหว่างการกำหนดมาตรฐานของการตรวจวัดระดับเสียงของยานพาหนะขณะเคลื่อนที่ แต่เป็นเฉพาะรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ดังนั้น ขณะนี้จึงยังไม่มีการตรวจวัดระดับเสียงขณะที่เรือวิ่ง[52]

สิ่งที่ต้องสำรวจ และบันทึกข้อมูลเบื้องต้นควรมีดังนี้

บริเวณที่เป็นแหล่งกำเนิดเสียง ต้องมีการสำรวจบริเวณที่เป็นแหล่งกำเนิดเสียง และบริเวณโดยรอบทั้งนี้เพื่อคาดการณ์ว่าบริเวณใดบ้างที่จะได้รับผลกระทบจากแหล่งกำเนิดเสียงดังกล่าว และยังต้องพิจารณาด้วยว่าเสียงนั้นมาจากแหล่งกำเนิดเสียงที่ตรวจวัดเท่านั้นหรืออาจมีเสียงมาจากแหล่งอื่นๆ ปะปนกันด้วย

วัน และเวลา ควรไปตรวจวัดระดับเสียงในวัน และเวลาที่แหล่งกำเนิดเสียงนั้นก่อให้เกิดเสียงมากที่สุดเพื่อให้ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามความเป็นจริงและตรงกับช่วงวันและเวลาที่เสียงจากแหล่งกำเนิดก่อให้เกิดการรบกวน สำหรับการตรวจวัดระดับเสียงจากเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นควรมีการตรวจวัดระดับเสียงในช่วงเวลาวันศุกร์ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ รวมถึงวันหยุดตามประเพณี และวันหยุดนักขัตตฤกษ์ ในเวลาตั้งแต่ช่วงประมาณ 14.00 น. ไปจนถึง 24.00 น. จะเป็นช่วงที่เรือยนต์ก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อประชาชนในบริเวณชุมชนรอบเกาะอัมพวามากที่สุด เพราะเป็นวันและเวลาที่นักท่องเที่ยวจะไปเที่ยวชมตลาดน้ำ ล่องเรือชมวิถีชีวิตชุมชน และวิ่งเรือเพื่อชมหิ่งห้อยและทัศนียภาพรอบเกาะอัมพวาในจำนวนและปริมาณที่มากที่สุด

ได้มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้"

[51] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37 หน้า 1 วันที่ 4 เมษายน 2535

[52] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 3-11.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.rrct.go.th โดย ศศิธร วรรณเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

ลักษณะเสียงของแหล่งกำเนิด ในระหว่างดำเนินการตรวจวัดต้องพิจารณาให้ได้ว่าลักษณะของเสียงจากเรือยนต์อันเป็นแหล่งกำเนิดเสียงนั้นมีลักษณะเสียงเป็นแบบใด อาทิ มีการเกิดเสียงรบกวนต่อเนื่องกันมากกว่า 1-2 ชั่วโมง หรือมีการเกิดเสียงเป็นช่วงๆ แล้วเงียบลง หรือการเกิดเสียงดังกล่าวนั้นมีเสียงกระแทกจากปัจจัยอื่นร่วมด้วย เป็นต้น เหตุผลที่ต้องมีการตรวจสอบเสียงรบกวนก่อนเนื่องจากแหล่งกำเนิดเสียงแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน

สภาพภูมิอากาศการกำหนดช่วงเวลาในการตรวจวัดระดับเสียงจากเรือยนต์นั้นไม่สมควรอย่างยิ่งที่จะไปตรวจวัดระดับเสียงในช่วงเวลาหลังฝนตก เพราะตามธรรมชาติแล้วหลังฝนตกจะมีเสียงรบกวนจากแมลง หรือกบ หรืออื่นๆ ซึ่งอาจส่งผลต่อการวัดระดับเสียงเพราะจะได้ค่าระดับเสียงที่สูงกว่าปกติและไม่ตรงตามความเป็นจริง [53]

วิธีการตรวจวัดระดับเสียงของเรือยนต์

วิธีการตรวจวัดระดับเสียงของเรือยนต์นั้นต้องเป็นไปตามวิธีและมาตรฐานที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ลงวันที่ 4 มกราคม 2553 [54] ซึ่งได้วางหลักไว้ดังนี้

1. การตั้งค่าก่อนการตรวจวัดระดับเสียง

ทุกครั้งก่อนทำการตรวจสอบระดับเสียงของเรือต้องมีการตั่งค่าต่างๆ ก่อน กล่าวคือ ต้องสอบเทียบมาตรระดับเสียงกับเครื่องกำเนิดมาตรฐาน เช่น ฟิสตันโฟน (Piston Phone) หรือ อะคูสติคคาลิเบรเตอร์ (Acoustic Calibrator) หรือตรวจสอบตามที่ระบุไว้ในคู่มือการใช้งานของผู้ผลิตมาตรระดับเสียง และจะต้องปรับมาตรระดับเสียงไว้ที่วงจรถ่วงน้ำหนัก A (Weighting Network A) และที่ลักษณะความไวตอบรับเสียง Fast (Dynamic Characteristics Fast) นอกจากนั้นแล้ว มาตรความเร็วรอบของเครื่องยนต์ที่นำมาใช้ตรวจสอบมีความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละ 3 ของค่าเต็มสเกล

2. วิธีการตรวจสอบค่าระดับเสียงของเรือยนต์

2.1.1 ให้ทำการตรวจวัดระดับเสียงของสภาพแวดล้อมในขณะนั้นก่อน หากค่าระดับเสียงของสิ่งแวดล้อมที่วัดได้ในบริเวณสถานที่ตรวจวัดเกินกว่า 90 เดซิเบลเอ ให้เปลี่ยนสถานที่ตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล

2.1.2 ก่อนทำการตรวจวัด ให้จอดเรือกลไว้อยู่กับที่ เครื่องยนต์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่างหรือไม่มีภาระ และเดินเครื่องยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 5 นาที หรือขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในอุณหภูมิ

---

[53] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 3-16.

[54] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 40 ง ลงวันที่ 30 มีนาคม 2553 หน้า 44

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศิรยุ วรรณเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

ทำงานปกติ กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่สูงจากขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรือมากกว่า 0.2 เมตร ให้จอดเรือชิดขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรือ กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่ต่ำกว่าขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรือให้จอดเรือห่างจากขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรืออย่างน้อย 1 เมตร

3. ตำแหน่งของเรือยนต์และเครื่องยนต์

ก่อนการตรวจสอบนั้นต้องให้เรือยนต์จอดอยู่กับที่ โดยให้เครื่องยนต์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่างและเดินเครื่องยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 5 นาที โดยต้องให้ขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในอุณหภูมิทำงานที่ปกติด้วย นอกจากนั้นแล้ว หากมีขอบตลิ่งบริเวณนั้น ต้องจอดเรือยนต์ที่จะดำเนินการวัดระดับเสียงให้ห่างจากขอบตลิ่งอย่างน้อย 1 เมตรด้วย

4. ตำแหน่งของไมโครโฟน

ในขั้นตอนของการตรวจวัดระดับเสียงนั้นต้องหันแกนไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงเข้าหาเรือที่จะตรวจสอบ ซึ่งรายละเอียดของตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหันแกนไมโครโฟน แยกเป็น 5 กรณีดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวกที่ 1)

ในกรณีที่ 1 คือกรณีที่มีท่อไอเสียท่อเดียว หากปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้ามาปลายท่อไอเสียโดยทำมุม 45 องศา กับทิศทางของปลายท่อไอเสีย และห่างจากปลายท่อไอเสียเป็นระยะทาง 0.5 เมตร และหากปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือ ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้าหาปลายท่อไอเสียโดยทำมุม 45 องศา กับริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านปลายทางออกของท่อไอเสีย และห่างจากริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านปลายทางออกของท่อไอเสีย เป็นระยะทาง 0.5 เมตร

ในกรณีที่ 2 คือกรณีที่ท่อไอเสียมี 2 ท่อ หรือมากกว่า ซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียน้อยกว่า หรือเท่ากับ 0.3 เมตร ให้ดำเนินการตามวิธีที่กำหนดไว้สำหรับกรณีที่ 1 ข้างต้น

ในกรณีที่ 3 คือกรณีท่อไอเสียมี 2 ท่อ หรือมากกว่า ซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียมากกว่า 0.3 เมตร หรือในกรณีที่ท่อไอเสียต่อจากหม้อพักคนละใบ ไม่ว่าจะมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียเท่าใด ให้ดำเนินการตามวิธีที่กำหนดไว้สำหรับกรณีที่ 1 ข้างต้นในทุกท่อไอเสีย

ในกรณีที่ 4 คือกรณีที่ท่อเสียของเรืออยู่ในแนวดิ่ง ให้ตั้งไมโครโฟนในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย โดยให้แกนไมโครโฟนอยู่ในแนวดิ่งชี้ขึ้นข้างบน และห่าง 0.5 เมตร จากริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านที่อยู่ใกล้กับปลายท่อไอเสียมากที่สุด

ไฟล์นี้ถูก download มาจาก dlic.mrcc.go.th โดย ศราธุ ธรรมเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

ในกรณีที่ 5 คือกรณีที่ไม่สามารถหันแกนไมโครโฟนตามที่กำหนดในกรณีที่ 1-4 ข้างต้นได้ ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับกราบเรือกลด้านเดียวกับท่อไอเสีย แล้วหันไมโครโฟนเข้าหากราบเรือตั้งฉากกับทิศทางออกของไอเสีย และห่างจากกราบเรือกลด้านเดียวกับท่อไอเสียเป็นระยะทาง 0.5 เมตร

5. การตรวจสอบเครื่องยนต์

ให้เร่งเครื่องยนต์ให้มีความเร็วรอบเท่ากับความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด หรือความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ แล้วแต่กรณี โดยให้ตรวจสอบค่าระดับเสียง 2 ครั้ง และให้ถือเอาค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นค่าระดับเสียงของเรือกล หากค่าระดับเสียงของเรือกลที่ตรวจสอบทั้ง 2 ครั้ง แตกต่างกันเกินกว่า 2 เดซิเบลเอ ให้ตรวจวัดระดับเสียงโดยเริ่มต้นใหม่

ทั้งนี้ การอ่านค่าระดับเสียงของเรือกลที่ทำการตรวจวัดได้นั้นจะต้องไม่มีบุคคล หรือสิ่งกีดขวาง ระหว่างไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงกับปลายท่อไอเสีย หรือกราบเรือกล ภายในระยะ 0.5 เมตร

ไฟล์นี้ download มาจาก dlic.mrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

4.9 การควบคุมมลพิษทางเสียง

การควบคุมมลพิษทางเสียง หมายถึง การจัดการ หรือการดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือการวางแผนป้องกันที่ทำให้ระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดที่จะส่งผลกระทบต่อผู้รับมีระดับลดลงจนไปถึงขั้นที่คนส่วนใหญ่ยอมรับได้ และมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ ซึ่งวิธีการควบคุมระดับเสียงย่อมมีวิธีที่แตกต่างกันไปตามประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียง โดยแนวทางในการควบคุมมลพิษทางเสียงที่ใช้อยู่โดยทั่วไปนั้นมีหลักการพิจารณาดำเนินการตามลำดับ ดังนี้

4.9.1 การควบคุมเสียงที่แหล่งกำเนิดเสียง

วิธีการควบคุมเสียงที่แหล่งกำเนิดเสียงนี้ควรเป็นวิธีแรกที่ใช้เพื่อการวางแผนป้องกันและควบคุมระดับเสียงที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง โดยเป็นการเลือกหรือออกแบบการใช้เรือยนต์ หรือส่วนประกอบ อุปกรณ์ต่างๆ ในเรือยนต์ที่มีระดับเสียงต่ำ หลังจากนั้นควรมาพิจารณาหาวิธีในการลดการกระจายของพลังงานที่ทำให้เกิดเสียงลง อาทิ ลดแอมพลิจูดของความสั่นสะเทือน หรือลดการกระจายเสียงที่เกิดจากความสั่นสะเทือน นั่นหมายความว่าหากจะมีการควบคุมมลพิษทางเสียงของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยว ก็ต้องพิจารณาวางแผนป้องกัน และแก้ไขปัญหาเสียงดังที่ตัวเรือยนต์

เครื่องยนต์ในเรือโดยตรง ตัวอย่างของการควบคุมเสียงจากแหล่งกำเนิด อาทิ การติดเครื่องเก็บเสียงหรือเครื่องกรองเสียงสำหรับเครื่องยนต์ของเรือ การไม่ใช้เรือยนต์ในอัตราเร่งที่เร็วเกินไป การเลือกใช้อุปกรณ์ หรือเครื่องยนต์ชนิดหรือประเภทที่มีเสียงดังน้อยกว่า รวมทั้ง การออกกฎหมายเพื่อควบคุมหรือจัดการแหล่งกำเนิดเสียงให้มีเสียงที่ถูกปล่อยออกมาได้ไม่เกินที่กฎหมายกำหนดไว้ เป็นต้น หากวิธีการตามข้อนี้ใช้ได้ผลอย่างมีประสิทธิภาพแล้วก็ไม่ต้องไปพิจารณาถึงวิธีการอื่น [55] แต่หากวิธีการตามข้อนี้ไม่สามารถใช้ได้แล้วก็ต้องพิจารณาวิธีการตามข้อต่อไป

4.9.2 การควบคุมเสียงที่ระยะทางระหว่างแหล่งกำเนิดเสียงและผู้รับเสียง

การควบคุมตามวิธีการนี้จะแบ่งเป็น การควบคุมเสียงที่ส่งไปที่ผู้รับโดยตรง และการควบคุมเสียงจากการสะท้อน ซึ่งสามารถทำได้ในขั้นตอนการวางแผนสร้างอาคาร การสร้างกำแพง หรือการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน หรือการปรับตำแหน่งของแหล่งกำเนิดเสียงให้ห่างจากผู้รับเสียงมากขึ้น [56] ทั้งนี้ การควบคุมระยะทางผ่านของเสียงนี้ทำได้ใน 2 ลักษณะ คือ (1) การเพิ่มระยะทางระหว่างแหล่งกำเนิดเสียงกับผู้รับเสียง ระยะทางยิ่งห่างมากขึ้นเท่าไหร่ ระดับเสียงดังที่จะไปถึงผู้รับฟังก็จะลดลงเท่านั้น และ (2) การใช้วัสดุดูดซับเสียง หรือกั้นเสียงเพื่อกั้น หรือดูดกลืนเสียง หรือเบี่ยงเบนทิศทางของเสียงดังออกไปโดยการปลูกสร้างสิ่งกีดขวาง เช่น กำแพง หรือต้นไม้ เป็นต้น [57]

อย่างไรก็ตาม วิธีการนี้คงไม่สามารถมาก่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้ เนื่องจาก รอบเกาะอัมพวานั้นมีบ้านเรือน วัดวาอาราม ตั้งอยู่เป็นระยะเวลานาน คงไม่สามารถดำเนินการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเพื่อร่นระยะระหว่างเส้นทางวิ่งเรือยนต์รอบเกาะอัมพวา ให้ห่างกับสถานที่ที่บ้านเรือนตั้งอยู่ริมคลองได้

---

[55] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 6-1.

[56] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 6-4.

[57] กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 23*, น. 19.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2567 12:50:15

4.9.3 การควบคุมเสียงที่ผู้รับ

ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการใดๆ ตามวิธีการข้างต้นทั้ง 2 วิธีได้ ก็มีความจำเป็นที่ต้องให้ผู้ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจัดหาอุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคล อาทิ ที่ครอบหู ที่อุดหู [58] ซึ่งหากใช้เครื่องอุดหู (Ear plugs) จะสามารถลดความเข้มข้นของเสียงที่จะผ่านเข้าไปในช่องหูได้ประมาณ 6-25 เดซิเบลเอ (dB(A)) หรือหากใช้เครื่องครอบหู (Ear Muffs) จะสามารถลดความเข้มข้นของเสียงที่จะผ่านเข้าไปในช่องหูได้ประมาณ 30-40 เดซิเบลเอ (dB(A)) [59] อย่างไรก็ตาม การที่จะส่งเสริม หรือดำเนินการให้ผู้ที่อาศัยในชุมชนรอบเกาะอัมพวาที่ได้รับผลกระทบจากเสียงเรือยนต์นั้นมาใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง เช่น ที่ครอบหู หรือที่อุดหูคงเป็นไปได้ยาก อีกทั้ง งบประมาณ หรือค่าใช้จ่ายเพื่ออุปกรณ์ป้องกันเสียงนั้นก็ไม่ควรจะตกเป็นภาระของผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงด้วย ดังนั้น วิธีการนี้คงไม่สามารถมาก่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้อีกเช่นกัน

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

4.10 ปัญหาจากมลพิษทางเสียง

มลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างขาดการวางแผน และการเจริญเติบโตทางด้านการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เวลา 19.00 น. – 23.00 น. จะมีเรือยนต์ที่ล่องเรือพานักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อยจนส่งเสียงดังมาก และเรือแล่นเร็วส่งผลให้ตลิ่งพังเร็วมาก จำนวนหิ่งห้อยลดลงจากเดิมอย่างรวดเร็วจาก 10 ส่วนของพื้นที่ทั้งหมด ลดเหลือเพียง 2 ส่วนของพื้นที่ทั้งหมด คลองผีหลอก ซึ่งแต่ก่อนเป็นบริเวณที่มีหิ่งห้อยค่อนข้างจะชุกชุม แต่ในปัจจุบันนี้มีน้อยลงมาก นอกจากนั้นแล้ว ปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวายังส่งผลให้เกิดผลกระทบอื่นๆ ตามมาอีก ดังนี้

โดยที่เครื่องยนต์สันดาปภายในยานพาหนะ เช่น เครื่องยนต์เบนซิน หรือเครื่องยนต์ดีเซล ย่อมก่อให้เกิดเสียงดังและการสั่นสะเทือน โดยเกิดจาก 3 กลุ่มใหญ่ๆ กล่าวคือ กลุ่มที่ 1 คือ เสียงที่เกิดจากกลไกต่างๆ ภายในเครื่องยนต์ เช่น เสียงลูกสูบกระทบกับเสื้อสูบ เสียงปั๊มน้ำมันหัวฉีด เป็นต้น กลุ่มที่ 2 คือ เสียงอันเกิดจากการไหลของไอดีเข้าสู่เครื่องยนต์ และกลุ่มที่ 3 คือเสียงที่เกิดจากไอเสีย ซึ่งการ

---

[58] กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 20*, น. 6-5.

[59] กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 23*, น. 19.

ติดตั้งเครื่องยนต์ของเรือโดยไม่ได้พิจารณาเรื่องปัญหาของเสียงไว้ย่อมทำให้มีผลต่อร่างกายและจิตใจ ดังนั้น การติดตั้งเครื่องยนต์ของเรือยนต์ให้ถูกต้องตามหลักทางวิศวกรรมจึงมีความจำเป็น อาทิ การติดตั้งเครื่องยนต์ในยานพาหนะโดยมีผนังกั้นเก็บเสียง หรือมีวิธีเก็บเสียงท่อไอเสีย เป็นต้น [60] อย่างไรก็ตาม เรือยนต์ หรือเรือหางยาวที่ใช้เพื่อวิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นยังคงเป็นพาหนะที่ขาดการแก้ไขปัญหาดังกล่าว แม้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการโครงการรณรงค์ต่างๆ ไปแล้วในปี 2552 เช่นโครงการลดเสียงเรือเพื่อหิ่งห้อย และผู้ประกอบการเรือยนต์บางส่วนจะให้ความร่วมมือที่จะปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหามลพิษทางเสียง แต่ผู้ประกอบการบางรายก็ยังคงไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอยู่เช่นเดิม โดยปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์จะส่งผลกระทบมากมายดังต่อไปนี้

4.10.1 ผลกระทบต่อการได้ยิน

เมื่อคลื่นเสียงจากภายนอกผ่านเข้าสู่หูชั้นนอกไปกระทบแก้วหูซึ่งเป็นเยื่อบางๆ ทำให้เกิดความสั่นสะเทือนขึ้น แล้วความสั่นสะเทือนดังกล่าวถูกส่งผ่านไปยังกระดูก 3 ชิ้นในช่องหูชั้นกลาง และผ่านต่อไปยังช่องหูชั้นในอันเป็นที่อยู่ของเซลล์ประสาทรับเสียงทั้งหมด พลังงานสั่นสะเทือนดังกล่าวจะถูกเปลี่ยนแปลงเป็นคลื่นไฟฟ้า พลังจากนั้นจะถูกส่งไปยังสมองทำให้เรารู้สึกว่าได้ยินเสียง อย่างไรก็ตาม หูของมนุษย์นั้นมีความสามารถและทนต่อการรับเสียงได้ในขอบเขตที่จำกัด หากเสียงเบามากเกินไปก็จะส่งผลให้ไม่ได้ยิน หรือหากเสียงดังเกินไปก็จะมีอาการทางร่างกายต่างๆ อาทิ ปวดหู หรือรู้สึกเหนื่อยอ่อน [61] เสียงดังเกินไปมีผลกระทบต่อสมรรถภาพของการได้ยินได้ใน 3 ประการ คือ (1) หูตึงชั่วคราวอันเกิดจากอาการที่ต้องฟังเสียงดังในช่วงเวลาที่ไม่นานนัก และสามารถรักษาให้หายกลับมาเป็นอย่างปกติได้ (2) หูหนวกถาวร เกิดจากการรับเสียงดังเป็นเวลานานจนหูสูญเสียการได้ยินอย่างถาวรจนไม่อาจกลับคืนสู่ภาวะปกติได้ และ (3) หูหนวกเฉียบพลัน เกิดจากการได้รับเสียงดังมากๆ ในระยะเวลาอันสั้น หรือเพียงครั้งเดียวเท่านั้น เช่น เสียงระเบิด เสียงยิงปืน แม้การได้ยินจะมีระยะเวลาไม่นาน แต่ส่งผลกระทบต่อการได้ยินโดยอาจเริ่มจากการไม่ได้ยินเสียงสูงๆ ก่อนแล้วจึงค่อยๆ กลายเป็นไม่ได้ยินเสียงต่ำ เช่น เสียงสนทนาของคน ดังนั้น กว่าจะรู้ตัวว่ามีอาการก็หูหนวกไปอย่างถาวรไปแล้ว

---

[60] คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ, “โครงการวิจัย เรื่อง ระดับเสียงจากยานพาหนะทางน้ำ”, กรุงเทพมหานคร, 2526, น. 53.

[61] กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 23*, น.17.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpc.mcu.go.th โดย ศ.ประยุธ สุรรณสัน เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

ดังนั้น เสียงดังจากเครื่องยนต์ของเรือยนต์ที่วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อสมรรถภาพการได้ยินได้

4.10.2 ผลกระทบต่อสุขภาพทั่วไปและจิตใจ

เสียงดังจากเรือยนต์โดยเฉพาะในยามค่ำคืนที่เรือยนต์พานักท่องเที่ยวเยี่ยมชมหิ่งห้อยรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นเสียงดังรำคาญ และก่อให้เกิดความหงุดหงิด และอารมณ์เสียต่อชุมชนรอบเกาะอัมพวา ส่งผลให้เกิดความตึงเครียดทางระบบประสาท และความสั่นสะเทือนของคลื่นเสียงทำให้เกิดอาการเวียนศีรษะ เสียการทรงตัว ตาพร่า และอาจมีอาการชาตามร่างกายได้ [62]

4.10.3 ผลกระทบต่อการทำงานและประสิทธิภาพของการทำงาน

จากการศึกษาและวิจัยของกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุขพบว่าเสียงที่ดังติดต่อกันตลอดเวลา หรือมีระยะเวลาต่อเนื่องกันจะรบกวนประสิทธิภาพของการทำงานมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเสียงนั้นมีความดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (dB) ย่อมจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งอาจทำให้การทำงานช้าลง ไม่มีสมาธิ และยังก่อให้เกิดความผิดพลาดในการทำงาน และความถูกต้องลดน้อยลงด้วย [63] ดังนั้น เสียงดังของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นจึงส่งผลกระทบต่อสมาธิ และประสิทธิภาพการทำงานของคนในชุมชนรอบเกาะอัมพวาอย่างแน่นอน

4.10.4 ผลกระทบต่อการติดต่อสื่อสาร

เราคงปฏิเสธไม่ได้ว่าเสียงดังจากเรือยนต์ที่วิ่งรอบเกาะอัมพวานั้น ยังจะส่งผลกระทบต่อการติดต่อสื่อสาร เนื่องจากเสียงเรือยนต์จะไปรบกวนเสียงสนทนา เสียงพูดทางโทรศัพท์ เสียงสัญญาณภัยต่างๆ

---

[62] กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 23*, น.18.

[63] กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 23*, น.18.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpu.thesis.dpu.ac.th โดย ศรายุธ วิรัณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

4.10.5 ผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชนอัมพวา

ผลกระทบที่เห็นเด่นชัดต่อวิถีชีวิตของชุมชนอัมพวาที่มีบ้านเรือนอยู่บริเวณเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้น คือ ผลกระทบต่อการนอนหลับ เนื่องจากเรือยนต์นั้นจะนำนักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อยตั้งแต่ช่วงที่พระอาทิตย์เริ่มลับขอบฟ้าไปจนถึงเวลาประมาณ 23.00 น. หรือบางรายอาจถึง 24.00 น. ซึ่งเวลาดังกล่าวเป็นเวลาพักผ่อนหลับนอนของคนปกติ และเนื่องจากการนอนหลับ คือ การที่ร่างกายได้มีโอกาสพักผ่อน การนอนหลับสนิทตลอดคืนจะช่วยทำให้สุขภาพแข็งแรง แต่เสียงจากเรือยนต์ในเวลาค่ำคืนย่อมเป็นการรบกวนการนอนหลับ ทำให้ร่างกายพักผ่อนไม่เต็มที่ ทำให้วิถีชีวิตของชุมชนอัมพวาที่เคยอยู่กันแบบพอเพียง เรียบง่าย กลับต้องมาทนกับเสียงรบกวนของเรือยนต์ดังกล่าว นอกจากนั้นแล้ว เสียงดังของเรือยนต์ยังกระตุ้นให้เกิดความเครียด การสร้างอารมณ์รุนแรง ไม่เคารพสิทธิในความสงบสุขของผู้อื่น และสังคมโดยรวม [64] จนบานปลายก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการ หรือคนขับเรือยนต์ กับชุมชนได้

4.10.6 การขัดแย้งของคนในชุมชน

การส่งเสียงดังของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นส่งผลให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนในชุมชนรอบเกาะอัมพวาซึ่งส่งผลให้เกิดความขัดแย้งขึ้นระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวบางราย และกลุ่มชาวบ้านในชุมชนต่างๆ ต่อต้านการปล่อยมลพิษทางเสียงของเรือยนต์โดยการนัดหมายกันตัดต้นลำพูที่อยู่บริเวณหน้าบ้านของตนทิ้งเสียเพื่อไม่ให้เรือยนต์ต้องมาจอดให้นักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อยในบริเวณหน้าบ้านของตนอีก การกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบต่อความอุดมสมบูรณ์ และทรัพยากรธรรมชาติโดยรวม ยังมีปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ประกอบการเรือยนต์ และผู้ประกอบการเรือพาย หรือปัญหาขยะ หรือการจราจรที่มีจำนวนมาก ซึ่งเป็นปัญหาความขัดแย้งที่บานปลาย และยังยากที่จะแก้ไขได้ในปัจจุบัน

---

[64] กองทุนสิ่งแวดล้อมวัฒนธรรม มูลนิธิสิ่งแวดล้อมไทย, รวมไทย รวมใจ ต้านภัยเสียง, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท โอ.เอส.พริ้นติ้ง เฮ้าส์ จำกัด), น. 9.

ไฟล์นี้ downloaded from dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

4.10.7 การสูญพันธุ์ของหิ่งห้อยและสัตว์น้ำอื่น ๆ

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าปริมาณหิ่งห้อยจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ แต่จากการที่มีเรือยนต์วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาอย่างมากในทุกวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ ผู้ประกอบการบางรายเอาใจนักท่องเที่ยวโดยนำเรือเข้าไปใกล้ต้นลำพูมากเกินไป มีการสนับสนุนให้จับหิ่งห้อย มีการฉายไฟไปที่หิ่งห้อย จากแรงคลื่นของเรือ ส่งผลให้หิ่งห้อยไม่มีที่อาศัยต้องตายไปบ้าง หรือต้องย้ายหนีไปอยู่บนยอดต้นไม้สูงแทนบ้าง ซึ่งส่งผลให้เกิดการลดปริมาณของหิ่งห้อยลงอย่างเห็นได้ชัด

โดยสรุป แม้ว่าการพัฒนา และสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวจากการท่องตลาดน้ำ และเยี่ยมชมวิถีชีวิตชุมชนอัมพวา เยี่ยมชมหิ่งห้อย จะสร้างรายได้ให้กับชาวอำเภออัมพวา และอำเภอเมืองจังหวัดสมุทรสงคราม อันส่งผลให้การท่องเที่ยวตามเส้นทางท่องเที่ยงทางน้ำรอบเกาะอัมพวาเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน แต่ในขณะเดียวกัน กิจกรรมดังกล่าวก็ได้ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวนั้นได้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของชุมชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากเสียงของเรือยนต์ แม้ในปัจจุบันจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ประสานความร่วมมือเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงอยู่ อาทิ มีการเร่งรณรงค์โครงการต่างๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการเรือยนต์ตระหนักถึงปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์ การดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ก็ตามอันส่งผลให้สภาพปัญหาได้รับการแก้ไขได้ส่วนหนึ่ง แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทั้งหมด ดังนั้นจึงเห็นสมควรอย่างยิ่งในการพิจารณาแนวทางและมาตรการทางกฎหมายด้านอื่นๆ เพื่อช่วยผลักดัน และส่งเสริมการแก้ปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเพื่อให้เกิดผลเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนต่อไป

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรัญญู ภูรัตนเสถียร
เมื่อ 05/08/2557 12:50:13

บทที่ 3

หลักการในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ในบทที่ 3 ผู้เขียนจะได้นำเสนอหลักการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมต่างๆ ในรายละเอียดที่สามารถนำมาปรับใช้ในการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้

1. หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

1.1 แนวความคิด

หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย คือ การที่ผู้ทำให้เกิดมลพิษจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นเนื่องมาจากมลพิษที่ตนเป็นผู้ก่อขึ้น รวมไปถึงต้องมีส่วนรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกัน และควบคุมมลพิษด้วย ซึ่งส่งผลให้ผู้ก่อให้เกิดมลพิษอาจเลือกใช้สิ่งที่ก่อให้เกิดมลพิษน้อยลง โดยผู้ก่อมลพิษต้องมีความรับผิดชอบโดยการที่ผู้ก่อมลพิษจะไม่ผลักภาระในการกำจัดมลพิษที่เกิดจากกิจกรรมของตนไปสู่สังคมและสิ่งแวดล้อม และเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง รวมถึงผลักดันให้มีการใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาช่วยสนับสนุนการจัดการให้มากขึ้น

แนวความคิดของหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายนี้มีอยู่แล้วก่อนหลักการอื่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำมาใช้ในการควบคุมและเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเป็นผลจากมลพิษในสิ่งแวดล้อมโดยมาจากการจำลองแนวความคิดเรื่องการเยียวยาความเสียหายโดยนักเศรษฐศาสตร์ที่ตั้งอยู่บนหลักพื้นฐานเรื่องการทดแทนความเสียหายที่เกิดจากภาวะมลพิษโดยเน้นไปที่การเยียวยาทางด้านเศรษฐกิจ หลักการนี้มุ่งเน้นให้ผู้ก่อให้กิดมลพิษต้องรับผิดชอบในการบำบัดมลพิษ หรือเยียวยาปัญหาจากมลพิษที่ตนเองได้ก่อให้เกิดขึ้น หากผู้ก่อมลพิษมีสิทธิในการปล่อยมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมก็เป็นสิทธิของผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากการที่ผู้ก่อมลพิษได้กระทำลงนั้น ในอันที่จะขอให้ปล่อยมลพิษนั้นน้อยลง หรือลดกิจกรรมนั้นให้น้อยลงก็ได้ นอกจากนั้นแล้ว ผู้ที่ก่อให้เกิดมลพิษยังต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากสิทธิที่ยอมให้ปล่อยมลพิษด้วย [1] อย่างไรก็ตาม

---

[1] กฤติกา เลิศสวัสดิ์, “การป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น.52-53.

หลักการนี้จะสามารถนำมาปรับใช้ได้ในกรณีที่เป็นการแก้ไขปัญหาเมื่อมลพิษนั้นได้เกิดขึ้นแล้วเท่านั้นที่จะส่งผลให้ผู้ก่อให้เกิดมลพิษมีหน้าที่ในการเยียวยา หรือต้องเสียค่าใช้จ่าย หรือค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษนั้น แต่มิใช่การป้องกันการเกิดมลพิษแต่อย่างใด ดังนั้น จึงควรนำแนวความคิดผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายนี้มากำหนดนโยบาย หรือกฎหมายให้สอดคล้องเพื่อเป็นมาตรการในการแก้ไขและเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว

ตัวอย่างของการปรับใช้หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เช่น รัฐบาลควรร่างกฎหมายเพื่อเรียกเก็บภาษีสำหรับกิจกรรมใดก็ตามที่ก่อให้เกิดมลพิษ อาทิ ให้เจ้าของเรือยนต์ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงมากเกินกว่าระดับมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ต้องแบกรับภาระภาษีมากกว่าคนทั่วไป หรือมีหน้าที่ต้องเสียภาษีมากกว่ากรณีปกติ หรืออีกตัวอย่างหนึ่ง คือ การที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 วางหลักให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องส่งน้ำเสีย หรือของเสียไปให้ผู้รับจ้างให้บริการเพื่อทำการบำบัด โดยผู้รับจ้างสามารถเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษได้ นอกจากนั้นแล้ว หากรัฐได้ดำเนินการในกระบวนการ หรือขั้นตอนอย่างใดๆ เพื่อการบำบัด หรือกำจัดมลพิษ ผู้ก่อให้เกิดมลพิษต้องมีส่วนร่วมในค่าใช้จ่ายของรัฐด้วย

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ สรรพสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

1.2 หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายได้ถูกนำมาปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมในการป้องกันและการควบคุมมลพิษทางเสียงด้วย โดยบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 [2] อันเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการปัญหามลพิษจากแหล่งกำเนิดมลพิษ ซึ่งตามมาตรา 4 ได้ให้คำนิยามคำว่า “แหล่งกำเนิดมลพิษ” หมายความว่า ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้างยานพาหนะ สถานประกอบกิจการใดๆ หรือสิ่งอื่นใดซึ่งเป็นที่มาของแหล่งมลพิษ คำว่า “ยานพาหนะ” ว่าหมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และคำว่า “มลพิษ” ...ให้หมายความรวมถึง รังสีความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่นๆ ที่เกิดหรือถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษด้วย จากนิยามที่กำหนดดังกล่าวจึงสรุปได้ว่าเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงที่จะต้องมีการควบคุมตามมาตรการและวิธีการต่างๆ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

[2] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37 ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 1

แห่งชาติ พ.ศ. 2535 ฉบับนี้ โดยกำหนดเป็นความรับผิดด้านสิ่งแวดล้อมในมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่วางหลักว่า แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิด หรือเป็นแหล่งกำเนิดของการแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่น หรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ ให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าการแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม ดังนั้น มาตรา 96 นี้จึงเป็นตัวอย่างหนึ่งของการนำแนวความคิดผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายมากำหนดความรับผิดทางแพ่งของเจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษ ในกรณีเช่นนี้ เจ้าของเรือยนต์ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ที่ใช้วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาแล้วก่อให้เกิดเสียงอันเป็นเหตุให้ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณรอบเกาะอัมพวานั้นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือสุขภาพอนามัยแล้ว เจ้าของเรือยนต์ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์จะต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเพื่อการนั้น นอกจากนั้นแล้ว หากชาวบ้านต้องประสบปัญหาในส่วนของการได้ยิน ต้องไปพบแพทย์และเสียค่ารักษาพยาบาล เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือยนต์มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในค่ารักษาพยาบาล หรือในค่าใช้จ่ายอย่างใดๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน และเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือยนต์ยังต้องรับผิดในค่าใช้จ่ายที่รัฐ หรือประชาชนต้องใช้ในการดำเนินการเพื่อลด หรือจัดการกับมลพิษทางเสียงดังกล่าวด้วย

แม้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จะกำหนดความรับผิดของเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงจากเรือไว้แล้ว แต่ในทางปฏิบัติปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากว่าความเสียหายที่เกิดจากมลพิษทางเสียงอันจะส่งผลให้เห็นอย่างชัดเจนนั้นมักไม่เกิดขึ้นภายในวันเดียว แต่หากต้องใช้เวลาในการรับมลพิษทางเสียงไปในช่วงเวลาหนึ่งจึงจะมีอาการทางกายภาพออกมาให้เห็น เช่น การหูตึง หรือหูหนวก เป็นต้น ดังนั้น จึงเป็นการยากสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงนั้นที่จะแสดงและพิสูจน์ว่าตนเองเป็นผู้เสียหายจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ นอกจากนั้นแล้ว เรือที่วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นมีจำนวนมากมาย จึงไม่สามารถกำหนดลงไปได้อย่างชัดเจนว่าเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือลำใดที่เป็นผู้ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงแก่ผู้เสียหาย เพราะการได้ยินเสียงดังสะสมกันเวลานานนั้นย่อมต้องเกิดจากการได้ยินเสียงดังหลายๆ ครั้ง อันมีสาเหตุมาจากเรือหลายๆ ลำนั่นเอง ดังนั้น แนวความคิดเรื่องผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายที่ปรากฏในมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จึงยังคงมีปัญหาอยู่บ้างในทางปฏิบัติสำหรับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศูนย์วิทยทรัพยากร
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

2. หลักบูรณาการรวมหน่วย

2.1 แนวความคิด

หลักการบูรณาการรวมหน่วย คือ หลักการผสมผสานที่มุ่งพิจารณาถึงนโยบายต่างๆ ของรัฐเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในการกำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์ของแต่ละหน่วยงานทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมีจุดประสงค์เพื่อการหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางนโยบาย อันอาจส่งผลให้เกิดความล้มเหลว และไม่บรรลุเป้าหมายเกี่ยวกับการป้องกันสิ่งแวดล้อม หรือการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ กรณีตัวอย่างของการปรับใช้หลักการบูรณาการรวมหน่วย อาทิ กรณีการปล่อยน้ำเสียลงในคลองชลประทานที่อยู่ในเขตเทศบาลนั้นสามารถพิจารณาได้ว่า คลองชลประทานอยู่ในความดูแลของ ทั้งกรมชลประทาน และเทศบาล ซึ่งทั้งสองหน่วยงานควรมีการประสานงาน และร่วมมือกันแบบบูรณาการเพื่อการวางนโยบาย หรือกำหนดมาตรการบังคับอย่างใดให้เป็นไปในทางเดียวกัน หรือสอดคล้องกัน หรืออีกตัวอย่างหนึ่ง คือ การวางนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ย่อมเป็นไปเพื่อตอบสนองตลาดการท่องเที่ยวเพื่อให้คนไทยมีรายได้เพิ่มมากขึ้นและเป็นการสร้างสรรค์แหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ เพื่อรองรับความต้องการท่องเที่ยวและรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวในแต่ละแหล่ง อย่างไรก็ตาม การท่องเที่ยวอย่างไม่ถูกวิธี ขาดการวางแผนให้รอบคอบและรัดกุม หรือการท่องเที่ยวที่ไม่คำนึงถึงปริมาณทรัพยากรธรรมชาติ และความสามารถของชุมชนนั้นๆ ในการรองรับนักท่องเที่ยว หรือการท่องเที่ยวโดยไม่คำนึงถึงช่วงเวลาที่เหมาะสม และไม่มีการรณรงค์การรักษาทรัพยากรธรรมชาติไปด้วย ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมอย่างมาก ดังนั้น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจึงควรร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อการสนับสนุนการท่องเที่ยวร่วมกันกับจังหวัดนั้นๆ รวมถึงองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นด้วยเพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวและกำหนดมาตรการการจัดการปัญหาต่างๆ อันอาจเกิดจากการท่องเที่ยวนั่นเอง

2.2 หลักบูรณาการรวมหน่วยกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าหลักการบูรณาการรวมหน่วยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางนโยบายด้านต่างๆ ของหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่แตกต่างกัน และความขัดแย้งทางนโยบายนั้นอาจส่งผลให้เกิดความล้มเหลว และการไม่บรรลุเป้าหมายในการดำเนินการใดๆ เพื่อป้องกัน และจัดการมลพิษในสิ่งแวดล้อม รวมทั้งอาจไม่เอื้ออำนวยต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้น เมื่อพิเคราะห์แล้วจะเห็นได้ว่า แนวความคิดของหลักบูรณาการรวมหน่วยนี้สามารถนำมาปรับใช้

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรีพร วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

กับการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างชัดเจนและตรงจุด เนื่องจาก การท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานี้ได้เกิดขึ้น และเติบโตมาจากความร่วมมือและการสนับสนุนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายที่ช่วยกันผลักดันและรณรงค์การท่องเที่ยวตลาดน้ำยามเย็นที่อัมพวา รวมไปถึงการส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยวชมความงามของหิ่งห้อยในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาในเวลากลางคืน ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้นได้แก่ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสมุทรสงคราม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆ อาทิ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม องค์การบริหารส่วนตำบลอัมพวา จนเป็นผลทำให้เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นมีชื่อเสียงโด่งดัง เป็นที่กล่าวขานของนักท่องเที่ยวจากทั่วสารทิศในเวลาไม่นาน ยอดการจองพื้นที่การขายสินค้า ยอดนักท่องเที่ยวในการจับจองรีสอร์ท โฮมเสตย์ หรือที่พัก รวมทั้ง จำนวนของรถยนต์ที่เดินทางเข้ามามากมายบริเวณตลาดน้ำอัมพวาจนการจราจรติดขัดหนาแน่นคงเป็นเครื่องชี้วัดถึงความสำเร็จจากการวางแผนนโยบายเพื่อรณรงค์การท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตาม คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่าการวางแผนร่วมรณรงค์เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นยังขาดการวางแผน หรือการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านอื่นๆ อาทิ การวางแผน หรือการประสานความร่วมมือกันในการพิจารณาปัญหาต่างๆ อันอาจเกิดจากการท่องเที่ยว และที่เกิดจากปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากปริมาณความต้องการในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ปัญหาในการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าปัญหาต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ก่อตัวขึ้นและสะสมเป็นปัญหาใหญ่ที่รอการแก้ไขเยียวยาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น จึงพอสรุปได้ว่าเนื่องมาจากการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต่างฝ่ายต่างปฏิบัติการตามอำนาจหน้าที่ของตนโดยขาดการวางแผน และการประสานงานร่วมกันในการร่วมกันจัดการการท่องเที่ยว จนส่งผลให้ในปัจจุบัน การที่มีนักท่องเที่ยวมากเกินไป และการท่องเที่ยวเติบโตขึ้นมากอย่างรวดเร็ว ในขณะที่มาตรการทางกฎหมายในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการ หรือการบังคับใช้กฎหมายนั้นมีจำนวนไม่เพียงพอในการดูแล จัดการและควบคุมปัญหาดังกล่าว อีกทั้ง ผู้ประกอบการท่องเที่ยว หรือเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์บางรายที่ต้องการให้บริการนักท่องเที่ยวให้ได้มากที่สุด ก็จะแล่นเรือโดยใช้ความเร็วสูง และก่อให้เกิดเสียงดังจนเป็นปัญหามลพิษทางเสียงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ดังนั้น จึงสมควรเป็นอย่างยิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดทั้งหน่วยงานส่วนกลาง หน่วยงานส่วนท้องถิ่น รวมทั้งผู้ประกอบการ และภาคเอกชนทั้งหลาย ควรจะร่วมหัวหน้าเข้าหากันเพื่อ

ไฟล์นี้ download มาจาก dpt.mrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

ประสานความร่วมมือกันดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของแต่ละฝ่ายเพื่อร่วมกันวางแนวนโยบายแห่งรัฐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมาย รวมทั้งมาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อแก้ไข และควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาต่อไป

3. หลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3.1 แนวความคิด

ตามหลักการนี้ ระบบนิเวศน์และสิ่งมีชีวิตทั้งหลาย ตลอดทั้งทรัพยากรต่างๆ ที่อยู่ในดิน ในทะเล และในอากาศ ที่มนุษย์ใช้อยู่จะต้องได้รับการจัดการเพื่อให้บรรลุและธำรงไว้ซึ่งการผลิตในลักษณะที่ยั่งยืนอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดโดยไม่เป็นการทำลาย หรือก่อให้เกิดอันตรายต่อบูรณภาพของระบบนิเวศน์ หรือชนิดพันธุ์อื่นๆ ที่อยู่ร่วมกัน หลักการนี้รับรองไว้ในหลักการที่ 4 ของกฎบัตรโลกเพื่อธรรมชาติ ค.ศ. 1982 ซึ่งเป็นผลของแนวความคิดที่ไม่ได้ถือว่ามนุษย์เป็นศูนย์กลางของสิ่งแวดล้อม แต่ถือว่ามนุษย์เป็นเพียงส่วนหนึ่งของธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ดังนั้น หลักการในกฎบัตรโลกจึงมุ่งเน้นถึงการที่มนุษย์จะต้องเคารพสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ [3]

การพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติที่สามารถตอบสนองความต้องการของคนในยุคปัจจุบัน ทำให้มีความสะดวกสบาย ก่อให้เกิดประโยชน์ และทำให้คุณภาพชีวิตของคนยุคปัจจุบันดีขึ้น โดยจะไม่ไปเพิ่มระดับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติมากเกินไปกว่าที่ศักยภาพของธรรมชาติจะมี หรือสามารถผลิตขึ้นใหม่ให้มนุษย์ใช้อย่างไร้ขีดจำกัด และการพัฒนาดังกล่าวต้องไม่เป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติให้เสื่อมถอย หรือสูญสิ้นไปไม่ให้เหลือ แต่ในทางกลับกันคือ ต้องมีการพัฒนาในลักษณะที่ให้ทรัพยากรธรรมชาติยังดำรง คงอยู่ต่อไปได้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อคนรุ่นหลัง เพื่อให้คนรุ่นหลังสามารถนำทรัพยากรไปพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการของพวกเขาได้ต่อไป

---

[3] จุมพต สายสุนทร, กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ : การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2550), น. 71-72.

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.mict.go.th โดย ศรีสุดา วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

3.2 หลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

การพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติที่สามารถตอบสนองความต้องการของคนในยุคปัจจุบัน และต้องมีการพัฒนาในลักษณะที่ให้ทรัพยากรธรรมชาติยังดำรง คงอยู่ต่อไปได้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อคนรุ่นหลังด้วย ดังนั้น การที่เรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวทางรอบเกาะอัมพวานั้นส่งเสียงดังจนเป็นการกระทบความเป็นอยู่ของชาวบ้านบริเวณโดยรอบเกาะอัมพวา บางรายเดือดร้อนจนถึงขั้นต้องลุกขึ้นมาต่อต้านโดยการตัดต้นลำพูซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของหิ่งห้อยทิ้งไป เพราะไม่ต้องการให้เรือยนต์นำนักท่องเที่ยวมาใกล้และส่งเสียงดังรบกวน ผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ยังส่งผลกระทบไปยังหิ่งห้อย ซึ่งเป็นสัตว์เล็กๆ ที่ต้องอพยพย้ายถิ่นที่อยู่ออกไปเมื่อต้นลำพูถูกทำลายลง จำนวนหิ่งห้อยลดน้อยลงเรื่อยๆ เพราะเสียงดังจากเรือยนต์ และคราบเขม่าควัน และกลิ่นจากเครื่องยนต์ของเรือยนต์ เป็นที่เห็นได้ชัดเจนว่า คนในปัจจุบันได้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเองทั้งการอุปโภค บริโภค จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และการจากการให้บริการนักท่องเที่ยวโดยเจ้าของเรือยนต์ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ แต่หาได้คำนึงถึงการสงวนหรือรักษาทรัพยากรนั้นๆ ไว้ให้ถึงชนรุ่นหลังเพื่อเป็นประโยชน์ต่อไปไม่

ดังนั้น เพื่อการแก้ไข และควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้น หน่วยงานของรัฐทั้งส่วนกลาง และส่วนท้องถิ่น รวมทั้งภาคเอกชน และประชาชนควรร่วมกันรณรงค์ให้ผู้ประกอบการการท่องเที่ยว เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์นั้นให้ความสำคัญและให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ โดยร่วมกันใช้เรือยนต์ที่มีระดับความดังของเสียงที่ไม่เกินอัตราความดังตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้กล่าวคือ ไม่เกิน 100 เดซิเบล และไม่เกินช่วงเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ นอกจากนั้นแล้ว ควรร่วมรณรงค์ในการใช้เรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้า หรือเรือพายเพื่อนำมาใช้บริการนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชมตามเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาด้วย เพื่อเป็นการช่วยลด หรือบรรเทาปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้อีกส่วนหนึ่ง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสงวนและรักษาไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมให้ชนรุ่นหลังได้มีกิน มีใช้อยู่ต่อไป ก่อนที่ชนรุ่นหลังจะรู้จักหิ่งห้อยจากหนังสือเท่านั้น

ไฟล์นี้ Download มาจาก dpt.go.th
โดย สำนักวิทยบริการฯ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

4. หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน

4.1 แนวความคิด

หลักการมีส่วนร่วมของประชาชนได้มีการรับรองไว้อย่างชัดเจนในหลายหลักการของปฏิญญากรุงริโอว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา ค.ศ. 1992 โดยหลักการที่ 10 ของปฏิญญากรุงริโอ ฯ รับรองและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยกล่าวว่า ประเด็นต่างๆ ด้านสิ่งแวดล้อมจะสามารถจัดการได้ดีที่สุดหากประชาชนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในทุกระดับมีส่วนร่วม โดยในระดับชาติปัจเจกชนแต่ละคนจะต้องสามารถเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เจ้าพนักงานของรัฐเก็บรักษาไว้ได้ รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมที่เป็นอันตรายในชุมชน โดยประชาชนจะต้องมีโอกาสที่จะเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจด้วย และรัฐจะต้องอำนวยความสะดวกและสนับสนุนจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยจัดหาข้อมูลให้อย่างกว้างขวาง ตลอดทั้งการเข้าถึงกระบวนพิจารณาทางตุลาการและทางปกครอง รวมทั้งการชดใช้และเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย [4]

หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน คือ การที่ประชาชนทุกคนมีสิทธิ ที่ได้รับการรับรอง และคุ้มครองตามกฎหมายให้สามารถเข้าร่วมในทุกขั้นตอนของการดำเนินการต่างๆ ของรัฐ เช่น การมีส่วนร่วมในการรับรู้ การมีส่วนร่วมในการให้ความเห็น การมีส่วนร่วมในการริเริ่มเสนอร่างกฎหมาย และข้อบัญญัติท้องถิ่น การมีส่วนร่วมในการคิดและตัดสินใจ มีส่วนร่วมในการเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าหน้าที่รัฐ รวมไปถึงการทำประชาพิจารณ์เพื่อเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน การวางแผนร่วมกัน โดยมีการนำความคิดเห็นของประชาชนไปประกอบการพิจารณา กำหนดนโยบาย และการตัดสินใจของรัฐ

ตัวอย่างที่นำมาพิจารณาได้ตามหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน คือ การทำประชาพิจารณ์เพื่อสร้างโรงไฟฟ้า อาทิ โรงไฟฟ้าบ่อกรูด-หินนอก เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนดำเนินการสร้างโรงไฟฟ้าว่ามีผู้ที่เห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร เพราะสาเหตุใด หรือการกระจายอำนาจของรัฐให้ท้องถิ่น เพื่อให้ท้องถิ่นสามารถพึ่งตนเอง และตัดสินใจในกิจการท้องถิ่นได้เองโดยไม่ต้องรอให้หน่วยงานส่วนกลางเป็นฝ่ายตัดสินใจ เนื่องจากหากต้องรอการตัดสินใจ การพิจารณาสั่งการจากหน่วยงานส่วนกลางแล้วอาจจะมีความล่าช้า และเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นโดยคำนึงถึงเจตนารมณ์และความประสงค์ รวมทั้งสภาวการณ์ของประชาชนในจังหวัดนั้นๆ ด้วย หรือกรณีการกำหนดนโยบาย

[4] จุมพต สายสุนทร, *เพิ่งอ้าง*, น. 57-58.

ไฟล์นี้ downloaded จาก elibrary.dmcr.go.th โดย สำนักวิทยบริการฯ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

เรื่องการปกครองท้องถิ่นให้สามารถพึ่งตนเองได้ และให้มีส่วนร่วมในการอนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของท้องถิ่นของตนเอง รวมทั้ง การบำรุงรักษาศิลปะวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น และการตรวจสอบการใช้อำนาจของภาครัฐทุกระดับ เป็นต้น

4.2 หลักการมีส่วนร่วมของประชาชนกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 [5] ได้บัญญัติรับรองหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนในการมีส่วนร่วมป้องกันและคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในฐานะที่เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนชาวไทย และตามหลักเรื่องสิทธิมนุษยชน อาทิ การที่ประชาชนมีสิทธิที่จะเข้าร่วมในการแสดงความคิดเห็นกับภาครัฐในเพื่อตัดสินใจทำโครงการขนาดใหญ่ที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง ตามมาตรา 67 วรรคสอง [6] หรือตามที่ปรากฏในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 [7] ที่วางหลักสอดคล้องกับความตามมาตรา 67 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนและการดำเนินการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนเริ่มดำเนินโครงการใดๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน นอกจากนั้นแล้ว หลักการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้นยังปรากฏให้เห็นอยู่ในรูปแบบอื่นๆ ไม่จำกัดเฉพาะการมีส่วนร่วมในการพิจารณาดำเนินการโครงการใหญ่เท่านั้น หากแต่กฎหมายยังรองรับสิทธิของประชาชนในการร่วมกันส่งเสริมและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วย อาทิ ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 66 [8] ยังได้กำหนดเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า

---

[5] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 47 ก ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2550 หน้า 1

[6] มาตรา 67 วรรคสอง แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 วางหลักว่า “การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ จะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชน และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียก่อน รวมทั้งได้ให้องค์การอิสระซึ่งประกอบด้วยผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และผู้แทนสถาบันอุดมศึกษาที่จัดการการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติหรือด้านสุขภาพ ให้ความเห็นประกอบก่อนมีการดำเนินการ”

[7] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนพิเศษที่ 55ง ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2548 หน้า 25

[8] มาตรา 66 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 วางหลักว่า “บุคคลซึ่งรวมกันเป็นชุมชน ชุมชนท้องถิ่น หรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิมย่อมมีสิทธิอนุรักษ์หรือฟื้นฟูจารีตประเพณี

บุคคลซึ่งรวมกันเป็นชุมชน ชุมชนท้องถิ่น หรือชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม ย่อมมีส่วนร่วมในการจัดการ การบำรุงรักษา และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความหลากหลายทางชีวภาพอย่างสมดุลและยั่งยืน และมาตรา 67 วรรคแรก [9] กำหนดว่าสิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมกับรัฐและชุมชนในการอนุรักษ์บำรุงรักษาและการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ และในการคุ้มครองส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นย่อมได้รับความคุ้มครองตามความเหมาะสม นอกจากนั้นแล้ว ในมาตรา 6 (4) [10] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่วางหลักว่า เพื่อประโยชน์ในการร่วมกันส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของชาติ บุคคลอาจมีสิทธิและหน้าที่ดังต่อไปนี้ คือ การให้ความร่วมมือและช่วยเหลือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้วย

ภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิลปวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่นและของชาติและมีส่วนร่วมในการจัดการ การบำรุงรักษา และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความหลากหลายทางชีวภาพอย่างสมดุลและยั่งยืน”

[9] มาตรา 67 วรรคแรก แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 วางหลักว่า “สิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมกับรัฐและชุมชนในการอนุรักษ์บำรุงรักษาและการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ และในการคุ้มครอง ส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ดำรงชีพอยู่ได้อย่างปกติและต่อเนื่องในสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ หรือคุณภาพชีวิตของตนย่อมได้รับความคุ้มครองตามความเหมาะสม”

[10] มาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “เพื่อประโยชน์ในการร่วมกันส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของชาติ บุคคลอาจมีสิทธิและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1).....

(2).....

(3).....

(4) การให้ความร่วมมือและช่วยเหลือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(5).....

ทั้งนี้ ตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายว่าด้วยการนั้นบัญญัติไว้”

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรมเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

เมื่อพิจารณาจากแนวคิดทางสิ่งแวดล้อมเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้ว จะเห็นได้ว่าหลักการนี้สมควรเป็นอย่างยิ่งที่จะนำมาปรับใช้กับการควบคุมและจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา เพราะเหตุว่า การแก้ไขปัญหาเรื่องนี้มีความเกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานทั้งหน่วยงานภาครัฐส่วนกลาง และหน่วยงานส่วนท้องถิ่น รวมไปถึงผู้ประกอบการภาคเอกชน และประชาชนหลายส่วนทั้งที่ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยว เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์เอง และประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา กล่าวคือ ประชาชนจำนวนมากที่ประสบปัญหาและได้รับความเดือดร้อน ย่อมต้องช่วยกันคิด และแสดงความคิดเห็น วิเคราะห์ถึงผลดีผลเสียที่จะเกิดขึ้น นำเสนอแนวทางแก้ไข เยียวยา ป้องกัน เพื่อประกอบการตัดสินใจในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภาครัฐว่าควรดำเนินการ จัดการ หรือออกมาตรการทางกฎหมายเพื่อมาใช้บังคับในรูปแบบใด เพื่อให้สมประโยชน์กับทุกฝ่ายสามารถแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้อย่างแท้จริง รวมทั้ง หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการออกมาตรการทางกฎหมาย และหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการใช้บังคับกฎหมายนั้นควรลงพื้นที่ หรือจัดการประชุมสัมมนาระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชนเพื่อกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ตรงจุด และเป็นแนวทางสันติที่ประชาชนทุกฝ่ายมีส่วนร่วมในการคิด ในการเสนอให้ได้มากที่สุด

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย สายยัย วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

5. หลักการระวังไว้ก่อน

5.1 แนวความคิด

หลักการระวังไว้ก่อน เป็นหลักการจัดการเชิงรุกที่เน้นในหลักการป้องกันผลกระทบล่วงหน้า มีการสร้างระบบภูมิคุ้มกันให้กับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะพื้นที่ที่มีระบบนิเวศน์ที่เปราะบางโดยให้มีการคุ้มครองล่วงหน้า เป็นการตัดสินใจบนฐานความรู้ ในลักษณะเป็นการศึกษา เก็บสถิติ หาข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ เพื่อคาดเดาผลที่จะเกิดในอนาคตจากการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งโดยความเสียหาย หรือผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดนั้น เป็นสิ่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า และโอกาสที่จะเกิดผลร้ายนั้นอาจน้อยมาก แต่เพื่อการป้องกันไว้ก่อนมิให้เกิดความเสียหายขึ้น หรือให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด หรือการระมัดระวังมิให้เกิดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายขึ้น ก็อาจมีการหลีกเลี่ยง หรือยกเลิกการดำเนินการใดๆ ที่อาจส่งผลเป็นการทำลาย หรือทำให้เสียไปซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ

เมื่อพิจารณาแล้วจึงอาจกล่าวได้ว่า หลักการระวังไว้ก่อนได้ถูกพัฒนาขึ้นภายหลังจากหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายโดยมีแนวความคิดว่าเหตุการณ์ต่างๆ ควรมีการคาดหมายไว้ล่วงหน้าก่อนได้ อาทิ เหตุการณ์ที่เมื่อก่อให้เกิดมลพิษในสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นแล้วจะไม่สามารถเยียวยาได้ หรือหากเยียวยาได้บ้างก็อาจใช้เวลานานมาก หรือใช้เงินจำนวนมหาศาล แต่ก็ยังไม่อาจกลับคืนฟื้นสู่สภาพดีดังเดิมได้อีก ดังนั้น หากนำแนวความคิดเรื่องการระวังไว้ก่อนมาปรับใช้ก็จะสามารถป้องกัน และเฝ้าระวังสถานการณ์ล่วงหน้าได้บนพื้นฐานของการพิจารณาความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีนั่นเอง หลักการระวังไว้ก่อนนี้มักนำมาใช้ในทางปฏิบัติของภาครัฐ และหน่วยงานของรัฐในเรื่องการป้องกันและควบคุมมลพิษในสิ่งแวดล้อม ในบทบัญญัติของกฎหมายไทยยังไม่มีบทบัญญัติที่รองรับหลักการนี้อย่างชัดเจนโดยตรง มีเพียงการนำหลักการนี้ไปประกอบการพิจารณาออกแนวนโยบายแห่งรัฐ หรือการใช้บังคับหลักการนี้ในทางปฏิบัติของฝ่ายบริหารซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายต่อประชาชนที่ออกมาในรูปแบบของคำสั่งทางปกครอง กฎ หรือการกระทำทางปกครอง ในการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม หลักการตามแนวความคิดนี้ ยังต้องได้รับการพัฒนาทั้งระบบการนำไปใช้ ระบบการตรวจสอบเนื่องจากหน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ มาตรการต่างๆ ทั้งทางกฎหมาย ขาดมาตรการทางเศรษฐศาสตร์ ซึ่งควรจะได้รับการพัฒนาเพื่อนำไปปรับใช้ต่อไป [11]

กรณีตัวอย่างของการปรับใช้หลักการเตือนภัยล่วงหน้า (หลักป้องกันไว้ก่อน) เช่น การออกกฎหมายห้ามใช้สารโลหะหนักที่เป็นอันตรายบางประเภทในเครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัย และการคุ้มครองผู้บริโภคด้วย หรือกรณีการเกิดสึนามิ มีการเก็บสถิติทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับปริมาณ หรือระดับน้ำขึ้น น้ำลง ที่ส่งผล ให้เกิดปรากฏการณ์สึนามิ ซึ่งการเก็บสถิติดังกล่าวไม่สามารถคาดผลได้ถึง 100 เปอร์เซ็นต์ แต่การแจ้งเตือนภัยฉุกเฉิน อันมีพื้นฐานมาจากข้อมูลสถิติทางวิทยาศาสตร์ย่อมเป็นการเตือน หรือการระวังภัยไว้ก่อนที่ความเสียหายจริงซึ่งอาจเกิดขึ้น

5.2 **หลักการระวังไว้ก่อนกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์**

แม้หลักการระวังไว้ก่อนนี้ยังไม่ปรากฏเด่นชัดในบทบัญญัติของกฎหมายไทยเนื่องจากเป็นหลักการที่ขึ้นอยู่กับพื้นฐานความคิดทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีสมมุติฐานที่เป็นพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์มาอธิบายผลกระทบที่เกิดเป็นมลพิษทางสิ่งแวดล้อมตามความเป็นจริง แต่หลักการระวังไว้ก่อนนี้ไม่ควรใช้แยกเด็ดขาดจากหลักการอื่นๆ แต่ควรใช้เพื่อส่งเสริม หรือนำมาปรับใช้

[11] กฤติกา เลิศสวัสดิ์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น. 58-59.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย สำนักงานวิจัยแห่งชาติ
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

ร่วมกันกับหลักการทางสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ในการป้องกัน และควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา อาทิ การใช้หลักการนี้เพื่อนำสถิติเกี่ยวกับการก่อมลพิษทางเสียงของเรือยนต์ บวกกับสถิติของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาในช่วงเวลาประมาณ 2-4 ปีที่ผ่านมามาวิเคราะห์ร่วมกับหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เพื่อการกำหนด หรือวางกรอบนโยบายแห่งรัฐในการควบคุม หรือจัดการปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต่อไปในอนาคต นอกจากนั้นแล้ว สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวที่ผ่านมายังสามารถนำมาประกอบการคาดคะเนได้ว่าในอนาคตนั้นจำนวนนักท่องเที่ยวจะเพิ่มมากขึ้นในอัตราเท่าใด และควรจัดหามาตรการทางกฎหมาย หรือแนวทางต่างๆ เพื่อบรรเทาปัญหาหรือเยียวยาความเสียหายอันเกิดจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ทั้งที่เกิดปัญหาอยู่แล้วในปัจจุบันและที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดขึ้นแน่นอนในอนาคตอย่างไร หรืออาจเป็นการใช้หลักการระวังไว้ก่อนเพื่อสนับสนุนหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้สาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมระดับจังหวัดสมุทรสงคราม ในปีต่อไปโดยนำข้อมูลทางสถิติ และข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ที่ได้จากการวิเคราะห์แล้วมาพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อควบคุม หรือแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา หรือ การนำข้อมูลทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับปริมาณระดับเสียงดังที่ถูกปล่อยออกมาจากเรือยนต์ในช่วงเวลาต่างๆ ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวามาพิจารณาเพื่อหาทางแก้ไข เช่น การใช้เรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้า หรือเรือพายเป็นการทดแทนเป็นต้น

ไฟล์นี้ download มาจาก dpt.mct.go.th
โดย สำนักยุทธศาสตร์ เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

6. หลักการผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่าย

6.1 แนวความคิด

หลักการผู้ที่ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่าย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ หรือผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการบำบัดมลพิษ ควรจะต้องมีส่วนร่วมในการรับภาระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการควบคุม การจัดการ การแก้ไข หรือการขจัดบรรเทาปัญหามลพิษดังกล่าวด้วย แม้ว่าผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จะไม่ใช่ผู้ที่มีส่วนในการก่อให้เกิดมลพิษโดยตนเองเลยก็ตาม อาทิ ผู้ที่มีบ้านเรือนพักอาศัยที่ได้รับบริการเชื่อมโยงน้ำทิ้งไปสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวม ย่อมเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการบำบัดน้ำเสียที่ถูกปล่อยทิ้งจากบ้านเรือนของตนเอง และผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณนั้นทั้งหมดก็สามารถอยู่อาศัยในบริเวณแหล่งน้ำที่ดีที่มีคุณภาพ และไม่มีปัญหามลพิษทางน้ำ

อันเป็นการได้รับผลประโยชน์จากการบำบัดมลพิษทางน้ำโดยทางอ้อมนั่นเอง [12] โดยหลักการนี้จะต้องถูกนำมาประยุกต์ใช้กับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มากขึ้นในอนาคต มีการนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้เพื่อช่วยสนับสนุนในการสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้เสียประโยชน์เพื่อลดความขัดแย้งทางสังคมอันเกิดจากการนำทรัพยากรธรรมชาติไปใช้ประโยชน์ และทำให้เกิดผลลัพธ์ที่ทุกส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งในปัจจุบัน ประเทศไทยได้มีการตื่นตัวในเรื่องเกี่ยวกับการนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้จัดการกับปัญหามลพิษในด้านต่างๆ ซึ่งภาครัฐก็ได้ให้ความสนใจเช่นเดียวกันเนื่องจากแต่เดิมมาตรการที่ใช้กับการจัดการและควบคุมปัญหามลพิษมักเป็นมาตรการทางด้านกฎหมายในการบังคับ สั่งการ และควบคุม ซึ่งก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหามลพิษได้ทั้งหมดและยังมีการหลีกเลี่ยงกฎหมายด้วยวิธีต่างๆ หรือยังไม่มีการเคารพกฎหมายเท่าที่ควร ดังนั้น ในปัจจุบัน จึงมีแนวโน้มในการใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ในการจัดการปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อมมากขึ้นเพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจ และเป็นการผลักดันให้มีการจัดการมลพิษทางสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นไปกว่าในปัจจุบัน

ไฟล์นี้ download มาจาก dhc mct.go.th
โดย ศรัยยุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

6.2 หลักการผู้ได้รับประโยชน์เป็นผู้จ่ายกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

หลักการเกี่ยวกับผู้ได้รับประโยชน์เป็นผู้จ่ายนั้นสามารถนำมาปรับใช้กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้โดยถือว่านักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในตลาดน้ำ และมาท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตชุมชนในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้น ย่อมเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ ได้รับความเพลิดเพลิน และความสนุกสนานจากการล่องเรือชมหิ่งห้อย แต่การท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาดังกล่าวได้ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์แก่ผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณรอบเกาะอัมพวาอย่างมาก ดังนั้น นักท่องเที่ยวควรต้องมีส่วนร่วมในการชดใช้ค่าตอบแทนการใช้ทรัพยากรการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าว หน่วยงานส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องควรออกมาตรการทางกฎหมาย หรือข้อบัญญัติเพื่อเก็บค่าธรรมเนียมนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะลงเรือ โดยเก็บจากท่าเรือที่ตลาดน้ำอัมพวา และให้เจ้าของรีสอร์ท ห้องพัก เป็นตัวแทนในการจัดเก็บ โดยนำเงินที่ได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สถานที่นั้นมาซื้ออุปกรณ์ หรือเครื่องมือในการลดระดับเสียง หรือซื้อเรือที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียง เป็นต้น ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่ควรนำมาใช้กับการป้องกันและควบคุมปัญหามลพิษทาง

---

[12] สุมลรัตน์ นาคพานิช, “กฎหมายในการควบคุมและจัดการมลพิษทางน้ำจากชุมชน”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 15.

เสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา คือ การจ่ายค่าบริการ การจ่ายค่าธรรมเนียมให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่น อันเป็นค่าธรรมเนียมที่นอกเหนือไปจากค่าว่าจ้างเรือที่ต้องจ่ายให้กับเจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการท่องเที่ยวอีกส่วนหนึ่ง และอาจมีการกำหนดเป็นข้อยกเว้นว่า หากนักท่องเที่ยวประสงค์จะใช้บริการเรือพาย ก็ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมในส่วนนี้ เป็นต้น

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:15

บทที่ 4

นโยบายของรัฐ มาตรการทางกฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ในบทที่ 4 ผู้เขียนจะเสนอรายละเอียดของนโยบายของรัฐ มาตรการทางกฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา สำหรับแนวนโยบายของรัฐนั้นผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 และแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 สำหรับมาตรการทางกฎหมายนั้น ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์โดยการแบ่งเป็นเรื่องต่างๆ กล่าวคือ มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ โดยแบ่งย่อยออกเป็นมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียงทั่วไป และมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียงจากแหล่งกำเนิด วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวา มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา และมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ นอกจากนั้นแล้ว ผู้เขียนยังได้วิเคราะห์ถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาด้วย

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรมเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

1. นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554)

1.1.1 ความนำ

ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแนวนโยบายพื้นฐานของรัฐ ตามหมวด 5 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 นั้น มาตรา 258 [1] ได้กำหนดให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นองค์กรอื่นตามรัฐธรรมนูญ ที่มีหน้าที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติต้องให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นก่อนพิจารณาประกาศใช้ ดังนั้น อำนาจหน้าที่ของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงรวมถึงการให้คำปรึกษา และข้อเสนอแนะต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐในเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติตลอดจนการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมด้วย [2] แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) คงเน้นที่ “ปรัชญาเศรษฐกิจ

---

[1] มาตรา 258 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 วางหลักว่า “สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีหน้าที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีในปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติต้องให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ความเห็นก่อนพิจารณาประกาศใช้

องค์ประกอบ ที่มา อำนาจหน้าที่ และการดำเนินงานของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

ให้มีสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานที่เป็นอิสระในการบริหารงานบุคคล การงบประมาณ และการดำเนินการอื่น ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ”

[2] จุมพต สายสุนทร, <u>กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ : การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล</u>, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2550), น. 87, 89.

ไฟล์นี้ Download มาจาก dnc.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:59:16

พอเพียง” และการพัฒนาคนให้เป็นศูนย์กลางของการพัฒนา ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 โดยได้มีการกล่าวถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อมว่ามีความเสื่อมโทรมลง เนื่องจากการเพิ่มจำนวนประชากรและแบบแผนการดำรงชีวิตที่ไม่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษเพิ่มขึ้น การใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์และกฎหมายก็ยังมีอยู่อย่างจำกัด มีความซ้ำซ้อน และขาดการบังคับใช้อย่างจิงจัง ดังนั้น จากสภาพปัญหาดังกล่าวในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 จึงได้กำหนดแผนการพัฒนาโดยมีวัตถุประสงค์ประการหนึ่งคือการสร้างเสริมความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ควบคู่ไปกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เป็นฐานที่มั่นคงของการพัฒนาประเทศ และการดำรงชีวิตของคนไทยทั้งในรุ่นปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้งสร้างกลไกในการรักษาผลประโยชน์ของชาติอย่างเป็นธรรมและอย่างยั่งยืน เป้าหมาย คือ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการดำรงคุณภาพชีวิตที่ดีและไม่เป็นภัยคุกคามต่อระบบนิเวศน์

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายข้างต้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ 2550-2554) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโดยให้ความสำคัญกับกรณีดังต่อไปนี้

กรณีที่ 1 การรักษาฐานทรัพยากรธรรมชาติและความสมดุลของระบบนิเวศน์เพื่อรักษาสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ รวมทั้งการแก้ปัญหาความขัดแย้งอย่างสันติ

กรณีที่ 2 การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยการปรับแผนการผลิตและพฤติกรรมการบริโภคไปสู่การผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบต่อฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยใช้กลไกทางเศรษฐศาสตร์ทั้งด้านการเงิน การคลัง และการสร้างตลาดสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดยการเพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

กรณีที่ 3 การพัฒนาคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นโดยใช้หลักเศรษฐกิจพอเพียงเป็นแนวทางสำคัญ โดยเริ่มจากการจัดการองค์ความรู้และสร้างภูมิคุ้มกัน ส่งเสริมการใช้ความหลากหลายทางชีวภาพในการสร้างความมั่นคงของภาคเศรษฐกิจ ท้องถิ่น และชุมชนด้วย

ไฟล์นี้ downloadมาจาก dric.nrct.go.th
ใหญ่ ศรารุธ สรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

1.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

เนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) เป็นแผนที่กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศโดยรวม โดยมุ่งเน้น การรักษาฐานทรัพยากรธรรมชาติและความสมดุลของระบบนิเวศน์ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและการพัฒนาที่ยั่งยืนและการพัฒนาคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นโดยใช้หลักเศรษฐกิจพอเพียงในภาพรวมๆ แต่ได้กล่าวถึงเรื่องการจัดการและควบคุมปัญหาเรื่องมลพิษไว้เพียงเล็กน้อยเท่านั้นกล่าวคือ ให้มีการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดยการเพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งถือว่าเป็นแนวนโยบายของรัฐที่ประสงค์จะให้มีการกระจายอำนาจในการป้องกันและจัดการเรื่องมลพิษไปให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้จัดการ

อย่างไรก็ดี เมื่อพิเคราะห์แล้วจะเห็นได้ว่า แนวนโยบายของรัฐที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการจัดการเพื่อลดมลพิษอย่างกว้างๆ แต่ไม่ได้เจาะจงเรื่องการจัดการ และการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงโดยตรง ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว แม้ปัญหามลพิษมีหลายด้านแต่ปัญหามลพิษทางเสียงก็เป็นปัญหามลพิษด้านหนึ่งที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก แม้ว่าความเสียหายอันเกิดจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์นั้นจะไม่ได้เกิดขึ้นอย่างเฉียบพลันทันที หากแต่จะต้องใช้เวลาในการสะสมการได้รับได้ยินเสียงเป็นช่วงระยะเวลาหนึ่งก่อนจึงจะมีอาการทางกายภาพให้เห็นเด่นชัด อาทิ อาการหูตึง หรือหูหนวกเป็นต้น ดังนั้น จึงถือได้ว่าแนวนโยบายแห่งรัฐอันเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการปัญหามลพิษทางเสียงโดยเฉพาะจากยานพาหนะคือเรือยนต์นั้นยังไม่ปรากฏอย่างชัดเจนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) นี้ ดังนั้นจึงนำมาสู่ปัญหาในการนำมาปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาจนถึงปัจจุบัน

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย พรานุช กระแสเงิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

1.2 นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-2559

1.2.1 ความนำ

นโยบายและแผนการการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 - 2559 เป็นนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมแห่งชาติโดยตรงนอกเหนือจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 โดยได้จัดทำขึ้น ตามที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 13 (1) [3] กล่าวคือ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่เสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี องค์ประกอบของ คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาตินี้ บทบัญญัติในมาตรา 12 [4] กำหนดให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานคนที่หนึ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ

---

[3] มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) เสนอนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี”

[4] มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้มีคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการคนที่หนึ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมไม่เกินแปดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ ในจำนวนนี้จะต้องมีผู้แทนภาคเอกชนร่วมอยู่ด้วยไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง และปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นกรรมการและเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้พิจารณาแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญ มีผลงานและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม”

ไฟล์นี้ download มาจาก dmc.nrct.go.th โดย สำนักวิทยบริการฯ เมื่อ 05/08/2567 12:50:16

สิ่งแวดล้อม [5] เป็นรองประธานคนที่สอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมไม่เกินแปดคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ ในจำนวนนี้จะต้องมีผู้แทนภาคเอกชนร่วมอยู่ด้วยไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง และมีปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นกรรมการและเลขานุการ ซึ่งแนวนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดังกล่าวจึงได้รับการพิจารณาตรวจสอบ และกลั่นกรองมาแล้วอย่างกว้างขวางเป็นขั้นตอนจากทุกฝ่าย ก่อนที่จะนำเสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบระยะเวลาของนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 13 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 [6] โดยคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในนโยบายและแผนการการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 – 2559 ในวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 เป็นแผนมีกำหนดระยะเวลา 20 ปี เพื่อเป็นกรอบให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 35 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป ซึ่งแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นเป็นแผนปฏิบัติการที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้วย

สรุปได้ว่า นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 - 2559 นี้เป็นกรอบนโยบาย และแนวทาง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในช่วง 20 ปี ที่จักพึงถ่ายทอดจัดทำเป็น "แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม" ต่อเนื่องกันเป็น 4 แผน แผน ละ 5 ปี เพื่อปฏิบัติตามนโยบาย และแนวทางตามนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

---

[5] ได้มีการแก้ไขชื่อเดิมจาก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เป็น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2545

[6] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37ว ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 24 มาตรา 13 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้ (1) เสนอนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ บรรเลง เมื่อ 03/08/2557 12:30:16

แห่งชาติ พ.ศ.2540 - 2559 โดยให้ครอบคลุมและประกอบด้วยแผนงานในเรื่องต่างๆ โดยนโยบายประกอบด้วยนโยบายหลัก 6 ประการ กล่าวคือ

นโยบายที่ 1 นโยบายทรัพยากรธรรมชาติ

นโยบายที่ 2 นโยบายป้องกันและขจัดมลพิษ

นโยบายที่ 3 คือ นโยบายแหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปกรรม

นโยบายที่ 4 คือ นโยบายสิ่งแวดล้อมและชุมชน

นโยบายที่ 5 คือ นโยบายการศึกษาและประชาสัมพันธ์ และ

นโยบายที่ 6 คือ นโยบายเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ

ซึ่งในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม 2540-2559 นี้ได้กล่าวถึงสถานการณ์เรื่องการเพิ่มขึ้นของการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งก่อให้เกิดการขยายตัวของของการท่องเที่ยว ที่ได้ส่งผลให้เกิดความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและก่อให้เกิดปัญหาทางเสียงในแหล่งชุมชน ในขณะที่การบริหารและการจัดการมลพิษที่ผ่านมายังไม่สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการ ประชาชน องค์กรเอกชน และหน่วยงานในท้องถิ่นยังมีไม่มากเท่าที่ควร แม้ในปัจจุบันการศึกษาจะได้มีการสอดแทรกความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมทั้งใน และนอกระบบแล้ว แต่ยังไม่สามารถเสริมสร้างให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการมีส่วนร่วมคิดและร่วมทำในการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมเท่าที่ควร

ดังนั้น ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม 2540-2559 จึงได้กำหนดเป้าหมายในการควบคุม ป้องกัน และขจัดภาวะมลพิษโดยให้คุณภาพเสียงและความสั่นสะเทือนในแหล่งต่างๆ อยู่ในระดับมาตรฐานที่เหมาะสมและไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน และให้ชุมชนทุกระดับมีจิตสำนึก และมีความพร้อมในการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมในระดับที่เหมาะสม และได้กำหนดนโยบายเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษโดยการลดและควบคุมปัญหามลพิษอันเนื่องมาจากชุมชนการคมนาคม ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ของประชาชน และพัฒนาระบบการบริหารและจัดการมลพิษให้เกิดเอกภาพในการกำหนดนโยบาย แผน และแนวทางปฏิบัติ ทั้งนี้กฎหมาย องค์กร และเงินทุน ก็ต้องมีความสอดคล้องและสนับสนุนให้การดำเนินการบริหารและการจัดการมลพิษมีประสิทธิภาพ โดยให้ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้รับผิดชอบ รวมทั้งให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน และประสานความร่วมมือในการจัดการมลพิษโดยภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนร่วมด้วย

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2567 12:50:16

1.2.2 นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 - 2559 เป็นกรอบนโยบาย และแนวทาง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในช่วง 20 ปี ที่จักพึงถ่ายทอดจัดทำเป็น "แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม" ต่อเนื่องกันเป็น 4 แผน แผนละ 5 ปี เพื่อปฏิบัติตามนโยบาย และแนวทางตามนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 – 2559 แม้นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 – 2559 นี้จะเป็นนโยบายกว้างๆ ก็ตาม แต่ก็ได้กำหนดให้การป้องกันและขจัดมลพิษเป็นนโยบายหลักนโยบายหนึ่งที่ต้องถูกพิจารณากำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อไป นอกจากนั้นแล้วยังได้มีการส่งเสริมหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างชัดเจน ซึ่งน่าจะสามารถนำมาปรับใช้เพื่อการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของปัญหาอันเกิดจากนโยบายนี้จะได้มีการวิเคราะห์อย่างละเอียดอีกครั้งในบทต่อไป

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

1.3 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2550-2554

1.3.1 ความนำ

แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมเกิดจากการที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 35 [7] ที่กำหนดให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจัดทำแผนปฏิบัติการเรียกว่า “แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม” เพื่อปฏิบัติตามนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 13 (1) ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และจะต้องประกาศแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในราชกิจจานุเบกษาก่อนจึงจะมีผลใช้บังคับได้ เพื่อให้เกิดการแปลงนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 – 2559 ไปสู่การปฏิบัติ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง

---

[7] มาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจัดทำแผนปฏิบัติการเรียกว่า “แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม” เพื่อปฏิบัติตามแนวนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติซึ่งกำหนดขึ้นตามมาตรา 13 (1)”

ในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นใช้เป็นกรอบในการแปลงไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งเป็นกรอบในการจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมระดับภาค และแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด ตลอดจนเป็นแนวทางการปฏิบัติด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ซึ่งแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมนี้อาจเป็นแผนระยะสั้น ระยะกลาง หรือระยะยาวก็ได้ตามความเหมาะสม แต่ต้องประกอบไปด้วยแผนงานและแนวทางการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 36 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กล่าวคือ

1. แผนงานและแนวทางในการจัดการคุณภาพอากาศ น้ำ และคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ

2. แผนงานและแนวทางในการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

3. แผนงานและแนวทางในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติ หรือสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม

4. แผนงานและแนวทางในการประมาณการเงินงบประมาณแผ่นดิน และเงินกองทุนที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานตามแผนงาน

5. แผนงานและแนวทางในการจัดองค์กร และระเบียบบริหารงานเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือและประสานงานระหว่างส่วนราชการที่เกี่ยวข้องและระหว่างส่วนราชการกับเอกชน รวมทั้งกำหนดอัตรากำลังพนักงาน เจ้าหน้าที่ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานตามแผน

6. แผนงานและแนวทางการตรากฎหมาย และออกข้อบังคับ ข้อบัญญัติท้องถิ่น ระเบียบคำสั่ง และประกาศที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานตามแผน และ

7. แผนงานและแนวทางในการตรวจสอบ ติดตาม และวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อประโยชน์ในการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในปัจจุบันได้มีประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 [8] ลงวันที่ 18 มกราคม 2550 โดยเป็นแผนการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่จะใช้เป็นกรอบชี้นำให้ส่วนราชการ ธุรกิจเอกชน องค์กรชุมชนประชาชนและทุกภาคีการพัฒนาต่างๆ ใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ใน 5 ปี ข้างหน้า แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550 – 2554 ได้กำหนดกรอบแนวคิดตามหลักของปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 – 2554) ซึ่งเน้นเรื่อง การสร้างสังคมที่มีความสุขอย่างยั่งยืนบน

[8] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 24ง ลงวันที่ 1 มีนาคม 2550 หน้า 1

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรีสุธี วรรณสินธุ์ เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

รากฐานการพัฒนาของความสมดุลในมิติเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีแนวทางการจัดการแบบบูรณาการที่สอดรับกับระบบนิเวศน์ของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งได้มีการผสมผสานการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นร่วมกับการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม และมีเป้าหมายในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการรักษาคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศ และให้จังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เครือข่ายอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม มีการป้องกันพื้นที่และแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ

1. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการบริโภคและการดำรงชีวิตของประชาชน ให้ยึดปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เป็นปรัชญานำทาง ควบคู่ไปกับการสร้างความตระหนักและความรับผิดชอบในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้กับประชาชนทุกระดับ และใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากที่สุด

2. เพิ่มประสิทธิภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้านการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งในด้านบุคลากร งบประมาณ และการแก้ไขกฎหมายที่เป็นอุปสรรค

3. สนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนและสร้างความเข้มแข็งให้ชุมชนและ เครือข่ายอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4. ลดผลกระทบอันเนื่องมาจากข้อขัดแย้งเชิงนโยบายของรัฐ โดยเฉพาะนโยบายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โดยมีเครื่องมือที่ใช้ คือ 1. เครื่องมือกำกับควบคุม ได้แก่ กฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน เทศบัญญัติและข้อบังคับท้องถิ่น 2. เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ ได้แก่ ภาษี ค่าธรรมเนียม ค่าปรับ ค่าภาคหลวงการประกันความรับผิดชอบ และ 3. เครื่องมือทางสังคม ได้แก่ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารจัดการการสร้างแรงกดดันทางสังคม การสร้างความตระหนัก การให้รางวัล และการยกย่องเชิดชู โดยมีแนวทางการจัดการมลพิษมุ่งเน้นการป้องกันมลพิษ ณ แหล่งกำเนิดมลพิษ เพิ่มศักยภาพให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการผลิตที่สะอาดตลอดกระบวนการ และให้นำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรมเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

มาตรการที่สำคัญ ได้แก่

1. การสร้างฐานข้อมูลที่ถูกต้อง เพื่อยกระดับความสามารถในการจัดการและขีดความสามารถของบุคลากรภาครัฐ การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ลดความซ้ำซ้อน และการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ

2. การเพิ่มขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) การสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมาย และการส่งเสริมการลงทุนร่วมกันและการจัดการร่วมกัน

3.การจัดการที่สมประโยชน์ (Win-Win) การเสริมพลังประชาชน และหลักการผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่าย

1.3.2 แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2550-2554 กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

เมื่อพิจารณาจากแนวนโยบายของรัฐที่กำหนดในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ลงวันที่ 8 มกราคม 2550 ฉบับนี้แล้วจะเห็นว่า ได้มีการกำหนดแนวทางการจัดการมลพิษมุ่งเน้นการป้องกันมลพิษ ณ แหล่งกำเนิดมลพิษไว้อย่างชัดเจน โดยมีการวางแผนเพื่อเพิ่มศักยภาพให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการผลิตที่สะอาดตลอดกระบวนการ และให้นำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการ มลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนั้นแล้ว ยังมีการกำหนดเพิ่มขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมาย และการส่งเสริมการลงทุนร่วมกันและการจัดการร่วมกัน การเสริมพลังประชาชน และนำหลักการผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่ายมาใช้เพื่อการจัดการมลพิษจากแหล่งกำเนิดด้วย ซึ่งเป็นการสนับสนุนการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้เป็นอย่างดี

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

1.4 แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554

1.4.1 ความนำ

ตามที่มาตรา 37 [9] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดว่าเมื่อได้มีการประกาศใช้แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในท้องที่เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม หรือเขตควบคุมมลพิษ หรือในจังหวัดที่ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม หรือเขตควบคุมมลพิษ แต่ประสงค์จะดำเนินการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดของตน ให้ทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับ

---

[9] มาตรา 37 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า "เมื่อได้ประกาศใช้แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในท้องที่เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 43 หรือเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59 มีหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด เสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้แจ้งให้จังหวัดนั้นจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด แต่ถ้ามีเหตุอันสมควรคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอาจขยายระยะเวลาดังกล่าวออกไปได้อีกตามความเหมาะสม

การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด สำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59 ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดนำแผนปฏิบัติการเพื่อลดและขจัดมลพิษในเขตควบคุมมลพิษซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นจัดทำขึ้นตามมาตรา 60 มารวมเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดด้วย

ในกรณีที่จังหวัดใดไม่อยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 43 หรือเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59 แต่ประสงค์จะดำเนินการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตจังหวัดของตน ผู้ว่าราชการจังหวัดของจังหวัดนั้นอาจจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดให้สอดคล้องกับแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก็ได้"

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dmc.mct.go.th โดย สราญรมย์ เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

จังหวัดขึ้นมา เพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ โดยแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดที่จะเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาตินั้น จะต้องเป็นแผนปฏิบัติการที่เสนอระบบการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงสภาพความรุนแรงของปัญหาและเงื่อนไขต่างๆ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อของจังหวัดนั้น และควรจะต้องมีสาระสำคัญในเรื่องต่างๆ อาทิ

(1) แผนการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(2) แผนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันและปราบปรามการละเมิด และฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ การอนุรักษ์ธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม ทั้งนี้เป็นไปตามที่ มาตรา 38 [10] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ โดยแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว จะต้องเสนอต่อไปยังสำนักงานนโยบายและ

---

[10] มาตรา 38 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัดที่จะเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จะต้องเป็นแผนปฏิบัติการที่เสนอระบบการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงสภาพความรุนแรงของปัญหาและเงื่อนไขต่างๆ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของจังหวัดนั้น และควรจะต้องมีสาระสำคัญในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) แผนการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(2) แผนการจัดหาและให้ได้มาซึ่งที่ดิน วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้ที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง ติดตั้ง ปรับปรุง ดัดแปลง ซ่อมแซม บำรุงรักษาและดำเนินการระบบบำบัดน้ำเสียรวม หรือระบบกำจัดของเสียรวมของส่วนราชการหรือราชการส่วนท้องถิ่น

(3) แผนการจัดเก็บภาษีอากรและค่าบริการเพื่อการดำเนินการ และบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียรวมหรือระบบการกำจัดของเสียรวมตาม (2)

(4) แผนการตรวจสอบ ติดตาม และควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำเสียและของเสียอย่างอื่นจากแหล่งกำเนิดมลพิษ

(5) แผนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันและปราบปรามการละเมิด และฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ การอนุรักษ์ธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม”

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.nrct.go.th โดย สราวุธ ธรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:58:16

แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อขอเสนอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อไป

จังหวัดสมุทรสงครามได้จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด พ.ศ. 2551-2554 ขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุง อนุรักษ์ ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์สถานการณ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัด พร้อมกับเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน ภาคประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนของจังหวัดให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และเพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด โดยถือเป็นแผนแม่บทของการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัดในระยะ 4 ปี นั่นเอง โดยในแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด พ.ศ. 2551-2554 จังหวัดสมุทรสงครามนี้ ได้ประเมินสถานการณ์ทางด้านสิ่งแวดล้อมในจังหวัดสมุทรสงครามไว้หลายประเด็น สำหรับเรื่องมลพิษทางเสียงนั้น ในแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด พ.ศ. 2551-2554 จังหวัดสมุทรสงคราม ได้ประเมินสถานการณ์ว่า จังหวัดสมุทรสงครามไม่ได้ทำการตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และไม่มีสถานีตรวจวัดคุณภาพเสียงของกรมควบคุมมลพิษโดยตรง ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2549 ทางสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม จึงได้ประสานงานกับสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 (ราชบุรี) เพื่อขอความอนุเคราะห์ยืมเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพเสียงพร้อมเจ้าหน้าที่ในการตรวจวัดคุณภาพเสียง โดยทำการตรวจวัดคุณภาพเสียงในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน 2 สถานี บนถนนสายหลักโดยไม่มีการวัดค่าความสะเทือน คือ จุดตรวจวัดสถานีที่ 1 บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดสมุทรสงครามที่ติดถนนสมุทรสงคราม-บ้านเพ และจุดตรวจวัดสถานที่ 2 คือ บริเวณป้อมตำรวจจราจรแยกสะพานสมเด็จพระศรีสุริเยนทร์ อำเภออัมพวา จำนวน 3 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2549 กล่าวคือ ได้ทำการตรวจวัดคุณภาพเสียงครั้งที่ 1 ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2549 ตรวจวัดคุณภาพเสียงครั้งที่ 2 ในวันที่ 25 พฤษภาคม 2549 และตรวจวัดคุณภาพเสียงครั้งที่ 3 ในวันที่ 21 กันยายน 2549 ผลที่ได้จากพารามิเตอร์ที่ตรวจวัดคือ ทั้ง 2 สถานีนั้นมีระดับเสียง 24 ชั่วโมงนั้นไม่มีผลการตรวจวัดที่เกิน 70 เดซิเบลเอ ซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐาน [11]

---

[11] มาตรา 32 (5) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่อไปนี้

(1).....

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ ธรรมเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

อย่างไรก็ตาม ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ได้สรุปปัญหาทั้งหมดในจังหวัดสมุทรสงคราม โดยเรียงลำดับความสำคัญของปัญหาดังนี้

ลำดับที่ 1 ปัญหาขยะมูลฝอยตกค้าง

ลำดับที่ 2 ปัญหาน้ำเสีย

ลำดับที่ 3 ปัญหาไม่มีสถานที่ในการกำจัดขยะ

ลำดับที่ 4 ปัญหากากสารพิษจากครัวเรือ

ลำดับที่ 5 ปัญหาป้ายโฆษณาไม่เป็นระเบียบ

ลำดับที่ 6 ปัญหาเสียงดังเกินค่ามาตรฐาน และ

ลำดับที่ 7 ซึ่งเป็นลำดับสุดท้าย คือปัญหาขยะติดเชื้อจากสถานพยาบาล

เมื่อพิเคราะห์แล้วจะเห็นว่าปัญหาเรื่องเสียงดังเกินค่ามาตรฐานนี้ได้ถูกจัดลำดับความสำคัญอยู่ในลำดับที่ 6 ของปัญหาทั้งหมดในจังหวัดสมุทรสงคราม ทั้งนี้ ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ได้เสนอแนะข้อเสนอเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาเสียงดังเกินค่ามาตรฐานโดยชี้ให้เห็นว่าเสียงรบกวนนั้นมาจากเครื่องยนต์เรือที่นำนักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย โดยการให้มีมาตรการในการใช้เรือยนต์นำเที่ยวให้มีเสียงดังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือการออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงของเครื่องยนต์ที่ติดอยู่ท้ายเรือ และให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ของเรือให้เกิดเสียงดังไม่เกินค่ามาตรฐานโดยส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียง

---

(2).....

(3).....

(4).....

(5) มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป

(6).....

การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งจะต้องอาศัยหลักวิชาการกฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย”

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศิราธร ธรรมสิน
อีเมล์ 05/06/2557 12:50:16

เบาสำหรับเรือชมหิ่งห้อย และจัดหาแหล่งสนับสนุนทางการเงิน และอื่นๆ ตามความจำเป็น

นอกจากนั้น ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ได้กำหนดให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ราชบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ จังหวัดสมุทรสงครามไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจะมีการตั้งคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อรายงานผล และเสนอให้จังหวัดสมุทรสงครามรับทราบการดำเนินงานทุกปีด้วย โดยมาตรการที่ต้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ คือ

1. จังหวัดสมุทรสงครามควรจะประสานกับหน่วยงานส่วนกลาง และสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค เพื่อร่วมกันกำหนดมาตรฐานระดับเสียงให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และช่วงเวลา รวมทั้งมาตรการต่างๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาเสียงเครื่องยนต์ของเรือที่ใช้ในการชมหิ่งห้อยดัง

2. ควรส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับชมเรือหิ่งห้อย [12]

1.4.2 แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์

ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ได้สรุปว่าปัญหาคุณภาพเสียงในจังหวัดว่ามีปัญหาเสียงดังเกินค่ามาตรฐานโดยชี้ให้เห็นว่าเสียงรบกวนนั้นมาจากเครื่องยนต์เรือที่นำนักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย โดยเสนอให้มีมาตรการในการใช้เรือยนต์นำเที่ยวให้มีเสียงดังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือการออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงของเครื่องยนต์ที่ติดอยู่ท้ายเรือ และให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ของเรือให้เกิดเสียงดังไม่เกินค่ามาตรฐานโดยส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับเรือชมหิ่งห้อย และกำหนดให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ราชบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการสอดคล้องกับหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน และสามารถนำ

[12] แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554, น. 83-85, และน. 120-121.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.rmct.go.th โดย ศรายุธ ระรื่นเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

นโยบายนี้ไปปรับใช้เพื่อแก้ไข หรือควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้

2. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

กฎหมายเป็นเครื่องมือที่สำคัญของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการดำเนินการเพื่อจัดการและควบคุมปัญหามลพิษทางเสียง ซึ่งในปัจจุบัน มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการจัดการมลพิษทางเสียง โดยมีลำดับชั้นตั้งแต่พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศกระทรวง และข้อบังคับของหน่วยงานท้องถิ่นด้วย ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดการมลพิษทางเสียงสามารถแยกเป็นหมวดหมู่ได้ถึง 7 หมวดหมู่ กล่าวคือ

หมวดที่ 1 กฎหมายเกี่ยวกับคุณภาพสิ่งแวดล้อม

หมวดที่ 2 กฎหมายเกี่ยวกับโรงงานและสถานประกอบการ

หมวดที่ 3 กฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะ

หมวดที่ 4 กฎหมายเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน อาคาร และการก่อสร้าง

หมวดที่ 5 กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการใช้เครื่องขยายเสียง

หมวดที่ 6 กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการเลี้ยงสัตว์ และ

หมวดที่ 7 กฎหมายเกี่ยวกับบริการสาธารณะ [13]

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นจำต้องพิจารณากฎหมายในหมวดที่ 1 คือกฎหมายเกี่ยวกับคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการจัดการปัญหาเหตุเดือดร้อนรำคาญในที่สาธารณะ และกฎหมายในหมวดที่ 3 คือ กฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะ ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของยานพาหนะ การ

---

[13] สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, รวมกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ID. Print, 2551), น.3.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpr.mrct.go.th โดย ศรายุธ สรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

ตรวจสอบ และการดำเนินการกับยานพาหนะที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน ตลอดจนการควบคุมการเดินเรือด้วย ซึ่งสามารถแบ่งการพิจารณาได้เป็นมาตรการต่างๆ กล่าวคือ

1. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียง โดยแบ่งเป็น มาตรการทั่วไปในการควบคุมระดับเสียง และมาตรการควบคุมระดับเสียงจากแหล่งกำเนิด

2. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

3. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

4. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาที่เรือแล่นรอบเกาะอัมพวา

5. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ

โดยมีรายละเอียดของแต่ละมาตรการดังต่อไปนี้

2.1 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียง

2.1.1 หลักการทั่วไปในการควบคุมระดับเสียง

มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 [14] ได้กำหนดว่าเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยจะต้องอาศัยหลักวิชาการ กฎเกณฑ์ และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย

1. มาตรฐานคุณภาพน้ำในแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และแหล่งน้ำสาธารณะอื่นๆ ที่อยู่ภายในแผ่นดิน โดยจำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำในแต่ละพื้นที่

2. มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง รวมทั้งบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำ

3. มาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาล

---

[14] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37 ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 1

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย เศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

4. มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

5. มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป

6. มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ

วัตถุประสงค์ของการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ดังกล่าว เนื่องจากในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นควรจะต้องมีการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย มาตรฐานให้ชัดเจนเพื่อจะได้ปฏิบัติตามนโยบาย หรือเป้าหมายนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้สิ่งแวดล้อมนั้นมีคุณภาพตามที่กำหนดเป้าหมาย หรือตามที่ตั้งเป็นมาตรฐานไว้ และต้องมีการตรวจสอบหรือเฝ้าระวังว่าคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นจะลดลงต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ ซึ่งองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยต้องมีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาด้วยจึงจะมีผลใช้บังคับ อย่างไรก็ตาม การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 32 นี้ ไม่ได้มีจุดมุ่งหมายเพื่อการลงโทษ แต่เป็นไปเพื่อการกำหนดเป้าหมาย และเพื่อเป็นตัวชี้วัดว่าในเวลาขณะใดขณะหนึ่งนั้น คุณภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณใดมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อหาทางแก้ไขต่อไป [15]

ระดับเสียงโดยทั่วไป หมายถึง ระดับเสียงที่เกิดขึ้นในสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นระดับเสียงที่เกิดขึ้นตามปกติโดยเฉพาะในบริเวณที่มีคนอยู่อาศัย ซึ่งตามมาตรา 32 (5) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้ให้อำนาจคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป รวมถึงมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่นๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นเป้าหมายว่าคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เราประสงค์ควรจะมีมาตรฐานระดับใด [16] ซึ่งต่อมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายมาเพื่อกำหนดค่าระดับเสียงโดยทั่วไป และค่าระดับเสียงรบกวนเพื่อใช้บังคับ ทั้งนี้หากคุณภาพเสียงในสิ่งแวดล้อม หรือระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐานที่กำหนด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีมาตรการและการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาต่อไป

---

[15] อำนาจ วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2550), น. 192-194.

[16] *เพิ่งอ้าง*, น. 286.

พิพัฒน์ ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย หรา ๑๕ กรกฎาคม
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

สำหรับมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดระดับเสียงทั่วไป และเสียงรบกวนมีดังต่อไปนี้

1. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) [17] เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม 2540 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 32 (5) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ดังนี้

"ข้อ 2 ให้กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไว้ดังต่อไปนี้

(1) ค่าระดับเสียงสูงสุด กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ และ

(2) ค่าระดับเสียงโดยเฉลี่ย 24 ชั่วโมง กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ"

2. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) [18] เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2550 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดว่า

"ข้อ 2 ให้กำหนดระดับเสียงรบกวนเท่ากับ 10 เดซิเบลเอ หากระดับการรบกวนที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าระดับเสียงรบกวนตามวรรคแรก ให้ถือว่าเป็นเสียงรบกวน [19]

ข้อ 3 วิธีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะที่ไม่มีการรบกวนการตรวจวัด และการคำนวณค่าระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวนให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการควบคุมมลพิษประกาศในราชกิจจานุเบกษา"

3. ประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะไม่มีการรบกวน การตรวจวัด และคำนวณระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวน ฉบับลงวันที่ 31 สิงหาคม 2550 [20] โดยอาศัยอำนาจตามความในข้อ 3 แห่งประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) เรื่อง

---

[17] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27ง ลงวันที่ 3 เมษายน 2540 หน้า 46

[18] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 98ง ลงวันที่ 16 สิงหาคม 2550 หน้า 63

[19] ระดับเสียงที่ถือว่าเป็นเสียงรบกวน ได้แก่ ระดับเสียงที่สูงกว่าระดับเสียงพื้นฐาน (ระดับเสียงที่ตรวจวัดในสิ่งแวดล้อมเดิมขณะยังไม่มีเสียงรบกวนจากแหล่งกำเนิด) เกินกว่า 10 เดซิเบลเอ

[20] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 145ง ลงวันที่ 28 กันยายน 2550 หน้า 15

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรัยธร กระสุดเพ็ง
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

ค่าระดับเสียงรบกวน โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ อาทิ จุดตรวจวัดระดับเสียง การตรวจวัดระดับเสียงค่าต่างๆ การประมวลผลเพื่อหาค่าระดับการรบกวนเพื่อจะนำไปเปรียบเทียบระดับเสียงรบกวนตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) [21] เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวนต่อไป

เมื่อพิเคราะห์จากประกาศทั้ง 3 ฉบับแล้ว กล่าวคือ (1) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม 2540 (2) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2550 และ (3) ประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะไม่มีการรบกวน การตรวจวัด และคำนวณระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวน ฉบับลงวันที่ 31 สิงหาคม 2550 สามารถพิเคราะห์ได้ว่า ประกาศทั้ง 3 ฉบับดังกล่าวมีเจตนารมณ์ออกมาเพื่อมุ่งกำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป รวมไปถึงค่าระดับเสียงรบกวนโดยทั่วไปที่ถูกปล่อยออกสู่สภาพแวดล้อมแต่ไม่ได้กำหนดมาตรฐานระดับเสียงที่เกิดจากยานพาหนะโดยตรง อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการประกาศมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมไว้ในประกาศทั้ง 3 ฉบับ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว แต่ก็มิได้หมายความว่าหากเมื่อใดก็ตามที่คุณภาพสิ่งแวดล้อมทางเสียงลดต่ำกว่ามาตรฐานที่ได้กำหนดไว้แล้ว จะต้องมีการลงโทษบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินกว่ามาตรฐานดังกล่าวแต่อย่างใด เนื่องจากการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้นมิได้มีไว้เพื่อลงโทษ แต่เป็นการกำหนดเป้าหมายของมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจนเพื่อจะปฏิบัติตามนโยบายหรือเป้าหมายนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นเครื่องชี้ว่า ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางเสียงมีคุณภาพต่ำว่ามาตรฐานหรือไม่ หากต่ำกว่ามาตรฐานแล้วหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็มีหน้าที่ในการร่วมมือกันแก้ไขปรับปรุงต่อไป [22]

ไฟล์นี้ Download มาจาก dricnict.go.th
โดย สถาบันวิจัยและฝึกอบรม
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

[21] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนพิเศษ 98ง ลงวันที่ 16 สิงหาคม 2550 หน้า 23

[22] อำนาจ วงศ์บัณฑิต, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 15*, น. 211.

2.1.2 มาตรการควบคุมระดับเสียงจากแหล่งกำเนิด (เรือยนต์)

2.1.2.1 มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 [23]

มาตรา 55 [24] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 [25] กำหนดว่า ให้รัฐมนตรีกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับควบคุมการปล่อยมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ เนื่องจาก มาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดมีผลกระทบอย่างมากต่อการดำเนินงานในด้านต่างๆ หรือเจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษทั้งหลาย การประกาศมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามอำนาจแห่งมาตรา 55 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ยังอาจมีผลกระทบต่อมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดซึ่งกำหนดขึ้นโดยหน่วยงานราชการอื่นด้วย ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดจึงต้องมีความรัดกุมมาก เมื่อพิจารณาจากมาตรา 55 แล้วจะพบว่าผู้มีอำนาจกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เนื่องจากคณะกรรมการควบคุมมลพิษเป็นองค์กรที่มีความรู้ ความชำนาญในเรื่องมลพิษต่างๆ จึงส่งผลให้การจะกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดมีความรอบคอบมากขึ้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไม่สามารถกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดได้เองโดยปราศจากคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ อย่างไรก็ตาม เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ

---

[23] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37ก ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 1

[24] มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษและโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับควบคุมการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสีย หรือมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

[25] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 37 ลงวันที่ 4 เมษายน 2535 หน้า 1

ไฟล์นี้ Download มาจาก dmcmrt.go.th
โดย ศรัณย์ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

สิ่งแวดล้อมเห็นด้วยกับคณะกรรมการควบคุมมลพิษในการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดแล้ว มาตรฐานนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอีกชั้นหนึ่งด้วยจึงจะมีผลใช้บังคับโดยการประกาศในราชกิจจานุเบกษา จึงสรุปได้ว่า การประกาศกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดจะได้รับการพิจารณากลั่นกรองอย่างดีจากองค์กรที่เกี่ยวข้องนั่นเอง [26]

ในกรณีที่มีความแตกต่างระหว่างมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ออกตามความในมาตรา 55 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 กับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดขึ้นตามกฎหมายโดยหน่วยงานอื่นนั้น ตามมาตรา 56 [27] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดการแก้ไขการขัดกันของมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดไว้ 2 กรณี กล่าวคือ

กรณีที่ 1 หากมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นนั้น มีมาตรฐานไม่ต่ำกว่า หรือมีมาตรฐานที่มีความเข้มงวดมากกว่ามาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ก็ให้มาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นนั้นมีผลใช้บังคับต่อไป และในขณะเดียวกันมาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 55

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ บุรีเสน 5/08/2557 12:50:16
เมื่อ

---

[26] อำนาจ วงศ์บัณฑิต, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 15*, น. 211.

[27] มาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่มีการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสีย หรือมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อมโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่น และมาตรฐานดังกล่าวไม่ต่ำกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา 55 ให้มาตรฐานดังกล่าวมีผลใช้บังคับต่อไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น แต่ถ้ามาตรฐานดังกล่าวต่ำกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา 55 ให้ส่วนราชการที่มีอำนาจตามกฎหมายนั้นแก้ไขให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ในกรณีที่มีอุปสรรคไม่อาจดำเนินการเช่นว่านั้นได้ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นผู้ชี้ขาด เมื่อมีคำชี้ขาดเป็นประการใดให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามคำชี้ขาดนั้น”

ก็มีผลบังคับต่อไปด้วยเช่นกัน และ

กรณีที่ 2 หากมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นนั้น มีมาตรฐานต่ำกว่า หรือมีมาตรฐานที่มีความเข้มงวดน้อยกว่ามาตรฐานที่กำหนดโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก็จะต้องมีการปรับมาตรฐานตามกฎหมายอื่นนั้นให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานที่ออกตามความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ด้วย[28]

แม้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนโดยอาศัยอำนาจแห่งมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แล้ว มาตรฐานดังกล่าวจะยังไม่มีผลใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษ หากแต่ต้องมีการกำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานนั้นก่อนตามความในมาตรา 68[29] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

---

[28] อำนาจ วงศ์บัณฑิต, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 15*, น. 211-212.

[29] มาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุม การปล่อยอากาศเสีย รังสี หรือมลพิษอื่นใดที่อยู่ในสภาพเป็นควัน ไอ ก๊าซ เขม่า ฝุ่น ละออง เถ้าถ่านหรือมลพิษอากาศ ในรูปแบบใดออกสู่บรรยากาศไม่เกินมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58

เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่กำหนดตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่ต้องติดตั้ง หรือจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์หรือเครื่องมืออื่นใดสำหรับการควบคุม กำจัด ลด หรือขจัดมลพิษซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศตามที่เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษกำหนดเว้นแต่จะได้มีระบบ อุปกรณ์หรือเครื่องมือดังกล่าว ซึ่งเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษได้ทำการตรวจสภาพและทดลองแล้วเห็นว่ายังใช้การได้อยู่แล้ว เพื่อการนี้เจ้าพนักงานควบคุมมลพิษจะกำหนดให้มีผู้ควบคุมการดำเนินงานระบบบำบัดอากาศเสีย อุปกรณ์ หรือเครื่องมือดังกล่าวด้วยก็ได้

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.rtc.go.th โดย ศราพร วรรณสัย เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

แห่งชาติ พ.ศ. 2535 เสียก่อน ตัวอย่างของการกำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้แก่ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดให้เหมืองหินเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือน ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 เป็นต้น [30]

สำหรับกรณีมาตรฐานเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงของยานพาหนะที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 นั้นได้ถูกกำหนดการควบคุมมลพิษไว้ตามความในมาตรา 64 [31] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 เป็นการเฉพาะอยู่แล้ว กล่าวคือ “ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55” ซึ่งเป็นบทมาตราที่แยกการควบคุมมลพิษทางเสียงเฉพาะที่เกิดจากยานพาหนะออกมาอย่างชัดเจน และเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว โดยไม่จำเป็นต้องประกาศให้เรือยนต์เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงที่ต้องถูกควบคุมตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 อีก

จากความข้างต้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องมาศึกษากฎหมายลำดับรองที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่สามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.rmct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรมเสน
เมื่อ 03/08/2557 12:50:16

ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับกับแหล่งกำเนิดมลพิษที่ปล่อย หรือก่อให้เกิดเสียงหรือความสั่นสะเทือนเกินกว่าระดับมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58 ด้วยโดยอนุโลม”

[30] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125ง ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2548 หน้า 31

[31] มาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55”

1. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล [32] ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2553

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้ ออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเรือที่จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของประกาศฉบับนี้คือเรือกลเท่านั้น คำว่า “เรือกล” ตามที่กำหนดในประกาศฉบับนี้ หมายถึง เรือกล ตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย ดังนั้นจึงต้องมาพิจารณาคำจัดความของคำว่า “เรือกล” ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งในมาตรา 5 (4) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ได้ให้ความหมายของเรือกลไว้ ดังนี้ “เรือกล” หมายความถึง เรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม ซึ่งเรือที่ใช้ในการนำท่องเที่ยวชมหิ่งห้อยในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวามีลักษณะอย่างเดียวกับ “เรือกล” และ “เรือยนต์” ตามนิยามของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั่นเอง เนื่องจากคำที่ใช้เรียกประเภทเรือกลนั้นยังไม่ทันกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเพราะเหตุว่าในสมัยโบราณนั้นเรือมักจะใช้เครื่องจักรไอน้ำเป็นเครื่องจักรกลในการทำงาน จึงมีการใช้ศัพท์ว่า “เรือกล” แต่เมื่อมาถึงในปัจจุบัน มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีทันสมัยขึ้น มีการประดิษฐ์เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันในการเดินทาง ดังนั้น เรือในสมัยใหม่จึงเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แบบใหม่ และถูกเรียกว่า “เรือยนต์” แต่คำนิยามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นไม่ได้เปลี่ยนแก้ไขชื่อตามความทันสมัยในปัจจุบัน ดังนั้น จึงปรากฏคำว่าเรือกลอยู่ในปัจจุบันนี้นั่นเอง [33]

โดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือกล ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้ มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1.1 มาตรฐานระดับเสียงของเรือกลที่ใช้ในน่านน้ำไทยขณะที่เดินเครื่องยนต์อยู่กับที่โดยไม่รวมแตรสัญญาณต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ เมื่อตรวจวัดระดับเสียงในระยะห่างจากท่อไอเสียของเรือกล หรือกราบเรือกล 0.5 เมตร ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อ 3 แห่งประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับนี้

---

[32] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 40ง ลงวันที่ 30 มีนาคม 2553 หน้า 44

[33] สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์, “มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษจากเรือกล : ศึกษาเฉพาะกรณีเรือกลในคลองแสนแสบ”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), น. 24.

1.2 วิธีการตรวจสอบระดับเสียงของเรือกลนั้น ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดระดับเสียงของเรือกล โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1.2.1 การตั้งค่าก่อนการตรวจวัดระดับเสียง

ทุกครั้งก่อนทำการตรวจสอบระดับเสียงของเรือต้องมีการตั้งค่าต่างๆ ก่อน กล่าวคือ ต้องสอบเทียบมาตรระดับเสียงกับเครื่องกำเนิดมาตรฐาน เช่น ฟิสตันโฟน (Piston Phone) หรือ อะคูสติคคาลิเบรเตอร์ (Acoustic Calibrator) หรือตรวจสอบตามที่ระบุไว้ในคู่มือการใช้งานของผู้ผลิตมาตรระดับเสียง และจะต้องปรับมาตรระดับเสียงไว้ที่วงจรถ่วงน้ำหนัก A (Weighting Network A) และที่ลักษณะความไวตอบรับเสียง Fast (Dynamic Characteristics Fast) นอกจากนั้นแล้ว มาตรความเร็วรอบของเครื่องยนต์ที่นำมาใช้ตรวจสอบมีความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละ 3 ของค่าเต็มสเกล

1.2.2 วิธีการตรวจสอบค่าระดับเสียงของเรือยนต์

(1) ให้ทำการตรวจวัดระดับเสียงของสภาพแวดล้อมในขณะนั้นก่อน หากค่าระดับเสียงของสิ่งแวดล้อมที่วัดได้ในบริเวณสถานที่ตรวจวัดเกินกว่า 90 เดซิเบลเอ ให้เปลี่ยนสถานที่ตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล

(2) ก่อนทำการตรวจวัด ให้จอดเรือกลไว้อยู่กับที่ เครื่องยนต์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง หรือไม่มีภาระ และเดินเครื่องยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 5 นาที หรือขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในอุณหภูมิทำงานปกติ กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่สูงจากขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรือมากกว่า 0.2 เมตร ให้จอดเรือชิดขอบตลิ่งหรือท่าเทียบเรือ กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่ต่ำกว่าขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรือให้จอดเรือห่างจากขอบตลิ่ง หรือท่าเทียบเรืออย่างน้อย 1 เมตร

(3) ตำแหน่งของเรือยนต์และเครื่องยนต์

ก่อนการตรวจสอบนั้นต้องให้เรือยนต์จอดอยู่กับที่ โดยให้เครื่องยนต์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่างและเดินเครื่องยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า 5 นาที โดยต้องให้ขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในอุณหภูมิทำงานที่ปกติด้วย นอกจากนั้นแล้ว หากมีขอบตลิ่งบริเวณนั้น ต้องจอดเรือยนต์ที่จะดำเนินการวัดระดับเสียงให้ห่างจากขอบตลิ่งอย่างน้อย 1 เมตรด้วย

(4) ตำแหน่งของไมโครโฟน

ในขั้นตอนของการตรวจวัดระดับเสียงนั้นต้องหันแกนไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงเข้าหาเรือที่จะตรวจสอบ ซึ่งรายละเอียดของตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหันแกนไมโครโฟน แยกเป็น 5 กรณี (รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวกที่ 1)

ในกรณีที่ 1 คือกรณีที่มีท่อไอเสียท่อเดียว

หากปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำใน

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ ธรรมเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

ระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้ามาปลายท่อไอเสียโดยทำมุม 45 องศา กับทิศทางของปลายท่อไอเสีย และห่างจากปลายท่อไอเสียเป็นระยะทาง 0.5 เมตร

หากปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือ ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้าหาปลายท่อไอเสียโดยทำมุม 45 องศา กับริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านปลายทางออกของท่อไอเสีย และห่างจากริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านปลายทางออกของท่อไอเสีย เป็นระยะทาง 0.5 เมตร

ในกรณีที่ 2 คือกรณีที่ท่อไอเสียมี 2 ท่อ หรือมากกว่า ซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียน้อยกว่า หรือเท่ากับ 0.3 เมตร หากเป็นกรณีที่ปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามวิธีที่กำหนดไว้สำหรับกรณีที่ 1ข้างต้น และให้ถือเอาทิศทางของท่อไอเสียด้านบน หรือด้านนอกของเรือกลเป็นเกณฑ์

แต่หากเป็นกรณีที่ปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามวิธีที่กำหนดไว้สำหรับกรณีที่ 1ข้างต้น และให้ถือเอาทิศทางของท่อไอเสียด้านบน หรือด้านนอกของเรือกลเป็นเกณฑ์

ในกรณีที่ 3 คือกรณีท่อไอเสียมี 2 ท่อ หรือมากกว่า ซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียมากกว่า 0.3 เมตร หรือในกรณีที่ท่อไอเสียต่อจากหม้อพักคนละใบ ไม่ว่าจะมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียเท่าใด สำหรับกรณีปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล และกรณีปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามวิธีที่กำหนดไว้สำหรับกรณีที่ 1ข้างต้นในทุกท่อไอเสีย

ในกรณีที่ 4 คือกรณีที่ท่อเสียของเรืออยู่ในแนวดิ่ง ให้ตั้งไมโครโฟนในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย โดยให้แกนไมโครโฟนอยู่ในแนวดิ่งชี้ขึ้นข้างบน และห่าง 0.5 เมตร จากริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านที่อยู่ใกล้กับปลายท่อไอเสียมากที่สุด

ในกรณีที่ 5 คือกรณีที่ไม่สามารถหันแกนไมโครโฟนตามที่กำหนดในกรณีที่ 1 ถึงกรณีที่ 4 ข้างต้นได้ ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับกราบเรือกลด้านเดียวกับท่อไอเสีย แล้วหันไมโครโฟนเข้าหากราบเรือตั้งฉากกับทิศทางออกของไอเสีย และห่างจากกราบเรือกลด้านเดียวกับท่อไอเสียเป็นระยะทาง 0.5 เมตร

(5) การตรวจสอบเครื่องยนต์

ให้เร่งเครื่องยนต์ให้มีความเร็วรอบเท่ากับความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด หรือความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ แล้วแต่กรณี โดยให้ตรวจสอบค่าระดับเสียง 2 ครั้ง และให้ถือเอาค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นค่าระดับเสียงของเรือกล หากค่าระดับเสียงของเรือกลที่ตรวจสอบทั้ง 2 ครั้ง แตกต่างกันเกินกว่า 2

ไฟล์นี้ downloadจากdpc.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสาย เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

เดซิเบลเอ ให้ตรวจวัดระดับเสียงโดยเริ่มต้นใหม่

ทั้งนี้ การอ่านค่าระดับเสียงของเรือกลที่ทำการตรวจวัดได้นั้นจะต้องไม่มีบุคคล หรือสิ่งกีดขวาง ระหว่างไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงกับปลายท่อไอเสีย หรือกราบเรือกล ภายในระยะ 0.5 เมตร

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ฉบับนี้ ออกโดยอาศัยอำนาจของมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดระดับเสียงของเรือกล (ซึ่งหมายความรวมถึงเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องรอบเกาะอัมพวาด้วย) ที่ใช้ในน่านน้ำไทยขณะที่เดินเครื่องยนต์อยู่กับที่โดยไม่รวมแตรสัญญาณต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ และวิธีการตรวจวัดระดับเสียงของเรือในวิธีต่างๆ ไว้อย่างชัดเจน ดังนั้นจึงน่าจะสามารถนำมาปรับใช้เพื่อการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ในปัจจุบัน โดยเจ้าพนักงานมีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้โดยฝ่าฝืนกำหนดมาตรฐานระดับเสียงดังกล่าวได้โดยเด็ดขาด หรือห้ามใช้จนกว่าจะได้มีการแก้ไข ปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้ เป็นอำนาจตามความในมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดว่า “ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามความในมาตรา 55” นั่นเอง

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ไม่ได้มีเจตนารมณ์ที่จะลงโทษผู้ที่นำยานพาหนะที่ปล่อยมลพิษเกินกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรฐานโดยทันทีในครั้งแรก เนื่องจากมาตรา 65 [34] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้อำนาจเจ้าพนักงานออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะโดยเด็ดขาด หรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขให้เป็นไปตามมาตรฐานก่อน นอกจากนั้นแล้ว เจ้าพนักงานผู้ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะตามมาตรา 65 ต้องทำเครื่องหมายให้ปรากฏเด่นชัดที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือ “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมายอื่นซึ่งเป็นที่รู้และเข้าใจของประชาชนทั่วไปไว้ ณ ส่วนหนึ่งส่วนใดของยานพาหนะ ทั้งนี้เป็นไปตาม

[34] มาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนตามมาตรา 64 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาดหรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55”

ไฟล์นี้ download มาจาก dirc.nrct.go.th โดย ศรายุธ มรรเพลิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

มาตรา 66 [35] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ การทำเครื่องหมาย หรือการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะตามความในมาตรา 66 นี้ จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกคำสั่ง การยกเลิกคำสั่ง การทำและยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ และการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ พ.ศ. 2550 [36] ลงวันที่ 19 มีนาคม 2550 ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้ ออกตามความในมาตรา 11 และมาตรา 66 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข 2) โดยมีสาระสำคัญที่สามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ดังนี้

1. เมื่อเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่ามีการใช้เรือยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ เกินกว่า 100 เดซิเบลเอ ที่วัดได้ด้วยมาตรระดับเสียงที่ระยะห่างท่อไอเสียของเรือ หรือกราบเรือในระยะ 0.5 เมตรนั้น เจ้าพนักงานมีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์นั้นเป็นการชั่วคราว

2. เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ที่ถูกห้ามใช้ชั่วคราวตามข้อ 1 ต้องแก้ไขปรับปรุงเรือยนต์ไม่ให้ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ลงวันที่ 4 มกราคม 2553 ที่กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกลขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่โดยไม่รวมแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ โดยหลังจากที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ได้ดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงเครื่องยนต์เรือแล้ว ต้องนำเรือยนต์ไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่มีคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราว

---

[35] มาตรา 66 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในการออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะตามมาตรา 65 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งทำเครื่องหมายให้เห็นปรากฏเด่นชัดเป็นตัวอักษรที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือ “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมายอื่นใดซึ่งเป็นที่รู้และเข้าใจของประชาชนโดยทั่วไปว่ามีความหมายอย่างเดียวกันไว้ ณ ส่วนใดส่วนหนึ่งของยานพาหนะนั้นด้วย

การทำและการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง หรือการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

[36] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 20ก ลงวันที่ 12 เมษายน 2550 หน้า 5

ไฟล์นี้ Download มาจาก dpic.rdpb.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

3. หากพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแล้วเห็นว่าเรือยนต์นั้นยังคงก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ คือ 100 เดซิเบลเอ เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์นั้นอาจดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงเรือยนต์นั้นได้อีกครั้งภายใน 30 วัน นับแต่วันที่มีคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราว สำหรับในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจภายหลังการแก้ไข ปรับปรุง แล้วพบว่าเรือยนต์นั้นไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐาน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งเพื่อยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว มีผลทำให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์สามารถนำเรือยนต์ที่ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วกลับมาใช้ได้ตามปกติ

อย่างไรก็ตาม หากพ้นระยะเวลา 30 วัน นับแต่วันที่มีคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1 แล้ว หากเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์นั้นได้นำเรือยนต์ที่ถูกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราวไปใช้โดยไม่นำมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ หากพนักงานเจ้าหน้าที่ไปพบที่ใด และตรวจสอบพบว่าเรือยนต์นั้นได้แก้ไขจนไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานแล้ว พนักงานเจ้าหน้าที่มีหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์นั้นชั่วคราว (การยกเลิกคำสั่งนี้ ไม่เป็นการลบล้างความผิดที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองยานพาหนะฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์ชั่วคราว)

4. เมื่อพ้น 30 วัน นับแต่วันที่มีคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์ และยังไม่สามารถแก้ไขสภาพเรือยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงที่เกินมาตรฐาน คือ เกิน 100 เดซิเบลเอ พนักงานเจ้าหน้าที่จะออกคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์นั้นเด็ดขาด ซึ่งการห้ามใช้เรือยนต์เด็ดขาดในครั้งนี้จะมีผลเป็นการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองใช้เรือยนต์โดยเด็ดขาด เว้นแต่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำเรือยนต์นั้นไปแก้ไขปรับปรุง โดยได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนเท่านั้น

5. เมื่อเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์นั้นได้แก้ไขเรือยนต์ที่ถูกคำสั่งห้ามใช้เด็ดขาดเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์นั้นต้องยื่นคำร้องต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อให้ตรวจสอบยานเรือยนต์ ณ สถานที่ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด เมื่อตรวจแล้วพบว่าเรือยนต์นั้นไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเกินไปกว่ามาตรฐานที่กำหนดคือ ไม่เกิน 100 เดซิเบลเอแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์เด็ดขาด

6. พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแจ้งไปยังกรมควบคุมมลพิษ ในทุกครั้งที่พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์ชั่วคราว หรือเด็ดขาด หรือยกเลิกคำสั่งดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษแจ้งไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยต่อไป

ในการตรวจสอบเรือยนต์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้น เจ้าพนักงานมีอำนาจสั่งให้เรือยนต์นั้นหยุด หรือเข้าไปในเรือยนต์ หรือ

ไฟล์นี้ downloaded มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศ.ดร.สายัณห์ วรรณสิริ
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

กระทำการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของเรือยนต์นั้นด้วย ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 67 [37] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนด

สภาพบังคับของมาตรการทางกฎหมายของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือ ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้นคือ หากผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้พาหนะของเจ้าพนักงานที่ออกโดยอำนาจของมาตรา 65 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 102 [38] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ หากผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานที่สั่งให้ยานพาหนะหยุด หรือเข้าไปในยานพาหนะ หรือกระทำการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของยานพาหนะนั้นโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 103 [39] แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

เมื่อพิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดวางหลักไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวข้างต้นมีการกำหนดโทษปรับสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนมีการทำให้กฎหมายมีสภาพบังคับโดยการใช้คำสั่งทางปกครองกรณีไม่ปฏิบัติตาม กล่าวคือ การห้ามใช้ยานพาหนะเป็นการชั่วคราว และการห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาด ดังนั้น มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จึงสามารถนำมาปรับใช้เพื่อแก้ไข และจัดการปัญหามลพิษทางเสียงที่ถูกปล่อยออกมาจากเรือยนต์ได้เป็นอย่างดี

---

[37] มาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 65 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ยานพาหนะหยุดเพื่อตรวจสอบหรือเข้าไปในยานพาหนะหรือกระทำการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อตรวจสอบเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ของยานพาหนะนั้นได้”

[38] มาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 65 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

[39] มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 67 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

มีการนำหลักการห้ามใช้ยานพาหนะทั้งแบบชั่วคราว และในลักษณะถาวรมาใช้บังคับกับเจ้าของเรือยนต์ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์เพื่อให้ไปดำเนินการแก้ไขไม่ให้มีเสียงที่ถูกปล่อยออกมาจากเรือยนต์ของตนเกินกว่าอัตรามาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎหมาย จึงเห็นควรสนับสนุนการใช้บังคับมาตรการทางกฎหมายในมาตรา 64 มาตรา 65 มาตรา 66 และมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ของเจ้าหน้าที่ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม ให้มีความเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

2.1.2.2 **มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456**

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมเส้นทางการคมนาคมทางน้ำ ท่าเทียบเรือ การเดินเรือ รวมทั้งป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมในน่านน้ำของไทย เป็นกฎหมายที่ควบคุมการออกใบอนุญาต การตรวจโดยมีการแบ่งประเภทของเรือที่ควบคุมเป็นหมวดๆ เช่น หมวดว่าด้วยเรือกลไฟ หมวดว่าด้วยเรือใบ เรือสำเภา หมวดว่าด้วยเรือบรรทุกสินค้า เป็นต้น

นิยามศัพท์ในมาตรา 3 [40] แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดว่า “เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ขุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ในน้ำได้ในทำนองเดียวกัน โดยคำว่า “เรือกล” หมายถึง เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม “เรือเล็ก” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย “เรือกำปั่น” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบและไม่ได้ใช้กรรเชียง แจวหรือพาย และ “เรือยนต์” หรือ “เรือกำปั่นยนต์” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม ซึ่งเรือที่ใช้ในการนำท่องเที่ยวชมหิ่งห้อยในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวามีลักษณะอย่างเดียวกับ “เรือกล” และ “เรือยนต์” ตามนิยามของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั่นเอง เนื่องจากคำที่ใช้เรียกประเภทเรือกลตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นยังไม่ทันกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสมัยปัจจุบัน เพราะเหตุว่าในสมัยโบราณนั้นเรือมักจะใช้เครื่องจักรไอน้ำเป็นเครื่องจักรกลในการทำงาน จึงมีการใช้ศัพท์ว่า “เรือกล” แต่เมื่อมาถึงในปัจจุบัน มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีทันสมัยขึ้น มีการประดิษฐ์เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันในการเดินทาง ดังนั้น เรือในสมัยใหม่จึงเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แบบใหม่ และถูกเรียกว่า “เรือยนต์” แต่คำนิยามที่กำหนดในพระราชบัญญัติ

---

[40] มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ในพระราชบัญญัตินี้ “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ขุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ในน้ำได้ ทำนองเดียวกัน”

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นไม่ได้เปลี่ยนแก้ไขชื่อตามความทันสมัยในปัจจุบัน ดังนั้น จึงปรากฏคำว่าเรือกลอยู่ในปัจจุบันนี้นั่นเอง [41]

บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือ ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีดังนี้

1. การห้ามมิให้เรือกำปั่น หรือเรือกลไฟเล็กเป่าแตรหวีด นอกจากเฉพาะเพื่อทำความสะดวกในการเดินเรือ หรือเพื่อป้องกันมิให้โดนกันกับเรืออื่น ตามความในมาตรา 122 [42] แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้มีการใช้แตรโดยไม่จำเป็นเพราะอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อน รำคาญแก่ประชาชนได้ แต่ให้ใช้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุหรือเพื่อประโยชน์ในการเดินเรือเท่านั้น

มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดในมาตรา 122 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นี้เห็นได้ชัดว่าเป็นไปเพื่อมุ่งควบคุมเฉพาะมลพิษทางเสียงที่เกิดจากการเป่าแตรหวีดบนเรือเท่านั้น แต่ไม่ครอบคลุมไปถึงการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในขณะที่เรือแล่นหรือมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์แต่อย่างใด

2. การห้ามมิให้เรือใช้แตรที่มีเสียงห้าว หรือเสียงครวญคราง เว้นแต่ได้เรือมาจากต่างประเทศที่ไม่มีเสียงอย่างอื่นนอกจากนั้น ตามความในมาตรา 123 [43] แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เนื่องจาก แตรเสียงห้าว หรือเสียงครวญครางนั้นมีเสียงแปลกประหลาด และน่าจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนนั่นเอง

ไฟล์นี้ Download มาจาก dpic.rct.go.th โดย ศรานุช วรลาภ เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

---

[41] สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 33*, น. 24.

[42] มาตรา 112 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟหรือเรือกลไฟเล็กที่ทอดสมออยู่ก็ดี หรือกำลังเดินอยู่ก็ดี เป่าแตรหวีดนอกจากเฉพาะสำหรับความสะดวกในการเดินเรือ หรือเพื่อป้องกันมิให้โดนกันกับเรืออื่นและเสียงแตรที่เป่าขึ้นนั้นห้ามมิให้เป่านานเกินกว่าสมควร ข้อบังคับที่ว่านี้ให้ใช้ได้สำหรับแตรเรือยนต์เหมือนกัน”

[43] มาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ ห้ามมิให้เรือลำใดใช้แตรที่มีเสียงห้าวหรือเสียงคราง ครวญ เว้นไว้แต่เรือมาจากต่างประเทศที่ไม่มีแตรอย่างอื่นนอกจากอย่างนั้น”

มาตรการทางกฎหมายตามมาตรา 123 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นี้ไม่สามารถนำมาปรับใช้แก้ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้ เพราะเมื่อพิเคราะห์ตามมาตรา 123 แล้วจะเห็นได้ว่ามุ่งคุ้มครองและจัดการมลพิษทางเสียงที่เกิดจากการใช้แตรของเรือเท่านั้น ไม่เกี่ยวกับเสียงดังของเครื่องยนต์เรือ

3. การห้ามมิให้ผู้ใดยิงปืนจากเรือกำปั่น หรือเรือเล็ก เว้นแต่สำหรับเป็นเครื่องสัญญาณว่ามีเหตุร้ายเกิดขึ้นแก่เรือ ตามความในมาตรา 124 [44] แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เนื่องจากเสียงยิงปืนเป็นเสียงดังที่อาจก่อให้ประชาชนตกใจ

มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดในมาตรา 124 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นี้มุ่งควบคุมเฉพาะมลพิษทางเสียงที่เกิดจากยิงปืนจากเรือเท่านั้น แต่ไม่ครอบคลุมไปถึงการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในขณะที่เรือแล่น หรือมลพิษทางเสียงที่เกิดจากเรือยนต์

4. การห้ามตีกลอง ตีฆ้อง ปล่อย หรือจุดดอกไม้เพลิงในระหว่างเวลาตั้งแต่ 4 ทุ่ม ถึงเวลาย่ำรุ่ง ภายในเขตท่ากรุงเทพ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงาน ตามความในมาตรา 125 [45] แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เพราะการกระทำดังกล่าวอาจสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้แก่ประชาชนโดยทั่วไปได้

มาตรการทางกฎหมายตามมาตรา 125 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นี้ไม่สามารถนำมาปรับใช้แก้ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้ เพราะตามมาตรา 125 แล้วจะเห็นได้ว่ามุ่งจัดการมลพิษทางเสียงที่เกิดจากการตีกลอง ตีฆ้อง ปล่อย หรือจุดดอกไม้เพลิงจากเรือเท่านั้น ไม่เกี่ยวกับเสียงดังของเครื่องยนต์เรือ

---

[44] มาตรา 124 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ นอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ห้ามมิให้ผู้ใดยิงปืนจากเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใดเป็นอันขาด เว้นไว้แต่สำหรับเป็นเครื่องสัญญาณว่ามีเหตุร้ายเกิดขึ้นแก่เรือ”

[45] มาตรา 125 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ภายในเขตท่ากรุงเทพฯ และนอกจากได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ ห้ามมิให้ผู้ใดตีกลอง ตีฆ้อง ปล่อยหรือจุดดอกไม้เพลิงในระหว่างเวลาตั้งแต่ 4 ทุ่มถึงเวลาย่ำรุ่งเป็นอันขาด”

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย พรรณธรรณลัย
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

5. เจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่ามีอำนาจขึ้นไปตรวจบนเรือกำปั่น หรือเรือเล็กได้ทุกลำเพื่อให้ทราบว่าเรือได้รับอนุญาตครบถ้วนในเรื่องต่างๆ สำหรับเรือแล้วหรือไม่ และเพื่อตรวจสอบการละเมิดต่อข้อบังคับใดๆ ที่ออกโดยเจ้าท่า ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 158 [46] แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

เมื่อพิจารณาความในมาตรา 158 แล้วจะเห็นได้ว่า มาตรา 158 ได้กำหนดวางหลักให้กรมเจ้าท่า เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐในการตรวจตรา และดำเนินการใช้บังคับกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 รวมทั้งกฎหมายลำดับรองต่างๆ ที่ได้ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ด้วย ดังนั้น ในกรณีที่กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำจังหวัดสมุทรสงครามได้บัญญัติข้อบังคับการเดินเรือ หรือประกาศต่างๆ อันเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาแล้ว เจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า หรือเจ้าพนักงานของสำนักงานการขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามย่อมมีหน้าที่ในการขึ้นไปตรวจบนเรือยนต์ว่ามีการละเมิดกฎหมาย หรือข้อบังคับใดๆ ในการปล่อยมลพิษทางเสียงเกินไปกว่าระดับมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ยังไม่มีกฎหมายลำดับรองที่ออกมาใช้บังคับเพื่อกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ไม่ได้กำหนดบทลงโทษ หรือสภาพบังคับ กรณีที่เจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า หรือของสำนักงานขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดในมาตรา 158 แพ่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แล้ว แต่เจ้าของเรือ หรือผู้ครอบครองเรือฝ่าฝืนไม่ยอมให้เจ้าพนักงานดำเนินการดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม การที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ขัดขวาง ไม่ยอมให้เจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า หรือของสำนักงานขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่

---

[46] มาตรา 158 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “เจ้าท่า เจ้าพนักงาน กองตระเวน เจ้าพนักงานกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี คนใดก็ดี ย่อมมีอำนาจโดยพระราชบัญญัตินี้ ที่จะขึ้นไปและตรวจบนเรือกำปั่นหรือเรือเล็กลำใด ๆ ได้ทุกลำ เพื่อให้ทราบว่าเรือนั้นได้รับอนุญาตสำหรับเรือแล้วหรือไม่ และเพื่อให้ทราบว่าได้มีความละเมิดต่อข้อบังคับในพระราชบัญญัตินี้ หรือในกฎข้อบังคับอย่างใด ๆ ซึ่งเจ้าท่าได้ออกโดยชอบด้วยกฎหมายอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่"

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nict.go.th โดย ศรีเพ็ญ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

กำหนดในมาตรา 158 หรือไม่ยอมให้ขึ้นไปตรวจบนเรือยนต์ว่ามีการละเมิดกฎหมาย หรือข้อบังคับใดๆ ในการปล่อยมลพิษทางเสียงเกินไปกว่าระดับมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์อาจมีความผิดฐานต่อสู้ขัดขวางเจ้าพนักงาน ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 138 [47] นอกจากนั้นแล้ว หากภายหลังที่เจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า หรือของสำนักงานขนส่งทางน้ำจังหวัดสมุทรสงครามได้ตรวจ และมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใด แต่เจ้าของเรือ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ไม่ยอมดำเนินการตามคำสั่ง อาจมีความผิดฐานไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายให้ไว้โดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร ตามมาตรา 368 [48] แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วยอีกกระทงหนึ่ง

2.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ว่า ประเภทของเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นมีผลต่อระดับการปล่อยมลพิษทางเสียงด้วย จากการสำรวจตามรายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2550-2552 พบว่าเรือที่ถูกนำมาใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้น แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ประเภทแรกคือเรือเครื่องท้าย หรือเรือหางยาว และประเภทที่สองคือเรือเครื่องนอนท้อง ซึ่งผลจากการสุ่มตรวจวัดระดับเสียงของเรือเครื่องท้าย หรือเรือหางยาว มีระดับเสียงอยู่ที่ประมาณ 124 เดซิเบลเอ ซึ่งเกินไปกว่าระดับ

---

[47] มาตรา 138 แห่งประมวลกฎหมายอาญา วางหลักว่า “ผู้ใดต่อสู้ หรือขัดขวางเจ้าพนักงานหรือผู้ซึ่งต้องช่วยเจ้าพนักงานตามกฎหมายในการปฏิบัติการตามหน้าที่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าต่อสู้หรือขัดขวางนั้น ได้กระทำโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้าย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

[48] มาตรา 368 แห่งประมวลกฎหมายอาญา วางหลักว่า “ผู้ใดทราบคำสั่งของเจ้าพนักงานซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายให้ไว้ ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนั้นโดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบวัน หรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการสั่งเช่นว่านั้น เป็นคำสั่งให้ช่วยทำกิจการในหน้าที่ของเจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายกำหนดให้สั่งให้ช่วยได้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย สุรัตน์ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

เสียงตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ คือ 100 เดซิเบลเอ ในระหว่างที่เรือเครื่องนอนท้องมีระดับเสียงจากการสุ่มตรวจไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาโดยมุ่งประสงค์ควบคุมหรือจัดการประเภทของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาแต่อย่างใด ดังนั้น เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือจึงสามารถนำเรือประเภทใดมาใช้บริการนักท่องเที่ยวได้โดยเสรี อันส่งผลต่อการควบคุม จัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม

2.3 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นรอบเกาะอัมพวามีดังต่อไปนี้

2.3.1 ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 [49] และ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 [50]

ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2496 ทั้งสองฉบับออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่ประกาศกำหนดเรือกลไฟ หรือเรือยนต์ทุกลำที่แล่นในเขตที่มีชุมนุมเรือแพคับคั่ง และภายในเขตดังต่อไปนี้ ต้องเดินผ่อนกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันเหตุอันตรายต่อเรือแพนั้นเอง และเรืออื่นๆ อันเกิดจากระลอกคลื่นของเรือนั้น (ทั้งนี้เป็นไปตามความในข้อ 3 แห่งข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 และตามบัญชีหมายเลข 1 กำหนดเขตให้เรือเดินช้าและเบา ในเขตจังหวัดสมุทรสงคราม แห่งข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496)

(1) อำเภอเมืองสมุทรสงคราม บริเวณแม่น้ำแม่กลองตั้งแต่ปากคลองแม่กลอง ถึงปากคลองลัดประดับ

(2) อำเภออัมพวา บริเวณแม่น้ำแม่กลองตั้งแต่หน้าที่ว่าการอำเภออัมพวา จนถึงสุดเขตวัด

---

[49] ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 54 ตอน 0ง ลงวันที่ 17 มกราคม 2480 หน้า 2491

[50] ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 70 ตอน 78ง ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2496 หน้า 5242

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

อัมพวันเจติยาราม และบริเวณคลองอัมพวาตั้งแต่หน้าวัดจุฬามณี ถึงปากคลองอัมพวา

(3) อำเภอบางคณฑี บริเวณแม่น้ำแม่กลองตั้งแต่ปากคลองดำเนินสะดวก ถึงปากคลองดาจ่า

หากมีการฝ่าฝืนความที่กำหนดในข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงครามทั้ง 2 ฉบับข้างต้น จะต้องได้รับโทษตามมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 “นายเรือ หรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาท ถึงห้าพันบาท” และเจ้าท่ามีอำนาจสั่งงดไม่ให้ใช้ใบอนุญาตเป็นระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี เนื่องจากละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือข้อบังคับเกี่ยวแก่การเดินเรือ ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 291 [51] แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 อีกสถานหนึ่ง

เมื่อพิเคราะห์แล้วจะเห็นว่าข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงครามทั้ง 2 ฉบับข้างต้นได้กำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องเดินผ่อนกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง และได้กำหนดสภาพบังคับไว้อย่างชัดเจนทั้งโทษทางอาญา และมาตรการทางปกครองจึงสามารถนำมาปรับใช้ในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ อย่างไรก็ตาม การใช้ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวอาจก่อให้เกิดปัญหาทางปฏิบัติในการพิจารณาว่าการเดินเรือแบบผ่อนกำลังลง หรือการแล่นเรือช้าๆ นั้นจะต้องใช้ความเร็วเรือเท่าใดจึงเกิดความไม่แน่นอนในการตีความกฎหมาย และเป็นการเอื้อให้กรมเจ้าท่าใช้ดุลพินิจในการพิจารณาและลงโทษโดยไม่สมเหตุสมผล และไม่เข้ากับสถานการณ์ของการสัญจรไปมาในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาใน

---

[51] มาตรา 291 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า “ผู้นำร่อง นายเรือ ต้นหน สรั่ง ไต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้าย ต้นกล หรือคนใช้เครื่อง ที่ได้รับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตผู้ใดหย่อนความสามารถ หรือประพฤติไม่สมควรแก่หน้าที่ ละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวแก่การเดินเรือหรือหน้าที่ของตน ให้เจ้าท่ามีอำนาจที่จะสั่งงดไม่ให้ใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีกำหนดไม่เกินสองปี แต่ไม่เป็นการลบล้างโทษอย่างอื่นซึ่งผู้นั้นจะพึงได้รับ

ถ้าผู้นั้นไม่พอใจคำสั่งให้งดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาต ให้ผู้นั้นมีสิทธิที่จะอุทธรณ์ไปยังรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้ทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของรัฐมนตรีนั้น เป็นที่สุด แต่ในระหว่างที่รัฐมนตรียังมิได้ชี้ขาด คำสั่งให้งดใช้ประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตมีผลบังคับได้”

ไฟล์นี้ download มาจาก dpu.rru.ac.th
โดย หรา ยุรการณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

ปัจจุบัน เนื่องจากในปัจจุบันเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวามักใช้ความเร็วสูงเพื่อรองรับการบริโภคของนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก

2.3.2 ข้อบังคับเพื่อควบคุมการเดินเรือ ตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ตามมาตรา 68 วรรคแรก ได้กำหนดการจัดระเบียบการเดินเรือตามความเหมาะสมของท้องที่และประเภทของเรือ และในขณะเดียวกันตามมาตรา 68 วรรคสอง ก็มีการกำหนดให้อำนาจแก่กรมเจ้าท่าในการออกข้อบังคับต่างๆ ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับในแต่ละพื้นที่ และในแต่ละสถานการณ์[52]

มาตรการทางกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นถือเป็นการเปิดช่องให้หน่วยงานท้องถิ่น สำหรับกรณีการเดินเรือในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพานั้นคือสำนักงานการขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงครามนั้น มีอำนาจในการออกข้อบังคับเพื่อควบคุมการเดินเรืออันเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดมาตรการทางกฎหมายโดยมีรายละเอียดในด้านต่างๆ เพื่อควบคุมเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ โดยสามารถกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์เพื่อให้เหมาะสมกับสภาวการณ์ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในปัจจุบัน ตัวอย่างของการปรับใช้มาตรา 68 วรรคสองในท้องถิ่น คือ กรมเจ้าท่า ได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งกรุงเทพมหานคร พุทธศักราช 2534 ลงวันที่ 25 ตุลาคม 2534 ซึ่งในข้อ 3 กำหนดว่า “... ให้เรือกลทุกลำเดินผ่อนกำลังให้

ไฟล์นี้ Download มาจาก dmc.nrct.go.th
โดย สำนักงานวิจัยแห่งชาติ
เมื่อ 05/08/2567 12:50:16

---

[52] มาตรา 68 วรรคแรก แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า ในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ นอกเขตท่าบรรดาเรือที่เดินตามน้ำให้เดินกลางลำแม่น้ำหรือลำคลอง เรือที่เดินทวนน้ำให้เดินแอบฝั่ง ถ้าไม่สามารถจะทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังว่ามานี้ ให้เดินกลางร่องน้ำ และให้ปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินเรือแห่งท้องถิ่นซึ่งตั้งขึ้นเพื่อควบคุมการเดินเรือในลำแม่น้ำหรือคลองนั้น ๆ ด้วย และในมาตรา 68 วรรคสอง วางหลักว่า ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

เบาที่สุดเพื่อป้องกันเหตุอันตรายแก่เรือนั้นๆ หรือเกิดระลอกคลื่นของเรือ โดยกำหนดเขตที่จะจำกัดความเร็วจองเรือไว้ที่เขตปทุมวันเฉพาะคลองแสนแสบ” [53]

แม้ในปัจจุบัน กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำจังหวัดสมุทรสงคราม จะยังไม่ได้ใช้อำนาจหน้าที่ตามที่มาตรา 68 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในการออกข้อบังคับการเดินเรือเพื่อควบคุม หรือจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา แต่อย่างไรก็ตาม กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม ก็สามารถใช้อำนาจตามมาตรา 68 วรรคสองนี้ ออกข้อบังคับ ซึ่งมีฐานะเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อมาจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในอนาคตต่อไป

สภาพบังคับของการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 คือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดไว้ [54]

2.4 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวา

ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงวัน และเวลาที่มีนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ดังที่ได้กล่าวรายละเอียดไว้แล้วในบทที่ 2 กล่าวคือจะมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเฉพาะในวันศุกร์ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ ตั้งแต่เวลา 15.00 น. เป็นต้นไป โดยตารางการเดินเรือโดยส่วนใหญ่เรือจะออกจากท่าเรือเวลา 18.00 น. ใช้ระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวาประมาณ 1 ชั่วโมง 15 นาที ถึง 1 ชั่วโมง 30 นาที และเรือจะกลับเข้าท่าเรือเป็นเวลาประมาณหลัง 23.00 น. อันเป็นเวลาที่ประชาชนริมน้ำใช้เป็นช่วงพักผ่อนหลับนอนแล้ว ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์จึงเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนอยู่ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาโดยมุ่งประสงค์ควบคุมหรือจัดการระยะเวลาในการแล่นเรือในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาแต่อย่างใด ดังนั้นเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือจึงสามารถนำเรือมาใช้บริการนักท่องเที่ยวได้โดยเสรีในเวลาใดก็ได้

---

[53] สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 33*, น. 89.

[54] มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 วางหลักว่า นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณเสน ณ 05/08/2557 12:50:16

อันส่งผลต่อการควบคุม จัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม

2.5 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญ คือ

2.5.1 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 [55]

ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับว่าการสาธารณสุขเป็นเรื่องเกี่ยวพันกับความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมของมนุษย์อย่างใกล้ชิด ดังนั้น ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ฉบับนี้ จึงได้กำหนดมาตรการกำกับดูแลและป้องกันเกี่ยวกับการอนามัยสิ่งแวดล้อมไว้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพของสังคมปัจจุบัน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการกำกับดูแลและป้องกันเกี่ยวกับการอนามัยสิ่งแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมดูแลกิจการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการสาธารณสุข โดยให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการดูแลกิจการสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่นด้วย โดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญในพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ดังนี้

1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข โดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการในการควบคุม หรือกำกับดูแลการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 6 แห่ง พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

2. การกระทำใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดเสียง หรือกรณีอื่นใด จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ ตามความในมาตรา 25 (4) [56] แห่งพระราชบัญญัติการ

---

[55] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 38ก ลงวันที่ 5 เมษายน 2535 หน้า 27

[56] มาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงหรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ

(1).....

(2).....

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.nrct.go.th โดย ศิริยุธ วรรณเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

สาธารณสุข พ.ศ. 2535 เนื่องจาก การกระทำที่ก่อให้เกิดเสียงจนถึงขั้นจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพนั้นน่าจะต้องก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนทั่วไป ดังนั้น จึงถือว่าเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญที่ต้องมีการดูแลโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3. เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชน รวมทั้งการระงับเหตุรำคาญ ตลอดทั้งการดูแลปรับปรุง บำรุงรักษาทางน้ำ คู คลอง และสถานที่ต่างๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ โดยเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26 [57] แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ เพื่อให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นสามารถควบคุม จัดการการกระทำที่ก่อให้เกิดเสียงจนถึงขั้นจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพนั้น ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 25 (4) ได้

4. เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง พร้อมกับกำหนดวิธีเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญ หรือวิธีเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตตามที่เห็นสมควร หากไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งและมีเหตุรำคาญเกิดขึ้น เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจจัดการเหตุรำคาญนั้นตามความจำเป็น โดยผู้เป็นต้นเหตุเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายตามความในมาตรา 27 [58] แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ เพื่อให้การควบคุม

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรเสน
เมื่อ 05/08/2567 12:50:16

---

(3).....

(4) การกระทำใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่น แสง รังสี เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษความสั่นสะเทือน ฝุ่น ละออง เขม่า เถ้า หรือกรณีอื่นใด จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ”

[57] มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วย ตลอดทั้งการดูแลปรับปรุง บำรุงรักษา บรรดาถนน ทางบก ทางน้ำ รางระบายน้ำ คู คลอง และสถานที่ต่าง ๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ ในการนี้ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่าง ๆ ได้”

[58] มาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้น ระงับหรือ

จัดการเหตุรำคาญเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้สอดคล้องกับหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

5. เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่เอกชนระงับเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นในสถานที่ได้ภายในเวลาอันสมควร พร้อมกับกำหนดวิธีเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญ หรือวิธีเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคตตามที่เห็นสมควร หากไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่ง เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจจัดการเหตุรำคาญนั้นตามความจำเป็น โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่เป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ตามความในมาตรา 28 [59] แห่งพระราชบัญญัติการ

ป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง และถ้าเห็นสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้น หรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคต ให้ระบุไว้ในคำสั่งได้

ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง และเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้น และอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีก โดยบุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น”

[59] มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นในสถานที่เอกชน ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่นั้นระงับเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง และถ้าเห็นว่าสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับเหตุรำคาญนั้น หรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นในอนาคต ให้ระบุไว้ในคำสั่งได้

ในกรณีที่ไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีก และถ้าเหตุรำคาญเกิดขึ้นจากการกระทำ การละเลย หรือการยินยอมของเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่นั้น เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าวต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการนั้น

ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นในสถานที่เอกชนอาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพ หรือมีผลกระทบต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน เจ้าพนักงานท้องถิ่นจะออกคำสั่งเป็นหนังสือห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองใช้หรือยินยอมให้บุคคลใดใช้สถานที่นั้นทั้งหมดหรือบางส่วน จนกว่าจะเป็นที่พอใจแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่า

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศราธร ภัทรณิสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

สาธารณสุข พ.ศ. 2535 ซึ่งถือเป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นในการจัดการเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นในสถานที่ของเอกชนได้ด้วย

6. ในกรณีที่เจ้าพนักงานสาธารณสุขตรวจพบเหตุที่ไม่ถูกต้อง หรือมีการกระทำใดๆ ที่ฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือข้อกำหนดท้องถิ่น ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นทราบเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ หากเหตุที่เจ้าพนักงานสาธารณสุขตรวจพบจะมีผลต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชนเป็นส่วนรวมซึ่งสมควรจะแก้ไขโดยด่วน เจ้าพนักงานสาธารณสุขมีอำนาจออกคำสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนแก้ไข หรือระงับเหตุนั้น หรือดำเนินการอย่างใดๆ ได้ตามสมควร แล้วแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นทราบ ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 46 [60] แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

สภาพบังคับของมาตรการทางกฎหมายของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 สำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่น ตามมาตรา 27 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 28 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม โดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร หรือขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 27 วรรคสอง หรือมาตรา 28 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 74 [61] แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

ได้มีการระงับเหตุรำคาญนั้นแล้วก็ได้”

[60] มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ในกรณีที่เจ้าพนักงานสาธารณสุขตรวจพบเหตุที่ไม่ถูกต้องหรือมีการกระทำใด ๆ ที่ฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือข้อกำหนดของท้องถิ่น ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขแจ้งเจ้าพนักงานท้องถิ่นเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไปโดยไม่ชักช้า

ในกรณีที่เจ้าพนักงานสาธารณสุขเห็นว่าเหตุตามวรรคหนึ่งจะมีผลกระทบต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน หรือจะเป็นอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพของประชาชนเป็นส่วนรวมซึ่งสมควรจะดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขมีอำนาจออกคำสั่งให้ผู้กระทำการไม่ถูกต้องหรือฝ่าฝืนดังกล่าวแก้ไขหรือระงับเหตุนั้นหรือดำเนินการใด ๆ เพื่อแก้ไขหรือระงับเหตุนั้นได้ตามสมควร แล้วให้แจ้งเจ้าพนักงานท้องถิ่นทราบ”

[61] มาตรา 74 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 วางหลักว่า “ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 21 มาตรา 22 มาตรา 27 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 28 วรรค

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

เมื่อพิเคราะห์บทบัญญัติตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 แล้วจะพบว่า เรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นเหตุให้เกิดเสียงจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงเกาะอัมพวานั้นถือว่าเป็น “เหตุรำคาญ” ตามความในมาตรา 25 (4) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 จึงถือว่าเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญที่ต้องมีการดูแลโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นในการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์มิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชน รวมทั้งมีอำนาจหน้าที่ในการระงับเหตุรำคาญโดยเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26 และมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง พร้อมกับกำหนดวิธีเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญด้วยทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 27 และมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ซึ่งนับว่าเป็นมาตรการทางกฎหมายส่วนหนึ่งที่สามารถนำมาปรับใช้เพื่อจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.rid.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสาม เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

2.5.2 ประมวลกฎหมายอาญา[62]

ประมวลกฎหมายอาญามีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ชื่อเสียง และทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งรักษาความสงบ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม การกำหนดมาตรการที่เป็นบทลงโทษแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญในประมวลกฎหมายอาญา มีดังนี้

1. การกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ส่งเสียง ทำให้เกิดเสียงโดยไม่มีเหตุอันสมควร จนทำให้ประชาชนตกใจ หรือเดือดร้อน ตามความในมาตรา 370 [63] ของประมวลกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชน

หนึ่งหรือวรรคสาม โดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร หรือขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 23 มาตรา 27 วรรคสอง หรือมาตรา 28 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกิน สองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

[62] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 73 ตอนที่ 95ก ฉบับพิเศษ ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2499 หน้า 12

[63] มาตรา 370 แห่งประมวลกฎหมายอาญา วางหลักว่า “ผู้ใดส่งเสียง ทำให้เกิดเสียงหรือกระทำความอื้ออึง โดยไม่มีเหตุอันสมควร จนทำให้ประชาชนตกใจหรือเดือดร้อน ต้องระวางโทษปรับ

2. การกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ทะเลาะกันอย่างอื้ออึง หรือกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในสาธารณสถาน หรือทางสาธารณ ตามความในมาตรา มาตรา 372 [64] ของประมวลกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เพื่อให้บ้านเมืองเกิดความสงบเรียบร้อย

สภาพบังคับของมาตรการทางกฎหมายของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการกระทำอันเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญตามประมวลกฎหมายอาญา กรณีที่ผู้ใดส่งเสียง หรือทำให้เกิดเสียงหรือกระทำความอื้ออึงโดยไม่มีเหตุสมควรจนทำให้ประชาชนตกใจ หรือเดือดร้อน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 100 บาท ตามที่กำหนดในมาตรา 370 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

หากผู้ใดทะเลาะกันอย่างอื้ออึง หรือกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในทางสาธารณะ หรือสาธารณสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 372 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

เมื่อพิจารณาตามความในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 372 แล้วเห็นว่ามุ่งเน้นการควบคุมเสียงดังอันเกิดจากการกระทำของคนเสียมากกว่า อาทิ การส่งเสียงทะเลาะกัน หรือการส่งเสียงกรีดร้อง เป็นต้น แต่ไม่น่าจะสามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างตรงจุด อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาตามมาตรา 370 แห่งประมวลกฎหมายอาญาที่กำหนดโทษสำหรับผู้ที่ทำให้เกิดเสียงโดยไม่มีเหตุอันสมควรนั้นจะเห็นว่าสามารถนำมาปรับใช้บังคับกับกรณีของเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ได้ เนื่องจากถือว่าเป็นการทำให้เกิดเสียงโดยไม่มีเหตุอันสมควรเช่นกัน ดังนั้น เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 100 บาท ตามที่กำหนดในมาตรา 370 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

ไม่เกินหนึ่งร้อยบาท”

[64] มาตรา 372 แห่งประมวลกฎหมายอาญา วางหลักว่า “ผู้ใดทะเลาะกันอย่างอื้ออึงในทางสาธารณหรือสาธารณสถาน หรือกระทำโดยประการอื่นใดให้เสียความสงบเรียบร้อยในทางสาธารณหรือสาธารณสถาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท”

ฟรี download บางส่วน thesis.su.ac.th
โดย ทรัพย์กรณ์สิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:10

3. หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

3.1 หน่วยงานส่วนกลาง

3.1.1 กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

3.1.1.1 สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีหน้าที่ดังนี้ [65]

จัดทำนโยบายและแผนการอนุรักษ์และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประสานและจัดทำแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประสานการจัดการให้นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ศึกษา วิเคราะห์ ประสานและกำหนดมาตรการเพื่อดำเนินการประกาศเขตพื้นที่คุ้มครองด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย แผนและมาตรการ และจัดทำรายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม ดำเนินการเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการหรือกิจกรรมของภาครัฐหรือเอกชน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลเสียหายต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม บริหารงานกองทุนสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนนโยบาย แผน และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในทุกภาคส่วน เสนอความเห็นประกอบการพิจารณากำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารที่ดิน การวางแผนการถือครองที่ดิน การสงวนและพัฒนาที่ดินเพื่อจัดให้แก่ประชาชน การสงวนหรือหวงห้ามที่ดินของรัฐ ประสานความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศและต่างประเทศ ในการดำเนินการร่วมด้านนโยบายและแผนการอนุรักษ์ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือ ตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

เมื่อพิเคราะห์จากอำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้นแล้ว เห็นว่าเป็นหน่วยงานสำคัญในการพิจารณากำหนดแนวนโยบายของรัฐเพื่อให้รองรับเรื่องการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะได้ และเป็นหน่วยงานสำคัญในการ

---

[65] สืบค้นจาก<http://www.onep.go.th/สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม>, วันที่ 18 สิงหาคม 2553.

ห้องสมุดกลาง dric.mrt.go.th
โทร 0570825-7 12:50:16

กำหนดกรอบการพัฒนาแนวทาง หรือมาตรการต่างๆ เพื่อให้การจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะนั้นมีความเป็นรูปธรรมต่อไป

3.1.1.2 **กรมควบคุมมลพิษ**

กรมควบคุมมลพิษ มีอำนาจหน้าที่ในการเสนอความเห็นเพื่อจัดทำนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้านการควบคุมมลพิษ เสนอแนะการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการในการควบคุม ป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากภาวะมลพิษ ติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษ พัฒนาระบบรูปแบบ และวิธีการที่เหมาะสมสำหรับระบบต่างๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการกากของเสีย สารอันตราย คุณภาพน้ำ อากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนประสานงานและดำเนินการเพื่อฟื้นฟูหรือระงับเหตุที่อาจเป็นอันตรายจากมลพิษในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนมลพิษ และประเมินความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ให้ความช่วยเหลือและคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการจัดการมลพิษ ประสานความร่วมมือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศในด้านการจัดการมลพิษ ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องราวร้องทุกข์ด้านมลพิษ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้านการควบคุมมลพิษ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ปฏิบัติการอื่นใด ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย [66]

ดังนั้น กรมควบคุมมลพิษ และหน่วยงานในสังกัดคือสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ถือว่าเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการป้องกัน จัดการ หรือวางมาตรการทางกฎหมายในด้านต่างๆ อันที่เกี่ยวกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือได้อย่างชัดเจน

3.1.1.3 **สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค 8 ราชบุรี และสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม**

สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคและสำนักงานสิ่งแวดล้อมจังหวัด มีหน้าที่ดังนี้คือ จัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมระดับภาค ประสานการดำเนินงาน ตลอดจนติดตาม ประเมินผลแผน และมาตรการจัดการสิ่งแวดล้อมในระดับภาค จัดทำรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาค จัดทำและพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศสิ่งแวดล้อมระดับภาค ให้คำปรึกษาและเสนอแนะทางวิชาการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนสนับสนุนและส่งเสริมศักยภาพการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและสร้างเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม พัฒนารูปแบบการจัดการสิ่งแวดล้อมบนพื้นฐานภูมิปัญญาท้องถิ่นและสภาพท้องที่ หรือพัฒนาเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับท้องถิ่น

[66] สืบค้นจาก <http://www.pcd.go.th/about/ab_mission.html>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย สรายุธ ธรรมเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

ปฏิบัติงานในฐานะเลขานุการคณะอนุกรรมการบริหารสิ่งแวดล้อมระดับภาค ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย [67]

เนื่องจากสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ราชบุรี และสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงครามเป็นหน่วยงานที่มุ่งดูแลและจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติต่างๆ เฉพาะในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม ดังนั้น จึงมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการกำหนดแผนปฏิบัติการสิ่งแวดล้อมระดับจังหวัดสมุทรสงครามเพื่อรองรับกลยุทธ์และเป้าหมายในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ซึ่งอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรสงครามได้อย่างตรงจุด และเป็นรูปธรรม

3.1.2 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3.1.2.1 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย มีอำนาจกระทำกิจการต่างๆ ดังนี้คือ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ตลอดจนการประกอบอาชีพของคนไทยในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เผยแพร่ประเทศไทยในด้านความงามของธรรมชาติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม การกีฬาและวิวัฒนาการของเทคโนโลยี ตลอดจนกิจการอย่างอื่นอันจะเป็นการชักจูงให้มีการเดินทางท่องเที่ยว สำรวจ กำหนดพื้นที่ และสถานที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวและทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่ต้องสงวนไว้เป็นของรัฐ และให้อยู่ในความควบคุมดูแลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำรวจ วางแผนและดำเนินการจัดสร้าง ส่งเสริม อนุรักษ์ ฟื้นฟู บูรณะ หรือพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวตลอดจนทรัพยากรทางการท่องเที่ยวและคุณภาพสิ่งแวดล้อม [68]

แม้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจะไม่ใช่หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการ หรือป้องกันปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะโดยตรง แต่คงปฏิเสธไม่ได้ว่าตลาดน้ำอัมพวา และเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นสามารถเติบโตและดึงดูดนักท่องเที่ยวได้จำนวนมากเช่นในปัจจุบันนี้ส่วนหนึ่งมาจากการร่วมรณรงค์ และประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยนั่นเอง และเมื่อในปัจจุบัน มีปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาอันเกิดจากการท่องเที่ยวที่เติบโตรวดเร็วเกินไป และยังคงมีผลกระทบต่อไปเนื่องจากการท่องเที่ยวได้สร้างประโยชน์และรายได้มหาศาลให้ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์

---

[67] สืบค้นจาก<http://envwest.com/about/main_about3.html>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

[68] สืบค้นจาก<http://www.mots.go.th/ewt_news.php?nid=230&filename=index>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรมสโม
เมื่อ 05/06/2557 12:50:16

หลายกลุ่ม ดังนั้น จึงเห็นว่าการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยก็เป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องในทางอ้อมกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ด้วยเช่นกัน

3.1.3 กระทรวงคมนาคม

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่กรมเจ้าท่า ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดังนี้คือ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชยนาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชยนาวี ร่วมมือและประสานงานกับองค์การ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำการพาณิชยนาวีและในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวง หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย [69]

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานส่วนกลางที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมเรือซึ่งเป็นพาหนะสำหรับใช้ในการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา และเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่ในการออกมาตรการทางกฎหมาย และมีหน้าที่ในการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจวัดระดับเสียงของเรือ การควบคุมเรือที่มีเสียงดังเกินกว่าอัตรามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง มีอำนาจหน้าที่ในการใช้บทบังคับแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายด้วย ดังนั้น กรมเจ้าท่าจึงมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งในการร่วมจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาด้วย

นอกจากนั้นแล้ว ในจังหวัดสมุทรสงครามก็ยังมีหน่วยงานสาขาของกรมเจ้าท่าอีกหน่วยงานหนึ่งคือ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งหน่วยงานนี้มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชยนาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายในเขตที่อธิบดีกำหนด และ ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย [70]

---

[69] สืบค้นจาก<http://www.md.go.th/intro_department/vision.php>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

[70] สืบค้นจาก<http://www.md.go.th/organization_hd/samutsongkhram_center.php>, วันที่ 18 มีนาคม 2553.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpc.mct.go.th โดย ศรายุธ มรรเสน ธ.ค. 05/08/2557 12:50:16

เนื่องจากสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามนั้นมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในการออกมาตรการทางกฎหมายต่างๆ เพื่อมาบังคับใช้เพื่อควบคุมระดับเสียงจากเรือยนต์ รวมทั้งการควบคุมความเร็วของเรือยนต์ และระยะเวลาที่แล่นของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา ซึ่งอยู่ในจังหวัดสมุทรสงครามได้อย่างชัดเจน ดังนั้น จึงพิเคราะห์ได้ว่า สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามจึงเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทอย่างมากในการร่วมแก้ไข และจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

3.2 หน่วยงานส่วนท้องถิ่น

3.2.1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด

องค์การบริหารส่วนจังหวัดเป็นองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่จัดตั้งขึ้นทุกจังหวัดตามพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 [71] ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2540 มีวัตถุประสงค์เพื่อทำกิจการส่วนจังหวัดอันเป็นกิจการที่แยกเป็นส่วนหนึ่งต่างหากจากกิจการอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของราชการบริหารส่วนกลางและราชการส่วนภูมิภาค โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดมีฐานะเป็นนิติบุคคลและเป็นราชการส่วนท้องถิ่นโดยมีเขตการปกครองในจังหวัดนั้นๆ ทั้งนี้เป็นไปตามที่กำหนดในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 ซึ่งตามมาตรา 45 ของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวได้กำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดไว้ทั้งสิ้น 10 ประการ อาทิ การตราข้อบัญญัติที่ไม่ขัดหรือแย้งต่อกฎหมาย การประสานและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นอื่น รวมไปถึงการคุ้มครอง ดูแล และบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติด้วย นอกจากนั้นแล้วองค์การปกครองส่วนจังหวัดยังมีหน้าที่เพิ่มเติมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 [72] มาตรา 29 ด้วย อาทิ อำนาจในการจัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง การคุ้มครอง ดูแลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การจัดการสิ่งแวดล้อมและมลพิษต่างๆ เป็นต้น [73]

---

[71] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 62ก ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2540 หน้า 1

[72] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116 ตอนที่ 114ก ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2542 หน้า 48

[73] นันทวัฒน์ บรมานันท์, การปกครองส่วนท้องถิ่น, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2552), น. 124-129.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย สรายุ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

ดังนั้น องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม จึงเป็นหน่วยงานท้องถิ่นที่มีความเกี่ยวข้องในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา อย่างชัดเจน เนื่องจาก เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาอยู่ในเขตอำนาจการปกครองขององค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงครามนั่นเอง

3.2.2 เทศบาล

เทศบาลมิได้จัดตั้งขึ้นทั่วทั้งประเทศ แต่จะจัดขึ้นเป็นแห่งๆ ไป ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 โดยเมื่อรัฐพิจารณาเห็นควรที่จะยกท้องถิ่นใดเป็นเทศบาลก็จะตราพระราชกฤษฎีกายกฐานะท้องถิ่นนั้นเป็นเทศบาลเป็นแห่งๆ ไป ซึ่งตามมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ได้กำหนดอำนาจและหน้าที่ของเทศบาลไว้ แบ่งเป็นประเภทใหญ่ๆ อาทิ (ก) การสาธารณสุข (ข) การสาธารณูปการ (ค) การโยธาสาธารณะ (ง) การศึกษา (ฉ) การสาธารณูปโภคและเทศพาณิชย์ (ช) การทะเบียนราษฎร (ซ) การบำรุงและส่งเสริมการทำมาหากินของราษฎร นอกจากนั้นแล้ว ตามมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 กำหนดให้เทศบาลมีอำนาจในการตราเทศบัญญัติได้โดยไม่ขัดหรือแย้งต่อกฎหมายเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของเทศบาล และในกรณีนี้กฎหมายบัญญัติให้เทศบาลตราเทศบัญญัติได้ 3 ประเภท คือ เทศบัญญัติทั่วไป เทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี และเทศบัญญัติชั่วคราว อย่างไรก็ตามผู้ว่าราชการจังหวัดจะเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเพื่อยุบสภาเทศบาลได้โดยในคำสั่งยุบสภาเทศบาลจะต้องแสดงเหตุผลไว้ในคำสั่งด้วย [74]

ในปัจจุบันเทศบาลในอำเภอเมืองสมุทรสงคราม มี 1 เทศบาล คือ เทศบาลเมืองสมุทรสงคราม เนื้อที่ 8.0 ตารางกิโลเมตร และเทศบาลในอำเภออัมพวา มี 2 เทศบาล คือ เทศบาลตำบลอัมพวา เนื้อที่ 2.5 ตารางกิโลเมตร และเทศบาลตำบลเหมืองใหม่ เนื้อที่ 6.70 ตารางกิโลเมตร [75] ดังนั้น การจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาจึงมีความเกี่ยวข้องกับเทศบาลหลายส่วน กล่าวคือ เทศบาลเมืองสมุทรสงคราม เทศบาลตำบลอัมพวา และเทศบาลตำบลเมืองใหม่

---

[74] นันทวัฒน์ บรมานันท์, *เพิ่งอ้าง*, น. 140-144.

[75] สืบค้นจาก http://www.samutsongkhram.go.th/place.htm, วันที่ 20 ตุลาคม 2553.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศศิยุ ภรรณเสน วันที่ 05/08/2567 12:50:16

3.2.3 องค์การบริหารส่วนตำบล

องค์การบริหารส่วนตำบลเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีขนาดเล็กที่สุดและนับได้ว่ามีความใกล้ชิดมากที่สุดกับประชาชน เนื่องจาก องค์การบริหารส่วนตำบลจัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 ซึ่งได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์ในการจัดตั้งองค์การบริหารส่วนตำบลไว้ในมาตรา 40 วางหลักว่า สภาตำบลที่มีรายได้โดยไม่รวมเงินอุดหนุนในปีงบประมาณที่ล่วงมาติดต่อกันสามปี เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าปีละ 150,000 บาท หรือตามเกณฑ์รายได้เฉลี่ยของสภาตำบลที่ได้มีประกาศของกระทรวงมหาดไทยกำหนดไว้ อาจจัดตั้งเป็นองค์การบริหารส่วนตำบลได้ ซึ่งการจัดตั้งต้องทำโดยการประกาศของกระทรวงมหาดไทยที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยระบุชื่อและเขตขององค์การบริหารส่วนตำบลไว้ในประกาศด้วย ดังนั้น องค์การบริหารส่วนตำบลจึงมีฐานะเป็นนิติบุคคลและเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นที่ประกอบไปด้วย 2 ส่วน คือ (1) สภาองค์การบริหารส่วนตำบล ที่มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 46 แห่งกฎหมายว่าด้วยสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล คือ การให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาองค์การบริหารส่วนตำบลเพื่อเป็นแนวทางในการบริหารกิจการขององค์การบริการส่วนตำบล พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนตำบล และควบคุมการปฏิบัติงานของนายกองค์การบริหารส่วนตำบลให้เป็นไปตามนโยบายและแผนพัฒนาองค์การบริหารส่วนตำบล กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับของทางราชการ และ (2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ที่มีหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 59 แห่งกฎหมายว่าด้วยสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล เช่น การกำหนดนโยบายโดยไม่ให้ขัดต่อกฎหมาย เป็นต้น

องค์การบริหารส่วนตำบลมีอำนาจและหน้าที่ในการพัฒนาตำบลตามมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 และตามความในมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ได้แก่ การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางน้ำทางบก รักษาความสะอาดถนน ทางน้ำ ทางเดิน ที่สาธารณะ กำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล คุ้มครองดูแล และบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ราชการมอบหมายโดยจัดสรรงบประมาณและบุคลากรให้ตามความจำเป็นและสมควร โดยสามารถออกเป็นข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนตำบลได้ อย่างไรก็ตาม เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของประชาชนในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล นายอำเภอจะรายงานความเห็นเสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อยุบสภาองค์การบริหารส่วนตำบลก็ได้ ทั้งนี้ ผู้ว่าราชการจังหวัดมีอำนาจจะยุบองค์การบริหารส่วนตำบลได้ โดยต้องแสดงเหตุผลไว้ในคำสั่งด้วย [76]

[76] นันทวัฒน์ บรมานันท์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 73*, น. 145-150.

ไฟล์นี้ download มาจาก dpu.ac.th โดย ศรายุธ วรรณเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

ในปัจจุบันจังหวัดสมุทรสงครามมีองค์การบริหารส่วนตำบลทั้งสิ้น 30 แห่ง โดยแบ่งเป็นองค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเมืองจังหวัดสมุทรสงครามจำนวน 10 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภออัมพวา จำนวน 11 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอบางคนทีอีก 9 แห่ง ที่มีความเกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา [77]

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

[77] สืบค้นจากhttp://www.samutsongkhram.go.th/abt.htm, วันที่ 20 ตุลาคม 2553.

บทที่ 5

ปัญหาและข้อเสนอแนะในการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ในปัจจุบันนี้ คงหลีกเลี่ยงไม่ได้ว่าการท่องเที่ยวได้กลายเป็นอุตสาหกรรมหลักอย่างหนึ่งของประเทศไทย ที่ส่งผลให้ประเทศไทยมีเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รวมทั้งบุคคลในภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างมหาศาล โดยพิจารณาได้จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม และการสนับสนุน รณรงค์ให้มีการท่องเที่ยวในประเทศไทยกันอย่างจริงจัง ประเทศไทยนั้นเป็นประเทศที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างมากประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย เนื่องจากประเทศไทยมีแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติที่งดงาม น่าค้นหา รวมไปถึงยังมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ หรือเชิงอนุรักษ์อยู่ตามภูมิภาคต่างๆ ของประเทศด้วย

เมื่อแม่น้ำแม่กลอง วิถีชีวิตของชาวสมุทรสงครามที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ริมรอบเกาะอัมพวา โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณตลาดน้ำยามเย็นอัมพวา รวมทั้งความงามของหิ่งห้อยที่ส่งแสงระยิบระยับใต้ต้นลำพูในเวลาค่ำคืนได้กลายเป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวเพื่อชมความงาม ศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี และวิถีชีวิตของคนชในชุมชนรอบเกาะอัมพวามากขึ้นทุกวันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งความเฟื่องฟูของการท่องเที่ยวเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นส่วนหนึ่งคงเป็นผลมาจากการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชน การสนับสนุนการท่องเที่ยวโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และจากปากบอกต่อปากผ่านสื่อบุคคล จึงทำให้มีนักท่องเที่ยวหลั่งไหลมายังอัมพวาไม่ขาดสาย และสาเหตุอีกส่วนหนึ่งคือเมืองสมุทรสงครามนั้นมีองค์ประกอบที่สามารถสนับสนุนการท่องเที่ยวได้อย่างไม่ขาดตกบกพร่องเพราะสามารถเดินทางไปถึงได้อย่างสะดวกส่งผลให้จำนวนรีสอร์ท บ้านพัก และโฮมเสตย์ ถูกสร้างขึ้นอย่างมากครอบคลุมพื้นที่ตลอดเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา และถูกจองเต็มในทุกวันเสาร์ อาทิตย์ จำนวนผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวโดยเฉพาะผู้ให้บริการทางเรือยนต์เพื่อชมวิถีชีวิตชุมชนไปเที่ยวชมตลาดน้ำยามเย็นอัมพวา และนำชมหิ่งห้อยตามเส้นทางรอบเกาะอัมพวานั้นมีเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากการสัมภาษณ์ คุณปรีชา เจี๊ยบหยู ประธานศูนย์ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บ้านลมทวน ต.บ้านปรก อ.อัมพวา จ.สมุทรสงคราม ผู้ที่มีบ้านเรือนตั้งอยู่ริมน้ำในเส้นทางท่องเที่ยว ได้ความว่า ประชาชนที่อยู่ตามสองฝั่งคลองและฝั่งแม่น้ำในเส้นทางรอบเกาะอัมพวานั้นได้รับผลกระทบจากเสียงดังของเรือยนต์ จำนวนหิ่งห้อยที่เคยมีอยู่ชุกชุมจนเป็นสิ่งที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวก็เริ่มมีจำนวนเบาบางลงและเปลี่ยนไปชุกชุมอยู่ในพื้นที่ที่ห่างไกลแทน เพราะหิ่งห้อยถูกรบกวนจากนักท่องเที่ยว และสิ่งที่น่าวิตกไปกว่านั้นก็คือ ชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบเดือดร้อนรำคาญจากการท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย และจากเสียงดังของเรือยนต์นั้นเริ่มตัดต้นลำพูซึ่งเป็นต้นไม้ที่หิ่งห้อยเกาะอาศัยทิ้งไป ทั้งนี้ เพื่อจะได้ไม่ต้องถูกรบกวนจากนักท่องเที่ยว และเรือยนต์

ไฟล์นี้ Download มาจาก ปทุมธานี.mrct.go.th
โดย สำนักวิจัย วิทยาลัยนครราชสีมา
เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

ดังนั้น ในบทนี้ผู้เขียนจะนำเสนอถึงสาเหตุของปัญหาในด้านต่างๆ กล่าวคือ ปัญหาอันเนื่องมาจากนโยบายแห่งรัฐ ปัญหาอันเนื่องมาจากมาตรการทางกฎหมาย และปัญหาจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอข้อเสนอแนะสำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

1. ปัญหาและข้อเสนอแนะอันเนื่องมาจากนโยบายแห่งรัฐ

1.1 ปัญหาอันเนื่องมาจากนโยบายแห่งรัฐ

นโยบายแห่งรัฐ เป็นกรอบการดำเนินงานสำคัญที่วางแนวทางและกลยุทธ์ต่างๆ ว่าจะพัฒนา และขับเคลื่อนประเทศ หรือจังหวัดไปในแนวทางและทิศทางใด ดังนั้น นโยบายแห่งรัฐที่ได้นำเสนอมาแล้วในบทที่ 3 กล่าวคือ (1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) (2) นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2540-2559 (3) แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 (4) แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 จึงเป็นองค์ประกอบสำคัญส่วนหนึ่งในการดำเนินการแก้ไข หรือการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา อย่างไรก็ตาม ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์นั้นยังมีให้เห็นอยู่และยังส่งผลกระทบในหลายด้าน ดังนั้น จึงเห็นควรวิเคราะห์ว่าผลกระทบดังกล่าวเกิดจากปัญหาทางนโยบายแห่งรัฐอย่างไร โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มีนโยบายบังคับ

เมื่อพิจารณานโยบายของรัฐตามที่ได้กล่าวมาในบทที่ 3 แล้ว ย่อมเห็นได้ว่า แม้รัฐบาลจะให้ความสำคัญกับปัญหาเรื่องมลพิษว่าเป็นปัญหาที่ต้องเร่งดำเนินการแก้ไข โดยการกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินการแก้ไข จัดการปัญหามลพิษต่างๆ ไว้ในแนวนโยบายของรัฐหลายส่วน อาทิ กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) แต่การให้ความสำคัญกับการแก้ไข จัดการปัญหามลพิษนั้นก็ไม่ได้มีการกำหนดเฉพาะเจาะจงลงไปถึงปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงแต่อย่างใด ในทางตรงกันข้าม ปัญหามลพิษที่ได้รัฐบาลมักให้ความสำคัญโดยกำหนดเป็นนโยบายและแนวทางการดำเนินงานต่างๆ ไว้อย่างชัดแจ้ง คือ ปัญหามลพิษทางน้ำ และปัญหามลพิษทางอากาศเท่านั้น ซึ่งเมื่อพิเคราะห์แล้วอาจจะเป็นสาเหตุเนื่องจากปัญหามลพิษทางเสียงนั้นไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างปัจจุบันทันที หรือไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างเฉียบพลันแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง แต่หากต้องใช้ระยะเวลาในการสะสม และซึมซับมลพิษทางเสียงเป็นเวลานานจึงจะก่อให้เกิด

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศ.ดร.ยุรี วรรณเลิศ
เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

อันตรายแก่กาย หรือจิตใจที่ปรากฏได้แก่ หูหนวก หูตึง เป็นต้น นอกจากนั้นแล้ว อาการทางจิตใจที่ผู้ได้รับมลพิษได้รับนั้นก็ยากแก่การพิสูจน์ว่ามีสาเหตุมาจากการได้รับมลพิษทางเสียงเป็นเวลานาน

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ซึ่งเป็นแผนที่กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศโดยรวม โดยมุ่งเน้น การรักษาฐานทรัพยากรธรรมชาติและความสมดุลของระบบนิเวศน์ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่นโดยใช้หลักเศรษฐกิจพอเพียงในภาพรวมๆ นั้น ได้มีการกล่าวถึงเรื่องการจัดการและควบคุมปัญหาเรื่องมลพิษไว้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น กล่าวคือ ให้มีการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดยการเพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งถือว่าเป็นแนวนโยบายของรัฐที่ประสงค์จะให้มีการกระจายอำนาจในการป้องกันและจัดการเรื่องมลพิษไปให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้จัดการ

เมื่อวิเคราะห์แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) จะพบว่ามีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการจัดการมลพิษสอดคล้องกับแนวความคิดทางสิ่งแวดล้อม คือ หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน เนื่องจาก มีการสนับสนุนให้มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างหนึ่ง เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นร่วมจัดการและดำเนินการปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นในชุมชนกันเอง อย่างไรก็ตาม ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการจัดการเพื่อลดมลพิษอย่างกว้างๆ เท่านั้น แต่ไม่ได้เจาะจงเรื่องการจัดการ และการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงโดยตรง ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว แม้ปัญหามลพิษมีหลายด้านแต่ปัญหามลพิษทางเสียงก็เป็นปัญหามลพิษด้านหนึ่งที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ซึ่งเป็นแนวนโยบายหลักของรัฐไม่มีนโยบายเกี่ยวกับเรื่องการควบคุมและการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงอย่างชัดเจน อันส่งผลให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติต่อมาถึงปัจจุบัน

1.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชัดเจนของนโยบาย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) เป็นแผนที่กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศโดยรวม โดยมุ่งเน้น การรักษาฐานทรัพยากรธรรมชาติและความสมดุลของระบบนิเวศน์ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและการพัฒนาที่ยั่งยืน และการพัฒนาคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่น

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรมสาน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

โดยใช้หลักเศรษฐกิจพอเพียงในภาพรวมๆ แต่ได้กล่าวถึงเรื่องการจัดการและควบคุมปัญหาเรื่องมลพิษไว้เพียงเล็กน้อยเท่านั้นกล่าวคือ โดยกำหนดให้มีการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดยการเพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งถือว่าเป็นแนวนโยบายของรัฐที่ประสงค์จะให้มีการกระจายอำนาจในการป้องกันและจัดการเรื่องมลพิษไปให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้จัดการ ซึ่งเมื่อพิเคราะห์แล้วถือว่าเป็นนโยบายที่สอดคล้องกับแนวความคิดด้านสิ่งแวดล้อม คือ หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน แต่แนวนโยบายที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการจัดการเพื่อลดมลพิษอย่างกว้างๆ แต่ไม่ได้เจาะจงเรื่องการจัดการ และการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงโดยตรง เนื่องจากในส่วนของเรื่องมลพิษนั้น มีปัญหาหลายด้าน อาทิ ปัญหามลพิษทางน้ำ ปัญหามลพิษทางอากาศ หรือแม้กระทั่งปัญหามลพิษทางเสียงเองก็มีที่มาจากหลายแหล่ง กล่าวคือ มลพิษทางเสียงอาจมาจากรถยนต์ รถจักรยานยนต์ อากาศยาน หรือเรือยนต์ประเภทต่างๆ การที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการควบคุมกิจกรรมที่ส่งกระทบด้านมลพิษและให้มีการกระจายอำนาจไปยังหน่วยงานส่วนท้องถิ่นนั้นเพื่อจัดการควบคุมมลพิษนั้นโดยไม่กำหนดว่าเป็นมลพิษจากแหล่งใด และหน่วยงานใดต้องเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการบ้าง ดังนั้น จึงถือว่าเป็นปัญหาด้านความไม่ชัดเจนของนโยบายแห่งรัฐ ซึ่งอาจนำมาสู่ปัญหาในทางปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ ที่ต้องรับนโยบายไปปฏิบัติ และเกิดปัญหาเกี่ยวกับอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นว่ามีอำนาจในการควบคุม จัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้หรือไม่ เพียงใด

นอกจากนั้นแล้ว ในกรณีของแนวนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 - 2559 เป็นกรอบนโยบาย และแนวทาง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในช่วง 20 ปี ที่จักพึงถ่ายทอดจัดทำเป็น "แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม" ต่อเนื่องกันเป็น 4 แผน ๆ ละ 5 ปี เพื่อปฏิบัติตามนโยบาย และแนวทางตามนโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 – 2559 ซึ่งเมื่อวิเคราะห์แล้วจะเห็นได้ว่านโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 – 2559 นี้จะเป็นนโยบายกว้างๆ กล่าวถึงการป้องกันและขจัดมลพิษโดยกำหนดเป็นนโยบายหลักนโยบายหนึ่งที่ต้องถูกพิจารณากำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อไป แต่ก็ไม่ได้กล่าวลงรายละเอียดว่าหมายถึงมลพิษในด้านใดบ้าง ดังนั้น ก็ถือได้ว่าเป็นความไม่ชัดเจนของนโยบายแห่งรัฐเช่นกัน

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.rru.ac.th
โดย ศิวาลัย ธรรมเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

1.1.3 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับของนโยบาย

แม้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ลงวันที่ 8 มกราคม 2550 นี้ได้มีการกำหนดแนวทางการจัดการมลพิษมุ่งเน้นการป้องกันมลพิษ ณ แหล่งกำเนิดมลพิษไว้อย่างชัดเจน โดยมีการวางแผนเพื่อเพิ่มศักยภาพให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการผลิตที่สะอาด ตลอดกระบวนการ และให้นำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเมื่อพิเคราะห์แล้วจะเห็นว่าแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ฉบับนี้ได้วางกลยุทธ์ในการส่งเสริมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการจัดการปัญหามลพิษไว้อย่างสอดคล้องและกลมกลืนกับแนวความคิดทางสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน เนื่องจากมีกำหนดวางแผนเพื่อเพิ่มศักยภาพให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อันเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนในท้องถิ่นที่รู้ถึงสภาพปัญหา และได้รับผลกระทบจากสภาพปัญหานั้นมีส่วนร่วมในการดำเนินการแก้ไข หรือจัดการปัญหานั้นโดยตนเอง นอกจากนั้นแล้ว แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ยังได้วางแนวนโยบายสอดคล้องกับหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เนื่องจากมีการสนับสนุนให้นำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์มาใช้ในการจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น

ยิ่งไปกว่านั้นในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ยังมีการกำหนดเพิ่มขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) การสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมาย และการส่งเสริมการลงทุนร่วมกันและการจัดการร่วมกัน การเสริมพลังประชาชน และนำหลักการผู้ได้รับผลประโยชน์เป็นผู้จ่ายมาใช้เพื่อการจัดการมลพิษจากแหล่งกำเนิดด้วย ซึ่งเป็นการสนับสนุนการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้เป็นอย่างดี ซึ่งในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ได้กำหนดลงรายละเอียดถึงการควบคุมและการจัดการปัญหามลพิษว่าหมายถึงการควบคุมและจัดการมลพิษโดยมุ่งเน้นการป้องกันมลพิษจากแหล่งกำเนิด ซึ่งเรือยนต์ที่ปล่อยเสียงดังออกมาเกินกว่ามาตรฐานในบริเวณเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นก็คือแหล่งกำเนิดมลพิษทางเสียงตามที่ได้กำหนดในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 นั่นเอง ทั้งนี้ รายละเอียดได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 3 ในส่วนของมาตรการทางกฎหมาย ดังนั้น จึงสามารถพิเคราะห์ได้กลยุทธ์และนโยบายในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่กำหนดในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ฉบับนี้ค่อนข้างชัดเจน อีกทั้ง มีการกำหนดเรื่องการให้อำนาจ และเพิ่มศักยภาพให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการปัญหามลพิษ และมีการสนับสนุนการใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาตร์มาใช้เพื่อประกอบการควบคุมและจัดการปัญหามลพิษด้วย

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ มรรัมเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

อย่างไรก็ดี แม้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 จะกำหนดนโยบายเพื่อการควบคุมและจัดการปัญหาเรื่องมลพิษจากแหล่งกำเนิดไว้อย่างชัดแจ้ง แต่แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ดังกล่าวนั้นไม่มีสภาพบังคับโดยตัวเอง กล่าวคือ แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 นั้นขาดมาตรการบังคับหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายที่กำหนดในแผนฉบับนี้ไปดำเนินการ ไปออกมาตรการทางกฎหมาย หรือมาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดในแผนฉบับนี้ จะเห็นได้ว่าในปัจจุบัน ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ก็ยังเป็นปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขเยียวยา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีการนำแนวทางหรือกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ในแผนฉบับนี้ไปดำเนินการปฏิบัติให้สอดคล้องกับแนวนโยบายในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 แต่อย่างใด เนื่องจากปัญหาการขาดมาตรการบังคับของนโยบายของรัฐนั่นเอง

อีกกรณีหนึ่งที่เป็นปัญหาอันเนื่องมาจากมาตรการบังคับของนโยบายเช่นกัน คือ กรณีที่ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ที่ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาคุณภาพเสียง โดยจัดลำดับเรื่องปัญหาคุณภาพเสียงไว้เป็นปัญหาลำดับที่ 6 ของปัญหาทั้งหมดของจังหวัด เนื่องจากเสียงนั้นมีความดังเกินค่ามาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด โดยชี้ให้เห็นว่าเสียงรบกวนนั้นมาจากเครื่องยนต์เรือที่นำนักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย ดังนั้น ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ฉบับนี้จึงได้มีการวางกลยุทธ์ และเสนอให้มีมาตรการในการใช้เรือยนต์นำเที่ยวให้มีเสียงดังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยกำหนดให้มีการออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงของเครื่องยนต์ที่ติดอยู่ท้ายเรือ และให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ของเรือให้เกิดเสียงดังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนั้นแล้ว ยังกำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับเรือชมหิ่งห้อย และกำหนดให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ราชบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ซึ่งเมื่อพิเคราะห์แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 เห็นว่า เป็นแผนที่กำหนด และให้ความสำคัญถึงปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาอย่างตรงจุด และชัดเจนมากที่สุด เป็นแผนที่มีความสอดคล้องกับแนวความคิดทางสิ่งแวดล้อมหลายประการ กล่าวคือ สอดคล้องกับหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน เพราะได้มีการกำหนดให้ภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นแล้ว ยังมีความ

ไฟล์นี้ download จาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ ธรรมเสน เมื่อ 03/08/2567 12:50:17

สอดคล้องกับหลักบูรณาการรวมหน่วย เนื่องจากมีการกำหนดให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคีที่ 8 ราชบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆ มีหน้าที่ร่วมกันในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ให้ลุล่วงไป มีการส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับเรือชมหิ่งห้อยซึ่งเป็นการสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย ดังนั้น หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องและภาคประชาชนจึงควรเป็นอย่างยิ่งที่จะนำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 นี้ไปปรับใช้ โดยการออกมาตรการทางกฎหมาย หรือออกมาตรการอย่างใดๆ ในทางปฏิบัติเพื่อแก้ไข จัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพาอย่างจริงจัง ซึ่งน่าจะสามารถจัดการกับปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในปัจจุบันได้

อย่างไรก็ตาม แม้ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554จะได้กำหนดแนวนโยบายแห่งรัฐอันเกี่ยวกับการแก้ไขจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ไว้อย่างชัดเจน เป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับแนวความคิดทางสิ่งแวดล้อมหลายประการ อาทิ หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน หลักการบูรณาการรวมหน่วย หลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นต้น นอกจากนั้นยังได้กำหนดให้อำนาจสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคีที่ 8 ราชบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งได้กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไข และควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือที่วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา โดยให้ใช้เรือยนต์นำเที่ยวให้มีเสียงดังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือการออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงของเครื่องยนต์ที่ติดอยู่ท้ายเรือ และให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ของเรือให้เกิดเสียงดังไม่เกินค่ามาตรฐานโดยส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับเรือชมหิ่งห้อย แต่แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 จังหวัดสมุทรสงคราม ไม่มีสภาพเป็นกฎหมาย หรือไม่มีมาตรการบังคับใดๆ ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ต้องนำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ฉบับนี้ไปปฏิบัติตาม รวมทั้งไม่มีบทกำหนดโทษหากไม่มีการนำนโยบายตามที่กำหนดในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ฉบับนี้ไปดำเนินการปฏิบัติ ดังนั้น จึงเห็นว่า แม้นโยบายในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 จะวางหลักไว้เพื่อแก้ไขจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์แล้ว แต่หากไม่มีการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจริง ไม่มีการนำนโยบายไปออกมาตรการทางกฎหมายต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายแล้ว ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาก็ยังคงมีต่อไปเช่นในปัจจุบัน

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.rmutt.ac.th
โดย ศิวาลัย สรรเสริญ เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

1.2 ผลกระทบจากปัญหาด้านนโยบายแห่งรัฐ

โดยสรุปแล้ว ปัญหาทางด้านนโยบายของรัฐมีดังต่อไปนี้

1.2.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มีนโยบายบังคับ กล่าวคือ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการจัดการเพื่อลดมลพิษอย่างกว้างๆ เท่านั้น แต่ไม่ได้เจาะจงเรื่องการจัดการ และการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงโดยตรง

1.2.2 ปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชัดเจนของนโยบาย กล่าวคือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการควบคุมกิจกรรมที่ส่งกระทบด้านมลพิษและให้มีการกระจายอำนาจไปยังหน่วยงานส่วนท้องถิ่นนั้นเพื่อจัดการควบคุมมลพิษนั้นโดยไม่กำหนดว่าเป็นมลพิษจากแหล่งใด และการที่นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540 – 2559 นี้จะเป็นนโยบายกว้างๆ กล่าวถึงการป้องกันและขจัดมลพิษโดยกำหนดเป็นนโยบายหลักนโยบายหนึ่งที่ต้องถูกพิจารณากำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อไป แต่ก็ไม่ได้กล่าวลงรายละเอียดว่าหมายถึงมลพิษในด้านใดบ้าง

1.2.3 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับของนโยบาย กล่าวคือ ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 ได้กำหนดนโยบายเพื่อการควบคุมและจัดการปัญหาเรื่องมลพิษจากแหล่งกำเนิดไว้อย่างชัดแจ้ง และในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 จะได้กำหนดแนวนโยบายแห่งรัฐอันเกี่ยวกับการแก้ไขจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ไว้อย่างชัดเจน แต่ทั้งแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 และแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ไม่มีสภาพบังคับให้ต้องปฏิบัติตาม

แต่ปัญหาทางนโยบายที่ส่งผลกระทบมากที่สุดกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา คือปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับของนโยบาย หรือการไม่มีสภาพบังคับของนโยบายนั่นเอง เนื่องจากว่า ประเด็นปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวอัมพวานั้นได้ถูกนำไปพิจารณา และกำหนดเป็นนโยบาย กลยุทธ์ในการดำเนินการแก้ไข หรือจัดการ ไว้อย่างค่อนข้างชัดเจนแล้วทั้งในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 และในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 นอกจากนั้น ยังมีการกำหนดแนวทางให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาคเอกชน

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ บรรเสนาะ
เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

ภาคประชาชน ประสานความร่วมมือกันในการดำเนินการแก้ไขปัญหา มีการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการกำหนดแนวทางในการออกมาตรการทางกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับเรือยนต์ รายละเอียดตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ซึ่งหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนนำแนวทางและกลยุทธ์ต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 และในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 มาขับเคลื่อนให้เป็นรูปธรรม ออกมาตรการทางกฎหมาย หรือมาตรการอื่นๆ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับแนวนโยบายดังกล่าว ก็น่าจะเป็นการแก้ไขและจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่เนื่องจาก แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 และในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 นั้นเป็นเพียงแนวนโยบายของรัฐเท่านั้น แต่ไม่มีสภาพเป็นกฎหมาย ไม่มีสภาพบังคับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องนำไปปฏิบัติตาม ดังนั้น นโยบายและแนวทางต่างๆ ที่กำหนดในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554 และในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ก็ไม่ต่างอะไรกับกระดาษแผ่นเดียว และปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาก็ยังคงจะมีอยู่ต่อไป ไม่สามารถแก้ไขได้

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดจาก dpic.rmutto.ac.th
โดย ศรายุธ สรรเสริญ
เมื่อ 05/08/2551 12:50:17

1.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาในส่วนนโยบายของรัฐ

1.3.1 การกำหนดนโยบายของรัฐทั้งส่วนกลาง และส่วนท้องถิ่นให้ชัดเจน

แนวนโยบายแห่งรัฐให้ความสำคัญเฉพาะการป้องกันและการควบคุมปัญหามลพิษอย่างกว้างๆ โดยไม่เจาะจงว่าหมายถึงมลพิษประเภทใด ซึ่งในความเป็นจริงมลพิษทางเสียงเป็นปัญหาที่ได้รับความสนใจจากหน่วยงานของรัฐค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปัญหามลพิษทางน้ำ และปัญหามลพิษทางอากาศ นอกจากนั้นแล้ว แม้ในแนวนโยบายท้องถิ่นที่ปรากฏในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงครามจะได้กล่าวถึงปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาอย่างชัดแจ้ง โดยจัดลำดับให้ความสำคัญเป็นลำดับที่ 6 ของบรรดาปัญหาทั้งหมด และยังมีการกำหนดนโยบายหรือทิศทางการแก้ไขปัญหาไว้อย่างชัดเจนแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงครามไม่มีฐานะเป็นกฎหมาย ดังนั้น จึงไม่มีสภาพบังคับให้หน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบต้องปฏิบัติตาม และการตรวจสอบการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐว่าดำเนินไปสอดคล้องตามที่กำหนดในแผนหรือไม่นั้นยังเป็นเรื่องยาก เนื่องจากแผนกำหนดระยะเวลานาน

ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอเสนอให้กำหนดมาตรการบังคับทางกฎหมาย หรือมาตรการบังคับทางปกครองเพื่อบังคับให้เจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่างๆ นั้น เร่งดำเนินการ หรือออกมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ออกมาใช้เพื่อรองรับกับแนวนโยบายแห่งรัฐที่กำหนดในแผนนั้นๆ ทั้งนี้เพื่อให้แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม มีผลในทางกฎหมายอย่างเป็นรูปธรรมมากที่สุด

1.3.2 การกำหนดอำนาจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ให้ซ้ำซ้อนกัน

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นไม่ใช่จะสามารถแก้ไขให้ลุล่วงไปได้โดยการทำงาน หรือการดำเนินงานของหน่วยงานใดแต่เพียงหน่วยงานเดียว หากแต่ต้องอาศัยการประสานงาน หรือการปรึกษาหารือร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ในลักษณะแบบบูรณาการตามหลักการบูรณาการรวมหน่วยทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องอำนาจหน่วยงานที่ซ้ำซ้อนกัน และแก้ไขปัญหาความไม่ชัดเจนว่าปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นควรเป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานใดที่จะต้องดำเนินการรับผิดชอบ

2. ปัญหาและข้อเสนอแนะอันเนื่องมาจากมาตรการทางกฎหมาย

2.1 ปัญหาอันเนื่องมาจากมาตรการทางกฎหมาย

เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในบทที่ 4 แล้วสามารถพิเคราะห์ได้ว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องยังมีไม่เพียงพอ โดยยังขาดมาตรการทางกฎหมายที่จะนำมาเพื่อปรับใช้บังคับเพื่อควบคุมปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาในประเด็นต่างๆ ดังนี้

2.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มีกฎหมายใช้บังคับ

2.1.1.1 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระดับเสียงของเรือกลเฉพาะพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม

ตามที่ได้กล่าวในบทที่ 4 ว่าในปัจจุบัน มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาเพื่อกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกลว่าจะต้องมีระดับเสียงไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ ขณะเดินเครื่องอยู่กับที่โดยไม่รวมแตรสัญญาณ เมื่อตรวจวัดระดับเสียงในระยะห่างจากท่อไอเสียของเรือกล หรือกราบเรือกล 0.5

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณเสน เมื่อ 05/08/2567 12:50:17

เมตร ทั้งนี้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ลงวันที่ 4 มกราคม 2553 ข้อ 3 ซึ่งเมื่อพิเคราะห์ตามประกาศแล้วจะพบว่าเป็นประกาศที่ออกมาใช้บังคับกับเรือกล หรือเรือยนต์ทั่วราชอาณาจักร โดยไม่จำกัดพื้นที่ ซึ่งประกาศฉบับดังกล่าวไม่สามารถนำมาบังคับใช้กับกรณีเฉพาะเช่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะเหตุปัจจัยต่างๆ ที่แตกต่างกัน อาทิ เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีปริมาณจำนวนเรือยนต์เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก แม้เรือยนต์แต่ละลำจะมีผลการตรวจระดับเสียงของเรือกลไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ แต่ในช่วงเวลาตั้งแต่ 18.30-22.30 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีจำนวนเรือยนต์แล่นหลายรอบมากที่สุด ย่อมส่งผลให้เกิดความหนาแน่นของเรือกลในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา และย่อมก่อให้เกิดการกระจุกตัว หรือการรวมตัวของเสียงจากเรือยนต์หลายๆ ลำรวมกันที่เกินไปกว่าระดับเสียง 100 เดซิเบลเอ ที่ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้กำหนดไว้ นอกจากนั้นแล้ว การเดินเรือรอบเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพายังมีลักษณะเฉพาะอีกประการหนึ่งกล่าวคือ โดยส่วนมากเป็นการเดินเรือในเวลากลางคืน ไม่ใช่เดินเรือในเวลากลางวัน ดังนั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของชุมชนรอบเกาะอัมพวาเป็นอย่างมาก แต่ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฉบับนี้เป็นการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงที่ใช้บังคับกับทุกพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร และใช้บังคับกับทุกเวลาด้วย

ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาเพื่อควบคุมระดับเสียงของเรือกลที่แล่นเฉพาะพื้นที่ในเขตเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา จังหวัดสมุทรสงครามแต่อย่างใด ซึ่งหากมีมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์เป็นการเฉพาะให้เหมาะสมกับลักษณะ และจำนวนเรือยนต์ในพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา น่าจะเป็นมาตรการทางกฎหมายที่สำคัญยิ่งที่สามารถนำมาบังคับใช้เพื่อแก้ไข หรือลดผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้อย่างตรงจุด

2.1.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

จากการพิเคราะห์ตามรายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำจังหวัดสมุทรสงคราม ปี พ.ศ. 2550-2552 พิจารณาได้ว่า ประเภทเรือที่นำมาใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำมี 2 ประเภท กล่าวคือ เรือเครื่องท้าย (เรือหางยาว) และเรือเครื่องนอนท้อง ซึ่งการใช้เรือเครื่องท้าย (เรือหางยาว) จะก่อให้เกิดเสียงดังในระดับที่มากกว่าเรือประเภทเครื่องนอนท้อง ซึ่งจากผลการสำรวจไม่พบว่าเรือเครื่องนอนท้องมีระดับเสียงดังเกินมาตรฐาน 100 เดซิเบลเอ ในระหว่างที่ผลการสำรวจในปี 2551 และปี 2552 หากใช้เรือเครื่องท้าย (เรือหางยาว) พบว่ามีระดับเสียงเกินมาตรฐาน 100 เดซิเบลเอ คิดเป็นร้อยละ 32 และร้อยละ 10 ของจำนวนเรือที่ตรวจวัดทั้งหมด ตามลำดับ ตัวอย่าง

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dpic.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ธรรมเสน เมื่อ 03/08/2561 12:50:17

ของการแก้ไขปัญหาเสียงดังจากการสัญจรทางน้ำในคลองแสนแสบที่สามารถดำเนินการเปลี่ยนการใช้เรือจากเรือหางยาว มาเป็นเรือเครื่องนอนท้องได้ผลประสบความสำเร็จมาแล้ว ซึ่งนอกจากจะแก้ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์แล้ว ยังสามารถลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความเสียหายของใบจักรเรือจากตะกอนและขยะตกค้างด้วย [1]

ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับว่าเรือประเภทใดที่ได้รับอนุญาตให้นำมาใช้บริการนักท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้บ้าง ดังนั้น จึงเห็นควรในการกำหนดให้เรือยนต์ที่จะนำมาใช้บริการนักท่องเที่ยวควรเป็นเรือเครื่องนอนท้องเท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ลงด้วย

2.1.1.3 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลเข้ามาเพื่อเยี่ยมชมตลาดน้ำ ชมวิถีชีวิต และชมหิ่งห้อยมีจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการอันมีอยู่อย่างมากมายของนักท่องเที่ยวจึงส่งผลให้ผู้ประกอบการเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องแล่นเรือด้วยความเร็ว สลับกับการจอดเพื่อให้นักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย และใช้ความเร็วเรือมากในการแล่นขากลับเพื่อไปรับนักท่องเที่ยวกลุ่มต่อไป ซึ่งการแล่นเรือยนต์ด้วยความเร็วต้องเร่งเครื่องยนต์และส่งผลกระทบต่อระดับเสียงของเรือยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อีกทั้ง เป็นการยากในการดำเนินการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าในขณะที่เรือแล่นด้วยความเร็วสูงนั้นจะมีระดับเสียงดังเกินมาตรฐานไปกี่เดซิเบล และเป็นการยากในการตามจับเรือยนต์นั้นในภายหลังด้วย โดยการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นควรกำหนดควบคุมเฉพาะบริเวณรอบเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาเท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อเป็นไปตามความต้องการของชุมชนในพื้นที่ ความปลอดภัยของการเดินเรือ และความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ด้วย โดยหลักการนี้ได้มีการนำมาบังคับใช้ในบริเวณต่างๆ อาทิ ในหลายๆ เมืองในประเทศแคนาดา ได้กำหนดความเร็วเรือขณะแล่นในแม่น้ำต้องไม่เกิน 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่ออยู่ห่างจากฝั่งภายในระยะ 30 เมตร หากฝ่าฝืนมีโทษปรับตั้งแต่ 125-500 เหรียญแคนาดา หรือจำคุก 6 เดือน ส่วนในประเทศสหรัฐอเมริกา เมืองนิวยอร์ค มีการกำหนดความเร็วเรือในหลายรูปแบบ เช่น กี่ให้ใช้ความเร็วเรือที่ทำให้เกิดคลื่นน้อยที่สุด การกำหนดเขตควบคุมความเร็ว และการห้ามก่อคลื่นโดยการ

---

[1] สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม, “รายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม ปี พ.ศ. 2550-2552”, น.17.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
ของ ดร.สายชล สุวรรณสิงห์ ม.ที่ 05/08/2557 12:50:17

ใช้ทุ่นลอย การกำหนดความเร็วเรือในคลองต่างๆ ของเมืองช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 45 กิโลเมตร/ชั่วโมง และเวลากลางคืนไม่เกิน 25 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็นต้น [2]

สำหรับกรณีของเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาเป็นเส้นทางที่มีประชาชนอาศัยอยู่ตามริมน้ำ ดังนั้น จึงสมควรเป็นอย่างยิ่งที่จะมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อกำหนดเขตควบคุมความเร็วของการแล่นเรือยนต์ รวมทั้ง ดำเนินการให้มีการติดตั้งป้ายเป็นระยะๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลและขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการเรือยนต์ หรือผู้แล่นเรือยนต์ให้ลดความเร็วของเรือยนต์ลงเมื่อแล่นผ่านเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา ซึ่งตามมาตรา 68 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีการกำหนดให้อำนาจแก่กรมเจ้าท่าในการออกข้อบังคับต่างๆ ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับในแต่ละพื้นที่ และในแต่ละสถานการณ์ด้วย [3] ซึ่งมาตรการทางกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 68 วรรคสองนั้นนั้นถือเป็นการเปิดช่องให้หน่วยงานท้องถิ่นต่างๆ (ซึ่งสำหรับกรณีการเดินเรือในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นคือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม) มีอำนาจในการออกข้อบังคับเพื่อควบคุมการเดินเรือซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา เพื่อให้มีความเหมาะสมกับสภาวการณ์ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในปัจจุบัน ตัวอย่างของการปรับใช้มาตรา 68 วรรคสอง คือ กรมเจ้าท่าได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งกรุงเทพมหานคร พุทธศักราช 2534 ลงวันที่ 25 ตุลาคม 2534 ซึ่งในข้อ 3 กำหนดว่า “... ให้เรือกลทุกลำเดินผ่อนกำลังให้เบาที่สุดเพื่อป้องกันเหตุอันตรายแก่เรือนั้นๆ ... โดยกำหนดเขตที่จะจำกัดความเร็วจองเรือไว้ที่เขตปทุมวันเฉพาะคลองแสนแสบ”

ในปัจจุบันนี้ กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2496 เพื่อกำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะ

---

[2] สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม, *เพิ่งอ้าง*, น.18.

[3] ในมาตรา 68 วรรคสอง วางหลักว่า ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใด ๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dpu.ac.th
โดย ศิวาธร วรรณเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

อัมพวาต้องเดินผ่อนกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง และได้กำหนดสภาพบังคับไว้อย่างชัดเจนทั้งโทษทางอาญา และมาตรการทางปกครอง

อย่างไรก็ตาม การจะพิจารณาว่าการเดินเรือแบบผ่อนกำลังลง หรือการแล่นเรือช้าๆ นั้นจะต้องใช้ความเร็วเรือเท่าใด และหากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาแล่นช้าลง ย่อมส่งผลให้มลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ลดน้อยลงไปด้วย จึงเห็นควรให้กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงครามเพิ่มเติม เพื่อกำหนดอัตราความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพาว่าควรจะมีอัตราความเร็วไม่เกินเท่าใด ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน และเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ

นอกจากนั้นแล้ว ยังเห็นควรเสนอแนะให้กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ใช้อำนาจตามมาตรา 68 วรรคสองนี้ ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่น แห่งจังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพาให้มีอัตราต่ำกว่า 100 เดซิเบลเอ ซึ่งเป็นมาตรฐานระดับเสียงของเรือที่ได้กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ 4 มกราคม 2553 และเพื่อกำหนดพื้นที่ รวมถึงระยะเวลาในการแล่นเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา ให้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนน้อยที่สุด

ในกรณีที่มีการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกลออกมาเป็นรูปแบบข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงครามแล้ว ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ด้วยอีกส่วนหนึ่ง นอกเหนือไปจากบทกำหนดโทษที่กำหนดในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ด้วย

2.1.1.4 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ตามที่ได้กล่าวไปตั้งแต่บทที่ 1 ว่าระยะเวลาแล่นเรือเพื่อเที่ยวชมวิถีชีวิต ตลาดน้ำ และหิ่งห้อยตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นโดยส่วนใหญ่เริ่มตั้งแต่เวลา 18.00 น. เป็นต้นไป และช่วงเวลากลางคืนจะมีการแล่นเรือมากหลายเที่ยวเป็นพิเศษเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งจากการลงพื้นที่ล่าสุด 3 ครั้ง ของผู้เขียนวิทยานิพนธ์ คือในคืนวันเสาร์ที่ 13 กุมภาพันธ์ 2552 คืนวันเสาร์ที่ 17 เมษายน 2552 และคืนวันเสาร์ที่ 18 กันยายน 2553 เรือยนต์ที่ตลาดน้ำอัมพวายังเปิดให้บริการนักท่องเที่ยวอยู่ โดยเที่ยวสุดท้ายออกจากท่าเรืออัมพวาในเวลาประมาณ 23.00 น. – 23.30 น.และกลับถึงท่าเรืออัมพวาหลังเวลา 24.00 น. ของวันอาทิตย์ ซึ่งเมื่อพิเคราะห์แล้วจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าแม้ตัวตลาดน้ำจะเริ่มปิดร้านค้าขายไปบางส่วน แต่หากมีนักท่องเที่ยวประสงค์จะเที่ยว

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ สรรเสริญ เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

ชมตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาแล้ว ผู้ประกอบการเรือยนต์ก็สามารถให้บริการนักท่องเที่ยวต่อไปได้ ซึ่งเวลาดังกล่าวเป็นเวลาของการพักผ่อนหลับนอนของชุมชมริมน้ำ จึงไม่สมควรเป็นอย่างยิ่งที่จะอนุญาตให้แล่นเรือโดยไม่มีกำหนดเวลาแล่นเรืออย่างในปัจจุบัน

ดังนั้น การกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อกำหนดระยะเวลาในการแล่นเรือยนต์เพื่อเที่ยวชมเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาจึงมีความสำคัญมาก โดยควรจะกำหนดให้เรือยนต์ที่จะแล่นออกจากท่าเรือหน้าตลาดน้ำอัมพวาออกเรือเที่ยวสุดท้ายได้ไม่เกิน 21.00 น. และกลับถึงท่าเรือไม่เกิน 22.30 น. เท่านั้น และสำหรับเรือยนต์ที่ไม่ได้รับนักท่องเที่ยวจากตลาดน้ำ แต่รับนักท่องเที่ยวจากรีสอร์ท หรือโฮมสเตย์โดยตรงก็ต้องปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายนี้อย่างเคร่งครัดด้วยเช่นกัน กล่าวคือ แล่นเรือออกจากรีสอร์ทหรือโฮมสเตย์เที่ยวสุดท้ายต้องไม่เกิน 21.00 น. และต้องแล่นกลับถึงรีสอร์ท หรือโฮมสเตย์ไม่เกิน 22.00 น.

2.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย

บทลงโทษของกฎหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายโดยส่วนใหญ่เป็นการกำหนดมาตรการทางกฎหมายอาญา คือโทษจำคุก ซึ่งจำนวนเงินค่าปรับและโทษจำคุกตามที่กำหนดในกฎหมายบางฉบับนั้นมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับค่าเงินปัจจุบัน และสภาวการณ์ของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป จากสภาพบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมายที่ไม่รุนแรงมากนัก จึงส่งผลให้ประชาชนไม่มีความยำเกรงต่อกฎหมาย สามารถทำผิดซ้ำได้อีก และทำให้กฎหมายขาดประสิทธิภาพในการใช้บังคับ

2.1.2.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

แม้ในปัจจุบันนี้ กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2496 เพื่อกำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องเดินผ่อนกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง และได้กำหนดสภาพบังคับไว้อย่างชัดเจนทั้งโทษทางอาญา และมาตรการทางปกครอง โดยผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำในการพิจารณาลงโทษปรับกับผู้ที่ฝ่าฝืน ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงาน เนื่องจากเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าสามารถใช้ดุลพินิจ

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณเสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

พิจารณาปรับเพียง 500 บาทซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำที่สุดก็ได้ ซึ่งอาจส่งผลให้มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดไว้ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ดังนั้น จึงเห็นควรมีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับขั้นต่ำให้มากกว่า 500 บาท ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่ฝ่าฝืนมีความยำเกรง และเคารพต่อกฎหมายมากยิ่งขึ้น

2.1.2.2 **พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535**

เมื่อพิเคราะห์บทบัญญัติตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 แล้วจะพบว่า กรณีที่เรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นเหตุให้เกิดเสียงจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงเกาะอัมพวานั้นถือว่าเป็น “เหตุรำคาญ” ตามความในมาตรา 25 (4) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 จึงถือว่าเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญที่ต้องมีการดูแลโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจในการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์มิให้ก่อเหตุรำคาญ และระงับเหตุรำคาญ โดยการออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26 และมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องทำการระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง [4] ซึ่งนับว่าเป็นมาตรการทางกฎหมายส่วนหนึ่งที่สามารถนำมาปรับใช้เพื่อจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้

อย่างไรก็ตาม แม้ตามมาตรา 74 จะกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่น ตามมาตรา 27 หรือมาตรา 28 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่ 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่การพิจารณาลงโทษปรับตามมาตรา 74 ดังกล่าวเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานส่วนท้องถิ่นในการพิจารณาลงโทษปรับกับผู้ที่ฝ่าฝืน ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงานเช่นกัน เนื่องจาก เจ้าพนักงานส่วนท้องถิ่นสามารถกำหนดโทษปรับได้ในจำนวนน้อยเท่าใดก็ได้ ซึ่งอาจไม่ส่งผลดีต่อการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงเห็นควรมีการบัญญัติแก้ไขโทษปรับให้ชัดเจน โดยกำหนดอัตราขั้นต่ำของโทษปรับไว้ด้วย

2.1.3 **ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย**

จากการศึกษาและวิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายต่างๆ ข้างต้น สามารถพิเคราะห์ได้ว่าตัวมาตรการทางกฎหมายบางส่วนที่มีผลใช้บังคับแล้วและสามารถนำมาปรับใช้เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษ

[4] ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 27 และมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

ทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้ อาทิ การกำหนดระดับเสียงไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ การให้กรมเจ้าท่ามีคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์ การเข้าไปตรวจค้น การยึดใบอนุญาต หรือการยึดหรืออายัดเรือยนต์ที่มีระดับเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนดตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 หรือการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์มิให้ก่อเหตุรำคาญและระงับเหตุรำคาญ โดยการออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญ ตามความในพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 เป็นต้น แต่ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาก็ยังมีให้เห็นอยู่

กรมควบคุมมลพิษร่วมกับสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 สาขาสมุทรสงคราม เทศบาลตำบลอัมวา อำเภออัมพวา อำเภอเมือง และอำเภอบางคนที และสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเรือเป็นระยะๆ เพื่อติดตามสถานการณ์และประเมินการจัดการปัญหาระดับเสียง ซึ่งจากผลการตรวจวัดระดับเสียงวันที่ 16 พฤษภาคม 2551 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2551 และเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2552 พบว่าเรือที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นเรือหางยาว และร้อยละของจำนวนเรือที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานในแต่ละครั้งลดลงเมื่อเทียบกับการดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในครั้งก่อนๆ แต่ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่เกินมาตรฐานก็ยังมีให้เห็นอยู่มาก ดังนี้[5]

การตรวจวัดระดับเสียงวันที่ 16 พฤษภาคม 2551 จำนวนเรือที่ตรวจทั้งสิ้น 27 ลำ ระดับเสียงต่ำสุดที่ตรวจวัดได้คือ 90.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุดที่ตรวจวัดได้คือ 115 เดซิเบลเอ จำนวนเรือที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานมีทั้งสิ้น 17 ลำ คำนวณเป็นร้อยละ 63 ของจำนวนเรือทั้งหมดที่ได้รับการตรวจทั้งสิ้น 27 ลำ

การตรวจวัดระดับเสียงวันที่ 19 กรกฎาคม 2551 จำนวนเรือที่ตรวจทั้งสิ้น 61 ลำ ระดับเสียงต่ำสุดที่ตรวจวัดได้คือ 85.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุดที่ตรวจวัดได้คือ 111 เดซิเบลเอ จำนวนเรือที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานมีทั้งสิ้น 16 ลำ คำนวณเป็นร้อยละ 26.2 ของจำนวนเรือทั้งหมดที่ได้รับการตรวจทั้งสิ้น 61 ลำ

การตรวจวัดระดับเสียงวันที่ 3 เมษายน 2552 จำนวนเรือที่ตรวจทั้งสิ้น 62 ลำ ระดับเสียงต่ำสุดที่ตรวจวัดได้คือ 84.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุดที่ตรวจวัดได้คือ 109.2 เดซิเบลเอ จำนวนเรือที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานมีทั้งสิ้น 10 ลำ คำนวณเป็นร้อยละ 16.1 ของจำนวนเรือทั้งหมดที่ได้รับการตรวจทั้งสิ้น 62 ลำ

---

[5] สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม, “สรุปผลการตรวจวัดระดับเสียงของเรือรายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม”, น.14.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรีสุดา ธรรมสถิต
เมื่อ 05/08/2551 12:50:17

นอกจากนั้นแล้ว สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 สาขาสมุทรสงครามได้ดำเนินการตรวจสภาพเรือเพื่อต่อทะเบียนเรือประจำปี รวมทั้งตรวจสภาพเรือสำหรับเรือที่จดทะเบียนใหม่ของจังหวัดสมุทรสงคราม โดยเรือที่มาดำเนินการตรวจจะต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่องมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล กล่าวคือ ต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ ซึ่งจากรายงานพบว่าระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนมิถุนายน ปี 2552 มีเรือที่เข้ารับการตรวจวัดระดับเสียงรวมทั้งสิ้น 153 ลำที่ได้ดำเนินการเรื่องระดับเสียงของเรือจนผ่านเกณฑ์มาตรฐานแล้ว [6]

อย่างไรก็ตาม จำนวนเรือยนต์ที่เข้ารับการตรวจวัดระดับเสียง และจำนวนเรือยนต์ที่เข้ารับการดำเนินการตรวจสภาพของเรือเพื่อต่อทะเบียนเรือ หรือเพื่อจดทะเบียนใหม่มีเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น แต่ไม่ใช่ทั้งหมดของจำนวนเรือยนต์ที่มีแล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา ยิ่งไปกว่านั้น แม้ในระหว่างการดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเรือยนต์จะมีระดับเสียงอยู่ในมาตรฐานไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ แต่ในระหว่างเวลาแล่นเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา เรือยนต์ก็สามารถแล่นเพิ่มความเร็วอันส่งผลให้เกิดเสียงดังเกินไปกว่า 100 เดซิเบลเอได้ สำหรับกรณีของเรือยนต์ที่เข้ารับการดำเนินการตรวจสภาพของเรือเพื่อต่อทะเบียนเรือ หรือเพื่อจดทะเบียนใหม่ก็เช่นกัน กล่าวคือ หลังจากได้รับการจดทะเบียนเรือใหม่ หรือได้รับการต่อทะเบียนเรือไปแล้ว ก็ไม่มีมาตรการในการควบคุม หรือตรวจตราระดับเสียงจากเรือยนต์ในขณะที่นำไปใช้แล่นจริงๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียงอยู่อย่างในปัจจุบัน

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า แม้การดำเนินงานของสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ร่วมกับการรณรงค์ของหน่วยงานต่างๆ จะทำให้ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาลดระดับลง แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทั้งหมด เนื่องจากการจะดำเนินการบังคับให้เป็นไปตามมาตรการทางกฎหมายต่างๆ นั้นจำเป็นต้องอาศัยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีความรู้ ความสามารถในการดำเนินการ และความร่วมมือร่วมใจการสนธิกำลังกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในปัจจุบันนี้ ปัญหาผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวายังมีให้เห็นอยู่ ส่วนหนึ่งมาจากการขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายเนื่องจากเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีจำนวนไม่สัมพันธ์กับปริมาณเรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาซึ่งมีจำนวนมากในปัจจุบัน

---

[6] สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น.16.

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dpic.nrct.go.th โดย ศรายุธ ทรัพย์เสน่ห์ เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

2.2 ผลกระทบจากปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย

ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายนั้นถือเป็นปัญหาที่มีความสำคัญมากที่สุดที่ส่งผลกระทบต่อการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา โดยมีหลายกรณี กล่าวคือ ปัญหาเนื่องมาจากการไม่มีบทกฎหมายใช้บังคับ ปัญหาเกี่ยวกับสภาพบังคับของกฎหมาย ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย และปัญหาจากการบังคับใช้กฎหมายด้วย ซึ่งเมื่อพิเคราะห์แล้ว จะเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้เพื่อจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาในปัจจุบันนั้นมีใช้บังคับอยู่แล้ว แต่ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาก็ยังไม่สามารถแก้ไข หรือจัดการไปได้ ทั้งนี้ ส่วนสำคัญคือบทลงโทษ หรือสภาพบังคับของมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวมีความไม่เหมาะสม และไม่ได้สัดส่วนกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัญหามลพิษทางเสียง ยิ่งไปกว่านั้น เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีอำนาจตามกฎหมายในการควบคุม หรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายก็มีจำนวนไม่พียงพอ ส่งผลให้การติดตามตรวจสอบเรื่องระดับมาตรฐานคุณภาพเสียงจากเรือยนต์มีขึ้นเพียงบางส่วน แต่ไม่ครอบคลุมไปถึงทุกกิจกรรมที่เกิดในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาอย่างแท้จริง เรือยนต์ที่ให้ความร่วมมือในการเข้ารับการตรวจวัดระดับเสียงเพื่อดำเนินการแก้ไขก็มีเพียงบางส่วน ดังนั้น ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาจึงยังคงเป็นปัญหาที่สร้างผลกระทบต่อคนในชุมชนริมน้ำอยู่อย่างมาก

ไฟล์นี้ downloaded จากเว็บไซต์ dric.nrct.go.th
โดย ศักยะ ภรรณเสน เมื่อ 05/08/2567 12:50:17

2.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย

2.3.1 ข้อเสนอแนะเนื่องจากการไม่มีมาตรการทางกฎหมายใช้บังคับ

2.3.1.1 การกำหนดกฎหมายเพิ่มเติมเกี่ยวกับค่ามาตรฐานคุณภาพระดับเสียงโดยให้มีความสัมพันธ์กับประเภทและลักษณะของเขตพื้นที่

ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้น ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยโดยรอบเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาเท่านั้น ส่วนประชาชนในอำเภอเมือง หรืออำเภออัมพวาที่อยู่อาศัยในบริเวณอื่นๆ ย่อมไม่ใช่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา ดังนั้น การกำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพระดับเสียงตามความที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 นั้น จึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อให้มีความสัมพันธ์กับลักษณะของพื้นที่ และบริเวณที่ได้รับผลกระทบ

กรณีการกำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงจากเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้ให้มีอัตราไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ 4 มกราคม 2553 นั้นย่อมสามารถอนุมานได้ว่านำไปใช้บังคับกับเรือยนต์ทุกพื้นที่ในประเทศไทย ไม่จำกัดว่าแล่นอยู่ที่ใด ซึ่งโดยลักษณะของปัญหาแล้ว การเดินเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นมีความแตกต่าง และหนาแน่นกว่าการเดินเรือในบริเวณแม่ล้ำ ลำคลองอื่นๆ เนื่องจากมีเรือยนต์ให้บริการนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก แม้เมื่อวัดระดับเสียงของเรือยนต์แต่ละลำจะไม่เกินมาตรฐาน 100 เดซิเบลเอ แต่เมื่อเรือกลดังกล่าวมากระจุกรวมตัวกันอย่างหนาแน่น ณ บริเวณใดบริเวณหนึ่ง เวลาใดเวลาหนึ่ง ย่อมต้องก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเพิ่มมากขึ้นอย่างแน่นอน ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงจากเรือยนต์ดังกล่าวจึงไม่อาจสอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่อย่างแท้จริง แต่หากมีการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ให้มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์อย่างแท้จริงในพื้นที่ และให้เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ต่างๆ ย่อมส่งผลให้การควบคุมมาตรฐานระดับเสียงจากเรือยนต์มีมาตรฐานกว่า และเป็นการแก้ไขผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้เขียนจึงเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ออกประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล โดยพิจารณาระดับเสียงตามเกณฑ์พื้นที่ใช้ประโยชน์ เพื่อแยกแยะมาตรฐานระดับเสียงจากเรือกลให้ชัดเจน และเหมาะสมกับลักษณะของแต่ละพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมควรกำหนดให้ชัดเจนว่า

<u>เขตพื้นที่ประเภทที่ 1</u> เขตการเดินเรือในน่านน้ำไทยทั่วไป ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน X เดซิเบลเอ

<u>เขตพื้นที่ประเภทที่ 2</u> เขตการเดินเรือในแม่น้ำ และลำคลองโดยทั่วไป ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน X เดซิเบลเอ

<u>เขตพื้นที่ประเภทที่ 3</u> เขตการเดินเรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่มีการจราจรหนาแน่น หรือบริเวณที่มีที่อยู่อาศัยห่างจากจุดศูนย์กลางของแม่น้ำลำคลองไม่เกิน x เมตร ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน XX เดซิเบลเอ (แต่ต้องมีมาตรฐานระดับเสียงต่ำกว่า 100 เดซิเบลเอ)

ซึ่งสำหรับกรณีของเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาย่อมเข้าเกณฑ์ของเขตพื้นที่ประเภทที่ 3 ที่มีเขตการเดินเรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่มีการจราจรหนาแน่น หรือเป็นบริเวณที่มีที่อยู่อาศัย หรือชุมชนห่างจากจุดศูนย์กลางของแม่น้ำ หรือลำคลองไม่เกินระยะที่กฎหมายกำหนด ระดับเสียงของเขต

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ ธรรมเสน เมื่อ 03/08/2557 12:50:17

พื้นที่ประเภทที่ 3 ต้องมีมาตรฐานต่ำกว่า 100 เดซิเบลเอ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาทิ สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามต้องรับแนวทางตามประกาศนี้ไปปฏิบัติในการควบคุม หรือตรวจสอบเรือกลที่มีมาตรฐานระดับเสียงเกินไปจากที่กฎหมายกำหนดด้วย โดยอาจจะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เพื่อออกข้อบังคับการเดินเรือท้องถิ่นกำหนดมาตรฐานระดับเสียงเพื่อให้สอดคล้องกับประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก็จะเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ช่วยแก้ไขปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างตรงจุดอีกมาตรการหนึ่ง

2.3.1.2 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

จากการวิเคราะห์ในบทต่างๆ ที่ผ่านมาจะพบว่าเรือยนต์ที่นิยมใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาคือเรือหางยาวซึ่งโดยส่วนใหญ่จะส่งเสียงดังเกินกว่าระดับมาตรฐานคือ 100 เดซิเบลเอ แต่หากเปลี่ยนประเภทเรือเป็นการใช้เรือเครื่องนอนท้อง หรือเรือพาย จะช่วยในการควบคุมระดับเสียงจากเรือยนต์ไม่ให้ส่งเสียงดังเกินไปกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนดได้ ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 68 วรรคสอง กำหนดว่า “ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใดๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้” และตามมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติฉบับเดียวกัน กำหนดว่า “นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 68 หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท”

เมื่อพิจารณาความตามมาตรา 68 วรรคสอง จึงเห็นควรให้สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม โดยการได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่น จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อกำหนดประเภทของเรือยนต์ที่สามารถนำมาใช้บริการนักท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา ว่าจะต้องเป็นเรือประเภทเครื่องนอนท้อง หรือเรือพาย หรือเรือหางยาวที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงอย่างถูกต้องแล้วเท่านั้น หากเป็นเรือประเภทอื่นๆ เช่น เรือหางยาวที่ยังไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงจะไม่ได้รับอนุญาตให้นำมาใช้แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้ ซึ่งในส่วนนี้ หากเป็นผู้ประกอบการเรือที่ต้องการจะจดทะเบียนเรือใหม่ก็ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหลักการนี้ และหากเป็นผู้ประกอบการเรือหางยาวที่มีอยู่แล้ว ก็จะต้องดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงให้ถูกต้อง และไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงที่กำหนด คือ 100 เดซิเบลเอ ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท ทั้งนี้ตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดไว้

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย สำนักงานวิจัยและนวัตกรรม
เมื่อ 05/08/2567 12:50:17

2.3.1.3 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

สำหรับกรณีของเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาเป็นเส้นทางที่มีประชาชนอาศัยอยู่ตามริมน้ำ ซึ่งตามมาตรา 68 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีการกำหนดให้อำนาจแก่กรมเจ้าท่าในการออกข้อบังคับต่างๆ ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรองเพื่อมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับในแต่ละพื้นที่ ซึ่งในปัจจุบันสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2496 เพื่อกำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องเดินผ่อนกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง แต่ไม่ได้กำหนดอัตราความเร็วที่แน่นอนเอาไว้ ดังนั้น จึงขอเสนอแนะให้กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 68 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงครามเพิ่มเติม เพื่อกำหนดอัตราความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาว่าควรจะมีอัตราความเร็วไม่เกิน x กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือใช้เวลาในการเดินเรือรอบเกาะอัมพวาประมาณ x ชั่วโมง ต่อรอบการเดินเรือ 1 รอบให้เกิดความชัดเจน และเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท ทั้งนี้ตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

2.3.1.4 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา

ตามที่ได้กล่าวไปตั้งแต่บทที่ 2 ว่าระยะเวลาแล่นเรือเพื่อเที่ยวชมวิถีชีวิต ตลาดน้ำ และหิ่งห้อยตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นโดยส่วนใหญ่เริ่มตั้งแต่เวลา 18.00 น. ปีนต้นไป ดังนั้น จึงขอเสนอให้สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ใช้อำนาจตามมาตรา 68 วรรคสองนี้ ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่น แห่งจังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อกำหนดระยะเวลาแล่นของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาโดยควรจะกำหนดให้เรือยนต์ที่จะแล่นออกจากท่าเรือหน้าตลาดน้ำอัมพวาออกเรือเที่ยวสุดท้ายได้ไม่เกิน 21.00 น. และกลับถึงท่าเรือไม่เกิน 22.30 น. เท่านั้น และสำหรับเรือยนต์ที่ไม่ได้รับนักท่องเที่ยวจากตลาดน้ำ แต่รับนักท่องเที่ยวจากรีสอร์ท หรือโฮมสเตย์โดยตรงก็ต้องปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายนี้อย่างเคร่งครัดด้วยเช่นกัน กล่าวคือ แล่นเรือออกจากรีสอร์ทหรือโฮมเสตย์เที่ยวสุดท้ายต้องไม่เกิน 21.00 น. และต้องแล่นกลับถึงรีสอร์ท หรือโฮมสเตย์ไม่เกิน 22.00 น. ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ไฟล์นี้ download มาจาก dhc.mrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณเสน เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

2.3.2 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย

บทลงโทษของกฎหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายโดยส่วนใหญ่เป็นการกำหนดมาตรการทางกฎหมายอาญา คือโทษจำคุก ซึ่งจำนวนเงินค่าปรับและโทษจำคุกตามที่กำหนดในกฎหมายบางฉบับนั้นมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับค่าเงินปัจจุบัน ซึ่งจะพิจารณาเป็นแต่ละกฎหมาย ดังนี้

2.3.2.1 การเพิ่มเติมบทลงโทษตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำในการพิจารณาลงโทษปรับกับผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการใช้ดุลพินิจลงโทษปรับ ดังนั้น จึงเห็นควรมีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับขั้นต่ำของมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จากเดิมคือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาท ถึง 5,000 บาท โดยเพิ่มเติมให้เป็นต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่ฝ่าฝืนมีความยำเกรง และเคารพต่อกฎหมายมากยิ่งขึ้น

2.3.2.2 การเพิ่มเติมบทลงโทษตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

กรณีที่เรือยนต์ที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นเหตุให้เกิดเสียงจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงเกาะอัมพวานั้นถือว่าเป็น “เหตุรำคาญ” ตามความในมาตรา 25 (4) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจในการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์มิให้ก่อเหตุรำคาญ และระงับเหตุรำคาญ โดยการออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26 และมาตรา 27 ซึ่งได้มีการกำหนดบทลงโทษไว้สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ตามมาตรา 74 คือต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่ 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่การพิจารณาลงโทษปรับตามมาตรา 74 ส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงานเช่นกัน เนื่องจาก เจ้าพนักงานส่วนท้องถิ่นสามารถกำหนดโทษปรับได้ในจำนวนน้อยเท่าใดก็ได้ ดังนั้น จึงเห็นควรมีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 74 จากเดิมต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่ 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ให้แก้ไขเป็น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 บาทขึ้นไป ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายมากยิ่งขึ้น

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย สายยัน วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

3. ปัญหาและข้อเสนอแนะอันเนื่องมาจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

3.1 ปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

3.1.1 ปัญหาการขาดการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานี้เติบโตมาจากความร่วมมือและการสนับสนุนของทุกฝ่าย อาทิ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสมุทรสงคราม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆ จนในปัจจุบันคงจะปฏิเสธไม่ได้ว่าการท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นเป็นที่นิยมอย่างมากของนักท่องเที่ยวทั่วไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการวางแผนสนับสนุน และโฆษณาประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของอัมพวานั้น ไม่ได้มีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดกลยุทธ์ หรือนโยบาย หรือมาตรการใดๆ ในการรอบรับจำนวนนักท่องเที่ยวและปริมาณความต้องการในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติของนักท่องเที่ยวว่าควรจะเป็นไปในทิศทางใด มีความเพียงพอหรือไม่ และการเติบโตในด้านการท่องเที่ยวอย่างรวดเร็วนั้นจะก่อให้เกิดปัญหาใดหรือไม่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างฝ่ายต่างทำหน้าที่ตามอำนาจหน้าที่ของตนเองโดยไม่ได้มีการประสานงานหรือไม่ได้มีการวางแผนการจัดการการท่องเที่ยวร่วมกัน จนปัจจุบัน ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์นั้น สาเหตุหลักส่วนหนึ่งก็มาจากการที่มีนักท่องเที่ยวมากเกินไป การท่องเที่ยวเติบโตไปมากอย่างรวดเร็ว ในขณะที่มาตรการทางกฎหมายทั้งทางแพ่ง ทางอาญา และมาตรการทางปกครอง รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแล และบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายนั้นมีจำนวนไม่เพียงพอในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ นอกจากนั้น ผู้ประกอบการท่องเที่ยว หรือเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์บางรายต้องการเอาใจนักท่องเที่ยวให้ได้มากที่สุดจึงแล่นเรือด้วยความเร็วสูง จนก่อให้เกิดเสียงดังที่เป็นปัญหามลพิษทางเสียงอันส่งผลกระทบต่อประชาชนทั่วไปอย่างในปัจจุบัน

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นส่วนหนึ่งมาจากการขาดการบูรณาการของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนั่นเอง ดังนั้น จึงเสนอให้หน่วยงานต่างๆ ทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นมีการประสานความร่วมมือกัน เพื่อจัดการกับปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ให้บรรเทาสิ้นไป

ไฟล์นี้ download มาจาก dpc.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:17

3.1.2 ปัญหาการขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการควบคุม และจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาส่วนมากเป็นกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อันได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 รวมทั้งกฎหมายลำดับรองต่างๆ ที่ออกมาโดยอาศัยอำนาจของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยกรมเจ้าท่า และสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม เป็นเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจรับผิดชอบและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า และสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามอาจมีจำนวนไม่เพียงพอกับการจัดการ หรือควบคุมเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา เพราะจำนวนเรือมีจำนวนมากในระหว่างที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีจำนวนไม่เพียงพอกับการดำเนินการติดตามควบคุมเรือยนต์ที่มีมาตรฐานระดับเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ส่งผลกระทบให้การบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ มาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถนำมาใช้เพื่อยังคับผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายได้อย่างทั่วถึง ยิ่งไปกว่านั้น โดยสภาพพิเศษของการท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นจะมีการแล่นเรือกันในเวลากลางคืนซึ่งเวลานอกราชการของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องแล้ว ดังนั้น จึงไม่สามารถตรวจจับเรือยนต์ที่ฝ่าฝืนกฎหมายที่มีเสียงเกินกว่า 100 เดซิเบลเอได้

เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรมเจ้าท่า และสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นจึงเห็นควรให้มีการมอบอำนาจของกรมเจ้าท่าบางส่วนให้แก่เจ้าหน้าที่ส่วนท้องถิ่น ในจังหวัดสมุทรสงคราม ตามที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดรองรับหลักการไว้มาตรา 68 วรรคสอง ทั้งนี้ เพื่อให้กับการควบคุมมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์เป็นไปอย่างครอบคลุมเพียงพอในการแก้ไขสภาพปัญหามลพิษทางเสียงในปัจจุบัน

3.2 ผลกระทบจากปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด อาทิ จังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานการท่องเที่ยว จังหวัดสมุทรสงคราม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ เกิดความลังเลในการดำเนินการบังคับการตามกฎหมาย เนื่องจากยังไม่เป็นที่แน่นอนว่า ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานตนเองหรือไม่ และแม้หน่วยงานที่เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย อาทิ กรมเจ้าท่า และสำนักงานการขนส่งทาง

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nfe.go.th
โดย ศูนย์วิทยทรัพยากร
เมื่อ 05/08/2567 12:50:17

น้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งเป็นหน่วยงานตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะได้มีการปฏิบัติหน้าที่โดยการตรวจสภาพและระดับเสียงของเรือยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม ไม่ให้เกิน 100 เดซิเบลเอ เมื่อเวลาออกใบอนุญาต หรือต่ออายุใบอนุญาต หรือทะเบียนเรืออยู่แล้ว แต่ภายหลังจากที่มีการตรวจสภาพเรือผ่านไปแล้ว อาจมีความเป็นไปได้ที่ความเข้มงวดในการตรวจเรือตามท่าเรือ หรือการตรวจเรือในเวลาที่เรือสัญจรไปมาตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาลดลงเนื่องจากขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่

3.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.3.1 การมอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

เพื่อเป็นการสนับสนุนให้มีเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างเพียงพอในการติดตามตรวจสอบผู้ที่ปฏิบัติฝ่าฝืนข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงครามที่มีบังคับใช้อยู่แล้วในปัจจุบัน และที่จะมีขึ้นในอนาคต และเพื่อเป็นการรองรับการดำเนินการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผน และขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 38 (7) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 โดยให้อธิบดีกรมเจ้าท่า (อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี)ในฐานะ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่ง “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” ที่จะได้รับมอบอำนาจในที่นี้หมายถึง องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม องค์การบริหารส่วนตำบล และเทศบาลเมืองอัมพวา โดยให้มีอำนาจดังต่อไปนี้

1. มอบหมายให้ประสานงานเรื่องการมีคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์ การเข้าไปตรวจค้น การยึดใบอนุญาต การไม่ออกใบอนุญาต การไม่ต่อทะเบียนเรือยนต์ หรือการยึดหรืออายัดเรือยนต์ที่มีระดับเสียงเกินกว่า 100 เดซิเบลเอ ซึ่งเป็นมาตรฐานการวัดระดับเสียงเรือกลตามที่ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ 4 มกราคม 2553 กำหนดไว้

2. มอบหมายให้มีอำนาจในการตรวจ และติดตามตรวจสอบเรือยนต์ การตรวจวัดระดับเสียง เพื่อให้ดำเนินการให้เป็นไปตามบทกฎหมายที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 และข้อบังคับการเดินเรือท้องถิ่น จังหวัดสมุทรสงครามที่ออกตามความในมาตรา 68 วรรคสองด้วย

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย สำนักวิทยบริการฯ เมื่อ 05/08/2567 12:50:17

3. เมื่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ดำเนินการตามที่ได้รับมอบอำนาจแล้ว ให้สำเนารายงานการดำเนินงานให้สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามรับทราบด้วยทุกครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทางเดียวกัน ไม่ขัดแย้งกัน

3.3.2 การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า หากมีการฝ่าฝืนประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ 4 มกราคม 2553 ที่กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกลไว้ว่าต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอแล้ว ตามมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ให้อำนาจเจ้าพนักงานออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะจนกว่าจะได้มีการแก้ไขให้เป็นไปตามมาตรฐานก่อนโดยทำเครื่องหมายห้ามใช้ไว้ที่ส่วนหนึ่งส่วนใดของยานพหานะ ทั้งนี้เป็นไปตามาตรา 66 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงเรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกคำสั่ง การยกเลิกคำสั่งการทำและยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ และการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ พ.ศ. 2550 ลงวันที่ 19 มีนาคม 2550 ซึ่งสภาพบังคับคือ หากผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะของเจ้าพนักงานที่ออกตามความในมาตรา 65 ของพระราชบัญญัตินี้ ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติฉบับเดียวกัน นอกจากนั้นแล้วหากผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานที่สั่งให้ยานพาหนะหยุด หรือกระทำการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อการตรวจสอบเครื่องยนต์ของยานพาหนะโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 67 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

เมื่อพิเคราะห์แล้วจะเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องนั้นมีสภาพบังคับที่เหมาะสม และจะสามารถนำมาปรับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพหากมีพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้อย่างเพียงพอ ดังนั้น จึงขอเสนอแนะให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แต่งตั้งผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้ เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติราชการตามมาตรา 65 มาตรา 66 และมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เฉพาะในเขตพื้นที่ของตน ดังนี้

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย สำนักงาน วิจัยแห่งชาติ
เมื่อ 05/08/2567 12:50:17

1. หัวหน้าองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม
2. หัวหน้าองค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภออัมพวา และอำเภอเมืองอัมพวา
3. นายกเทศบาลเมืองอัมพวา

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่นได้อย่างแท้จริง

3.3.3 **การส่งเสริมการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**

ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นไม่ใช่จะสามารถแก้ไขให้ลุล่วงไปได้โดยการทำงาน หรือการดำเนินงานของหน่วยงานใดแต่เพียงหน่วยงานเดียว หากแต่ต้องอาศัยการประสานงาน หรือการปรึกษาหารือร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงจะสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามหลักการบูรณาการทางสิ่งแวดล้อมด้วยอีกประการหนึ่ง

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน 12:50:17
เมื่อ 05/08/2557

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

แม้ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวชมตลาดน้ำยามเย็น เที่ยวชมเส้นทางวิถีชีวิตชุมชนรอบเกาะอัมพวา และที่สำคัญคือกิจกรรมการท่องเที่ยวชมหิ่งห้อยในเวลาค่ำคืน จะสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยว รวมทั้ง สร้างรายได้ให้แก่คนในท้องถิ่นเป็นอย่างมากก็ตาม แต่คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวดังกล่าวนั้นก็นำมาซึ่งความขัดแย้งอันเนื่องมาจากการแย่งชิงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติระหว่างกันเอง และนำมาซึ่งปัญหาที่สำคัญที่สุดที่ส่งผลกระทบต่อคนในชุมชนบริเวณรอบเกาะอัมพวา นั่นก็คือ ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา จากปัญหามลพิษดังกล่าวได้ก่อให้เกิดผลกระทบอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย

จากการศึกษาแนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้น ทำให้สามารถพิเคราะห์ได้ว่าปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาในปัจจุบันนั้นมีสาเหตุเนื่องมาจาก มาตรการทางกฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้ในการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นยังมีน้อยเกินไป นอกจากนั้นแล้ว และมีมาตรการบังคับทางกฎหมาย หรือสภาพบังคับที่ไม่เหมาะสมกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ

1.1 ปัญหาเกี่ยวกับแนวนโยบายแห่งรัฐ

1.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มีนโยบายบังคับ และความไม่ชัดเจนของนโยบาย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) จะพบว่ามีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการจัดการมลพิษสอดคล้องกับแนวความคิดทางสิ่งแวดล้อม คือ หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน เนื่องจาก มีการสนับสนุนให้มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างหนึ่ง เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นร่วมจัดการและดำเนินการปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นในชุมชนกันเอง อย่างไรก็ตาม ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการจัดการเพื่อลด

ไฟล์นี้ Download มาจาก dricnrct.go.th
โดย สรายุธ วรรณสิน 0570825571250.18

มลพิษอย่างกว้างๆ เท่านั้น แต่ไม่ได้เจาะจงเรื่องการจัดการ และการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียง โดยตรงอันส่งผลให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติต่อมาถึงปัจจุบัน

นอกจากนั้นแล้ว นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 – 2559 นี้จะเป็นนโยบายกว้างๆ กล่าวถึงการป้องกันและขจัดมลพิษโดยกำหนดเป็นนโยบายหลักนโยบายหนึ่งที่ต้องถูกพิจารณากำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อไป แต่ก็ไม่ได้กล่าวลงรายละเอียดว่าหมายถึงมลพิษในด้านใดบ้าง ดังนั้น ก็ถือได้ว่าเป็นความไม่ชัดเจนของนโยบายแห่งรัฐเช่นกัน

1.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับของนโยบาย

ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ที่ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาคุณภาพเสียง โดยจัดลำดับเรื่องปัญหาคุณภาพเสียงไว้เป็นปัญหาลำดับที่ 6 ของปัญหาทั้งหมดของจังหวัด เนื่องจากเสียงนั้นมีความดังเกินค่ามาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด โดยชี้ให้เห็นว่าเสียงรบกวนนั้นมาจากเครื่องยนต์เรือที่นำนักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย ดังนั้น ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ฉบับนี้จึงได้มีการวางกลยุทธ์ และเสนอให้มีมาตรการในการใช้เรือยนต์นำเที่ยวให้มีเสียงดังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยกำหนดให้มีการออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงของเครื่องยนต์ที่ติดอยู่ท้ายเรือ และให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ของเรือให้เกิดเสียงดังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนั้นแล้ว ยังกำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับเรือชมหิ่งห้อย และกำหนดให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคีที่ 8 ราชบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ไม่มีสภาพเป็นกฎหมาย หรือไม่มีมาตรการบังคับใดๆ ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ต้องนำแผนปฏิบัติการฉบับนี้ไปปฏิบัติตาม รวมทั้งไม่มีบทกำหนดโทษหากไม่มีการนำนโยบายตามที่กำหนดในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ฉบับนี้ไปดำเนินการปฏิบัติด้วย

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
รัตย์ ศรีสุข, วรรณเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:18

1.2 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย

1.2.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มาตรการทางกฎหมายเพื่อใช้บังคับ

1.2.1.1 การกำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงจากเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้ให้มีอัตราไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ 4 มกราคม 2553 นั้นย่อมสามารถอนุมานได้ว่านำไปใช้บังคับกับเรือยนต์ทุกพื้นที่ในประเทศไทย ไม่จำกัดว่าแล่นอยู่ที่ใด ซึ่งโดยลักษณะของปัญหาแล้ว การเดินเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นมีความแตกต่าง และหนาแน่นกว่าการเดินเรือในบริเวณแม่ล้ำ ลำคลองอื่นๆ เนื่องจากมีเรือยนต์ให้บริการนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก แม้เมื่อวัดระดับเสียงของเรือยนต์แต่ละลำจะไม่เกินมาตรฐาน 100 เดซิเบลเอ แต่เมื่อเรือกลดังกล่าวมากระจุกรวมตัวกันอย่างหนาแน่น ณ บริเวณใดบริเวณหนึ่ง เวลาใดเวลาหนึ่ง ย่อมต้องก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเพิ่มมากขึ้น แต่การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงจากเรือยนต์ดังกล่าวจึงไม่อาจสอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่อย่างแท้จริง

ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาเพื่อควบคุมระดับเสียงของเรือกลที่แล่นเฉพาะพื้นที่ในเขตเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา จังหวัดสมุทรสงครามแต่อย่างใด ซึ่งหากมีมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์เป็นการเฉพาะให้เหมาะสมกับลักษณะ และจำนวนเรือยนต์ในพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา

1.2.1.2 จากการพิเคราะห์ตามรายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม ปี พ.ศ. 2550-2552 พิจารณาได้ว่า ประเภทเรือที่นำมาใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำมี 2 ประเภท กล่าวคือ เรือเครื่องท้าย (เรือหางยาว) และเรือเครื่องนอนท้อง ซึ่งการใช้เรือเครื่องท้าย (เรือหางยาว) จะก่อให้เกิดเสียงดังในระดับที่มากกว่าเรือประเภทเครื่องนอนท้อง ซึ่งจากผลการสำรวจไม่พบว่าเรือเครื่องนอนท้องมีระดับเสียงดังเกินมาตรฐาน 100 เดซิเบลเอ

ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับว่าเรือประเภทใดที่ได้รับอนุญาตให้นำมาใช้บริการนักท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้บ้าง ดังนั้น จึงเห็นควรในการกำหนดให้เรือยนต์ที่จะนำมาใช้บริการนักท่องเที่ยวควรเป็นเรือเครื่องนอนท้องเท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ลงด้วย

1.2.1.3 เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลเข้ามาเพื่อเยี่ยมชมตลาดน้ำ ชมวิถีชีวิตและชมหิ่งห้อยมีจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการอันมีอยู่อย่างมากมายของนักท่องเที่ยวจึงส่งผลให้ผู้ประกอบการเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องแล่นเรือด้วยความเร็ว สลับกับการจอดเพื่อให้นักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย และใช้ความเร็วเรือมากในการแล่นขา

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย สำนักวิทยบริการฯ เมื่อ 05/08/2557 12:50:18

กลับเพื่อไปรับนักท่องเที่ยวกลุ่มต่อไป ซึ่งการแล่นเรือยนต์ด้วยความเร็วต้องเร่งเครื่องยนต์และส่งผลกระทบต่อระดับเสียงของเรือยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แม้ในปัจจุบันสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2496 เพื่อกำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องเดินผ่อนกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง แต่ไม่ได้กำหนดอัตราความเร็วที่แน่นอนเอาไว้

ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาไว้อย่างเฉพาะเจาะจงเป็นการชัดเจน จึงส่งผลให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการกำหนดอัตราความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพาว่าควรจะมีอัตราความเร็วไม่เกินเท่าใด ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน และเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ

1.2.1.4 ระยะเวลาแล่นเรือเพื่อเที่ยวชมวิถีชีวิต ตลาดน้ำ และหิ่งห้อยตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นโดยส่วนใหญ่เริ่มตั้งแต่เวลา 18.00 น. เป็นต้นไป และช่วงเวลากลางคืนจะมีการแล่นเรือมากหลายเที่ยวเป็นพิเศษเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว แต่ไม่มีกำหนดระยะเวลาของการออกเรือเที่ยวสุดท้าย ซึ่งจากการลงพื้นที่ของผู้เขียนพบว่าเรือยนต์ที่ตลาดน้ำอัมพวายังเปิดให้บริการนักท่องเที่ยวอยู่ โดยเที่ยวสุดท้ายออกจากท่าเรืออัมพวาในเวลาประมาณ 23.00 น. – 23.30 น.และกลับถึงท่าเรืออัมพวาหลังเวลา 24.00 น. ของวันอาทิตย์ ซึ่งเวลาดังกล่าวเป็นเวลาของการพักผ่อนหลับนอนของชุมชมริมน้ำ จึงไม่สมควรเป็นอย่างยิ่งที่จะอนุญาตให้แล่นเรือโดยไม่มีกำหนดเวลาแล่นเรืออย่างในปัจจุบัน

ดังนั้น การกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อกำหนดระยะเวลาในการแล่นเรือยนต์เพื่อเที่ยวชมเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาจึงมีความสำคัญมาก แต่ในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดระยะเวลาแล่นเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาไว้อย่างชัดเจนว่าการเดินเรือให้บริการนักท่องเที่ยวต้องสิ้นสุดลงภายในเวลาใด

1.2.2 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย

บทลงโทษของกฎหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายโดยส่วนใหญ่เป็นการกำหนดมาตรการทางกฎหมายอาญา คือโทษจำคุก ซึ่งจำนวนเงินค่าปรับและโทษจำคุกตามที่กำหนดในกฎหมายบางฉบับนั้นมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับค่าเงินปัจจุบัน และสภาวการณ์ของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dpic.lrct.go.th โดย ศราธร วรรณสิน เมื่อ 03/08/2567 12:50:18

1.2.2.1 กรมเจ้าท่าได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 เพื่อกำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องเดินผ่อนกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง และได้กำหนดสภาพบังคับไว้อย่างชัดเจนทั้งโทษทางอาญา และมาตรการทางปกครอง โดยผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำในการพิจารณาลงโทษปรับกับผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง คือ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการใช้ดุลพินิจลงโทษปรับ

1.2.2.2 เสียงเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นถือว่าเป็น “เหตุรำคาญ” ตามความในมาตรา 25 (4) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจในการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์มิให้ก่อเหตุรำคาญ และระงับเหตุรำคาญโดยการออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26 และมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องทำการระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง หรือออกคำสั่งให้มีการระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 27 โดยผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นต้องรับโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 74 คือต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่ 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

อย่างไรก็ตาม การพิจารณาลงโทษปรับตามมาตรา 74 ดังกล่าวเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานส่วนท้องถิ่นในการพิจารณาลงโทษปรับกับผู้ที่ฝ่าฝืน ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงานเช่นกัน เนื่องจาก เจ้าพนักงานส่วนท้องถิ่นสามารถกำหนดโทษปรับได้ในจำนวนน้อยเท่าใดก็ได้ อันจะส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงาน

1.3 ปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาอันเนื่องมาจากการขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายที่สามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ อาทิ มาตรการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ต้องมีเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจรับผิดชอบและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ของกระทรวง

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ ปรีชาเลิศ
เมื่อ 05/08/2557 12:50:16

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีอำนาจในการดำเนินการ หรือบังคับการให้เป็นไปตามมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 65 มาตรา 66 และมาตรา 67 หรือเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า และสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามที่อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นอาจมีจำนวนไม่เพียงพอกับการจัดการ หรือควบคุมเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา เพราะจำนวนเรือมีจำนวนมากในระหว่างที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีจำนวนไม่เพียงพอกับการดำเนินการติดตามควบคุมเรือยนต์ที่มีมาตรฐานระดับเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด

2. ข้อเสนอแนะ

เมื่อพิจารณาแนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรการทางกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วพิเคราะห์ได้ว่ามาตรการทางกฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้ในการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่มีอยู่ในปัจจุบันมีน้อยเกินไป และมีมาตรการบังคับทางกฎหมาย หรือสภาพบังคับที่ไม่เหมาะสมกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางและมาตรการในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้การจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวามีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังต่อไปนี้

2.1 ข้อเสนอแนะของปัญหาอันเนื่องมาจากแนวนโยบายแห่งรัฐ

2.1.1 การกำหนดนโยบายของรัฐทั้งส่วนกลาง และส่วนท้องถิ่นอย่างชัดเจน

แนวนโยบายแห่งรัฐให้ความสำคัญเฉพาะการป้องกันและการควบคุมปัญหามลพิษอย่างกว้างๆ โดยไม่เจาะจงว่าหมายถึงมลพิษประเภทใด ซึ่งในความเป็นจริงมลพิษทางเสียงเป็นปัญหาที่ได้รับความสนใจจากหน่วยงานของรัฐค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปัญหามลพิษทางน้ำ และปัญหามลพิษทางอากาศ นอกจากนั้นแล้ว แม้ในแนวนโยบายท้องถิ่นที่ปรากฏในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงครามจะได้กล่าวถึงปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาอย่างชัดแจ้ง และยังมีการกำหนดนโยบายหรือทิศทางการแก้ไขปัญหาไว้อย่างชัดเจนแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงครามไม่มีฐานะเป็นกฎหมาย ดังนั้น จึงไม่มีสภาพบังคับให้หน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบต้องปฏิบัติตาม ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการกำหนดแนวนโยบายแห่งรัฐให้ชัดเจนโดยมุ่งเน้นไปในรายละเอียดอันเกี่ยวกับการจัดการ หรือควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะไว้ให้ชัดเจน และควรกำหนดมาตรการบังคับ

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ สรรเสริญ
เมื่อ 05/08/2557 12:50:18

เพื่อการดำเนินการตามแนวนโยบายที่กำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม ทั้งนี้ เพื่อให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำแนวนโยบายดังกล่าวไปปรับใช้และพิจารณาออกมาตรการทางกฎหมายมารองรับให้สอดคล้องกับแนวนโยบายต่อไป

2.1.2 การกำหนดอำนาจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ให้ซ้ำซ้อนกัน

ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นไม่ใช่จะสามารถแก้ไขให้ลุล่วงไปได้โดยการทำงาน หรือการดำเนินงานของหน่วยงานใดแต่เพียงหน่วยงานเดียว หากแต่ต้องอาศัยการประสานงาน หรือการปรึกษาหารือร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงจะสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงเห็นควรกำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ไว้ในแนวนโยบายแห่งรัฐโดยให้มีความสอดคล้องกัน ไม่ซ้ำซ้อนกันในการปฏิบัติงาน และเพื่อให้เป็นไปตามหลักการทางสิ่งแวดล้อมเรื่องการบูรณาการทางสิ่งแวดล้อมด้วย

2.2 ข้อเสนอแนะของปัญหาอันเนื่องมาจากมาตรการทางกฎหมาย

2.2.1 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายใหม่

2.2.1.1 การกำหนดกฎหมายเพิ่มเติมเกี่ยวกับค่ามาตรฐานคุณภาพระดับเสียงโดยให้มีความสัมพันธ์กับประเภทและลักษณะของเขตพื้นที่ต่าง ๆ

การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ให้มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์อย่างแท้จริงในพื้นที่ และให้เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ต่างๆ ย่อมส่งผลให้การควบคุมมาตรฐานระดับเสียงจากเรือยนต์มีมาตรฐานกว่า และเป็นการแก้ไขผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้เขียนจึงเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ออกประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกลโดยพิจารณาระดับเสียงตามเกณฑ์พื้นที่ใช้ประโยชน์ เพื่อแยกแยะมาตรฐานระดับเสียงจากเรือกลให้ชัดเจน และเหมาะสมกับลักษณะของแต่ละพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมควรกำหนดให้ชัดเจนว่า

ไฟล์นี้ download มาจาก dpic.nrct.go.th
โดย ศ.ยุธ สุรเสน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:18

<u>เขตพื้นที่ประเภทที่ 1</u> เขตการเดินเรือในน่านน้ำไทยทั่วไป ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน X เดซิเบลเอ

<u>เขตพื้นที่ประเภทที่ 2</u> เขตการเดินเรือในแม่น้ำ และลำคลองโดยทั่วไป ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน X เดซิเบลเอ

<u>เขตพื้นที่ประเภทที่ 3</u> เขตการเดินเรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่มีการจราจรหนาแน่น หรือบริเวณที่มีที่อยู่อาศัยห่างจากจุดศูนย์กลางของแม่น้ำลำคลองไม่เกิน x เมตร ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน XX เดซิเบลเอ (แต่ต้องมีมาตรฐานระดับเสียงต่ำกว่า 100 เดซิเบลเอ)

ซึ่งสำหรับกรณีของเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาย่อมเข้าเกณฑ์ของเขตพื้นที่ประเภทที่ 3 ที่มีเขตการเดินเรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่มีการจราจรหนาแน่น หรือเป็นบริเวณที่มีที่อยู่อาศัย หรือชุมชนห่างจากจุดศูนย์กลางของแม่น้ำ หรือลำคลองไม่เกินระยะที่กฎหมายกำหนด ระดับเสียงของเขตพื้นที่ประเภทที่ 3 ต้องมีมาตรฐานต่ำกว่า 100 เดซิเบลเอ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาทิ สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามต้องรับแนวทางตามประกาศนี้ไปปฏิบัติในการควบคุม หรือตรวจสอบเรือกลที่มีมาตรฐานระดับเสียงเกินไปจากที่กฎหมายกำหนดด้วย โดยอาจจะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เพื่อออกข้อบังคับการเดินเรือท้องถิ่นกำหนดมาตรฐานระดับเสียงเพื่อให้สอดคล้องกับประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก็จะเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ช่วยแก้ไขปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างตรงจุดอีกมาตรการหนึ่ง

2.2.1.2 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

เมื่อพิจารณาความตามมาตรา 68 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดว่า “ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใดๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้าหน้าที่ และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้” ดังนั้น จึงเห็นควรให้สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม โดยการได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่น จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อกำหนดประเภทของเรือยนต์ที่สามารถนำมาใช้บริการนักท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา ว่าจะต้องเป็นเรือประเภทเครื่องนอนท้อง หรือเรือพาย หรือเรือหางยาวที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงอย่างถูกต้องแล้วเท่านั้น หากเป็นเรือประเภทอื่นๆ เช่น เรือหางยาวที่ยังไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงจะไม่ได้รับอนุญาตให้นำมาใช้แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้ ซึ่งในส่วนนี้

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ ธรรมเสน เมื่อ 03/08/2557 12:50:10

หากเป็นผู้ประกอบการเรือที่ต้องการจะจดทะเบียนเรือใหม่ก็ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหลักการนี้ และหากเป็นผู้ประกอบการเรือหางยาวที่มีอยู่แล้ว ก็จะต้องดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงให้ถูกต้อง และไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงที่กำหนด คือ 100 เดซิเบลเอ ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท ทั้งนี้ตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดไว้

2.2.1.3 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

ให้กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 68 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงครามเพิ่มเติม เพื่อกำหนดอัตราความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพาว่าควรจะมีอัตราความเร็วไม่เกิน x กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือใช้เวลาในการเดินเรือรอบเกาะอัมพาประมาณ x ชั่วโมง ต่อรอบการเดินเรือ 1 รอบให้เกิดความชัดเจน และเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท ทั้งนี้ตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

2.2.1.4 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวา

ให้กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 68 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่น แห่งจังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อกำหนดระยะเวลาแล่นของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาโดยควรจะกำหนดให้เรือยนต์ที่จะแล่นออกจากท่าเรือหน้าตลาดน้ำอัมพวาออกเรือเที่ยวสุดท้ายได้ไม่เกิน 21.00 น. และกลับถึงท่าเรือไม่เกิน 22.30 น. เท่านั้น และสำหรับเรือยนต์ที่ไม่ได้รับนักท่องเที่ยวจากตลาดน้ำ แต่รับนักท่องเที่ยวจากรีสอร์ทหรือโฮมสเตย์โดยตรงก็ต้องปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายนี้อย่างเคร่งครัดด้วยเช่นกัน กล่าวคือ แล่นเรือออกจากรีสอร์ทหรือโฮมเสตย์เที่ยวสุดท้ายต้องไม่เกิน 21.00 น. และต้องแล่นกลับถึงรีสอร์ทหรือโฮมสเตย์ไม่เกิน 22.00 น. ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสน 12:50:18
เมื่อ 05/08/2557

2.2.2 การแก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย

2.2.2.1 การเพิ่มเติมบทลงโทษทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำในการพิจารณาลงโทษปรับกับผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการใช้ดุลพินิจลงโทษปรับ ดังนั้น จึงเห็นควรมีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับขั้นต่ำของมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จากเดิมคือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาท ถึง 5,000 บาท โดยเพิ่มเติมให้เป็นต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่ฝ่าฝืนมีความยำเกรง และเคารพต่อกฎหมายมากยิ่งขึ้น

2.2.2.2 การเพิ่มเติมบทลงโทษทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

เนื่องจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจในการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์มิให้ก่อเหตุรำคาญ และระงับเหตุรำคาญ โดยการออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26 และมาตรา 27 ซึ่งได้มีการกำหนดบทลงโทษไว้สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ตามมาตรา 74 คือต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่ 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่การพิจารณาลงโทษปรับตามมาตรา 74 ส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงานเช่นกัน เนื่องจาก เจ้าพนักงานส่วนท้องถิ่นสามารถกำหนดโทษปรับได้ในจำนวนน้อยเท่าใดก็ได้ ดังนั้น จึงเห็นควรมีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 74 จากเดิมต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่ 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ให้แก้ไขเป็น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 บาทขึ้นไป ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายมากยิ่งขึ้น

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรีเพ็ญ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:18

2.3 ข้อเสนอแนะของปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 การกระจายอำนาจที่กำหนดไว้ในกฎหมายแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2.3.1.1 การมอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ให้อธิบดีกรมเจ้าท่า (อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี)ในฐานะ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือ.นน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่ง “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” ที่จะได้รับมอบอำนาจในที่นี้หมายถึง องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม องค์การบริหารส่วนตำบล และเทศบาลเมืองอัมพวา โดยให้มีอำนาจดังต่อไปนี้

1. มอบหมายให้ประสานงานเรื่องการมีคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์ การเข้าไปตรวจค้น การยึดใบอนุญาต การไม่ออกใบอนุญาต การไม่ต่อทะเบียนเรือยนต์ หรือการยึดหรืออายัดเรือยนต์ที่มีระดับเสียงเกินกว่า 100 เดซิเบลเอ ซึ่งเป็นมาตรฐานการวัดระดับเสียงเรือกลตามที่ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ 4 มกราคม 2553 กำหนดไว้

2. มอบหมายให้มีอำนาจในการตรวจ และติดตามตรวจสอบเรือยนต์ การตรวจวัดระดับเสียง เพื่อให้ดำเนินการให้เป็นไปตามบทกฎหมายที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 และข้อบังคับการเดินเรือท้องถิ่น จังหวัดสมุทรสงครามที่ออกตามความในมาตรา 68 วรรคสองด้วย

3. เมื่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ดำเนินการตามที่ได้รับมอบอำนาจแล้ว ให้สำเนารายงานการดำเนินงานให้สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามรับทราบด้วยทุกครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทางเดียวกัน ไม่ขัดแย้งกัน

2.3.1.2 การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

เมื่อพิเคราะห์แล้วจะเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องนั้นมีสภาพบังคับที่เหมาะสม และจะสามารถนำมาปรับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพหากมีพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้อย่างเพียงพอ ดังนั้น จึงขอเสนอแนะให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แต่งตั้งผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้ เป็นพนักงาน

ไฟล์นี้ download มาจาก dnc.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:18

เจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติราชการตามมาตรา 65 มาตรา 66 และมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เฉพาะในเขตพื้นที่ของตน ดังนี้

1. หัวหน้าองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม
2. หัวหน้าองค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภออัมพวา และอำเภอเมืองอัมพวา
3. นายกเทศบาลเมืองอัมพวา

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการมอบอำนาจให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้ร่วมประสานงานในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาด้วย

สรุปได้ว่า หากนำข้อเสนอแนะของผู้เขียนไปปรับใช้เพื่อออกมาตรการทางกฎหมายในส่วนที่ยังไม่มีกฎหมายใช้บังคับในปัจจุบัน อาทิ การกำหนดอัตราความเร็วของเรือยนต์ การกำหนดระยะเวลาแล่นของเรือยนต์ การกำหนดประเภทของเรือยนต์ และการวางมาตรฐานระดับเสียงจากเรือยนต์ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการท่องเที่ยว และสถานการณ์ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา รวมทั้ง เพิ่มเติม หรือแก้ไขบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมายที่มีบังคับใช้อยู่แล้วให้มีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น และนอกจากนั้น หากมีการกระจายอำนาจทั้งตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 และตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แล้ว ย่อมสามารถช่วยให้ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาลดน้อยลงได้อย่างมาก

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dpu.rct.go.th
โดย ศราธร ธรรมสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:18

บรรณานุกรม

หนังสือ

กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. มลพิษทางเสียง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ซิลค์คลับ จำกัด, 2544.

โกวิทย์ พวงงาม. การปกครองท้องถิ่นไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ส. เอเซียเพรส (1989) จำกัด, 2550.

กองทุนสิ่งแวดล้อมวัฒนธรรม มูลนิธิสิ่งแวดล้อมไทย. รวมไทย รวมใจ ต้านภัยเสียง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : บริษัท โอ.เอส.พริ้นติ้ง เฮ้าส์ จำกัด.

กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข. คู่มือเจ้าหน้าที่สาธารณสุข เล่ม 4 การเฝ้าระวังคุณภาพอากาศและเสียง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก, 2535.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ : การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2550.

นิตย์ สัมมาพันธ์ และเอมอร ณรงค์. แนวทางพัฒนาการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ณ จังหวัดสมุทรสงคราม. กรุงเทพมหานคร, 2550.

นันทวัฒน์ บรมานันท์. การปกครองส่วนท้องถิ่น. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2552.

บูฆอรี ยีหมะ. การปกครองท้องถิ่นไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

พจมาน ท่าจีน. มลภาวะทางเสียงในสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร : บริษัท เมเซอร์โทรนิกซ์ จำกัด, 2541.

ไฟล์นี้ download มาจาก elric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณสิงห์ เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

วีระ เทพกรณ์. หนังสือท้องถิ่นศึกษา ชุด ชีวิตกับสิ่งแวดล้อม หิ่งห้อยแมลงมหัศจรรย์ที่ไม่ธรรมดา. กรุงเทพมหานคร : บริษัท อักษรเจริญทัศน์ อจท. จำกัด, 2546.

สุรจิต ชิรเวทย์. คนแม่กลอง. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ส. เอเซียเพราส (1989) จำกัด, 2551.

สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. สถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ปี 2550.

_____. รวมกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ID. Print, 2551.

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม. นโยบายและมาตรการการพัฒนาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม, 2540.

สุธีร์ ตุลยะเสถียร, โกศล วงศ์สวรรค์ และสถิต วงศ์สวรรค์. มลพิษสิ่งแวดล้อม (ปัญหาสังคมไทย). (กรุงเทพมหานคร : บริษัท รวมสาส์น (1977) จำกัด. 2544)

อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์. กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549.

อำนาจ วงศ์บัณฑิต. กฎหมายสิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2550.

วิทยานิพนธ์และสารนิพนธ์

กฤติกา เลิศสวัสดิ์. “การป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944”. วิทยานิพนธ์ นิติศาตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th โดย ศรายุธ วรรณเลิศ เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

ทัชชะพงศ์ อัศวพรหมธาดา. “ความคาดหวังและการรับรู้ของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อการจัดการการท่องเที่ยวตลาดน้ำอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม”. สารนิพนธ์ คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์วิโรฒ, 2550.

นันทนา พยุงภร. “มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงภายในโรงงานอุตสาหกรรม”. วิทยานิพนธ์ นิติศาตร์มมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

สุมลรัตน์ นาคพานิช. “กฎหมายในการควบคุมและจัดการมลพิษทางน้ำจากชุมชน”. วิทยานิพนธ์ นิติศาตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

สุธีรา ตุลยะเสถียร. มลพิษสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร : อมรการพิพมพ์, 2544.

สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์. “มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันมลพิษจากเรือกล : ศึกษาเฉพาะกรณีเรือกลในคลองแสนแสบ”. วิทยานิพนธ์ นิติศาตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

บทความ

พัชโรดม อุณสุวรรณ. “แด่อัมพวา..ด้วยดวงใจ”. นิตยสารมนต์รักแม่กลอง. ปีที่ 1. ฉบับที่ 2. (กุมภาพันธ์ – มีนาคม 2551).

วิไลลักษณ์ รัตนเพียรธัมมะ. “ตลาดน้ำอัมพวา : การท่องเที่ยวและการจัดการ”. วารสารร่มพฤกษ์ความรู้ที่ยั่งยืน. ปีที่ 25. ฉบับที่ 1. (ตุลาคม 2540 – มกราคม 2550).

“สมุทรสงคราม เมื่อความยั่งยืนในชีวิตถูท้าทาย”. นิตยสารมนต์รักแม่กลอง. ปีที่ 2. ฉบับที่ 7. (พฤศจิกายน 2552).

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. วารสารธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย : หูตึงจากการทำงาน. ปีที่ 3. ฉบับที่ 2. (กรกฎาคม – กันายายน 2550).

ไฟล์นี้ download มาจาก dnc.mrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณเสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

_____.
วารสารธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย : ท่องเที่ยว...ใครว่าเรื่องเล่น. ปีที่ 3. ฉบับที่ 2. (กรกฎาคม – กันายายน 2550).

_____.
วารสารธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย : อย่ารอให้ถึงวันหิ่งห้อยสิ้นแสง. ปีที่ 4. ฉบับที่ 1. (มกราคม – มีนาคม 2551).

อินทุอร ฉัตระทิน. “ท้องถิ่นภิวัฒน์ ปฏิบัติการถอยหลังเพื่อก้าวหน้า”. นิตยสารมนต์รักแม่กลอง. ปีที่ 2. ฉบับที่ 7. (พฤศจิกายน 2552).

เอกสารอื่น ๆ

กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกคำสั่ง การยกเลิกคำสั่ง การทำและยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ และการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ พ.ศ. 2550

กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตใช้เรือและยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตใช้เรือ พ.ศ. 2550

คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ. “โครงการวิจัย เรื่อง ระดับเสียงจากยานพาหนะทางน้ำ”. กรุงเทพมหานคร, 2526.

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. “วิถีไทย : การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม". โครงการวิถีทรรศน์. กรุงเทพมหานคร, 2540.

นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2540-2559

ประมวลกฎหมายอาญา

ไฟล์นี้ download มาจาก dnc.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550-2554

ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน

ประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะไม่มีการรบกวน การตรวจวัด และคำนวณระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวน

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล

ประกาศกระทรวงเรื่องกำหนดระดับเสียงของรถยนต์

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดให้เหมืองหินเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือน

ประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง กำหนดตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหันแกนไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงสำหรับตรวจสอบระดับเสียงของเรือ

แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554)

แผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2550-2554

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2510

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539

พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2535

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม. “รายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม ปี พ.ศ. 2550-2552”.

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

สัมภาษณ์

นายปรีชา เจี๊ยบหยู. ประธานศูนย์ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บ้านลมทวน ต.บ้านปรก อ.อัมพวา จ. สมุทรสงคราม, วันที่ 8 สิงหาคม 2552 และวันที่ 19 กันยายน 2553.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

http://www.onep.go.th/index.php?option=com_content&task=view&id=60&Itemid=45

http://www.pcd.go.th/about/ab_mission.html

http://envwest.com/about/main_about3.html

http://www.mots.go.th/ewt_news.php?nid=230&filename=index

http://www.md.go.th/intro_department/vision.php

http://www.md.go.th/organization_hd/samutsongkhram_center.php

http://www.samutsongkhram.go.th/2010/place.htm

www.dopa.go.th

http://www.amphawatoday.com/

http://www.tourism.go.th/2009/th/board/view.php?id=45

http://student.nu.ac.th/teerapat/%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%884.html

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรัณยู วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:19

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงการกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ที่กำหนดไว้โดยประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดระดับเสียงของเรือกล ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๔๘

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิ และเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดระดับเสียงของเรือกล ลงวันที่ ๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๔๘

ข้อ ๒ ในประกาศนี้

“เรือกล” หมายความว่า เรือกลตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

“น่านน้ำไทย” หมายความว่า น่านน้ำไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

ข้อ ๓ กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกลที่ใช้ในน่านน้ำไทย ขณะที่เดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ โดยไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน ๑๐๐ เดซิเบลเอ

ข้อ ๔ วิธีตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล ให้เป็นไปตามภาคผนวกท้ายประกาศนี้

ข้อ ๕ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๔ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๓

สุวิทย์ คุณกิตติ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ไฟล์นี้ download มาจาก dricnet.go.th
โดย สายัณห์ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:20

ภาคผนวก
ท้าย
ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล

ข้อ ๑ บทนิยาม

“ความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด” หมายความว่า ความเร็วรอบที่ให้กำลังสูงสุดของเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด

“ความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ” หมายความว่า ความเร็วรอบเท่ากับสามในสี่ของความเร็วรอบที่ให้กำลังสูงสุดของเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ

“มาตรระดับเสียง” หมายความว่า เครื่องวัดระดับเสียงตามมาตรฐานฉบับที่ ๖๐๖๕๑ หรือ ๖๐๘๐๔ หรือ ๖๑๖๗๒ ของคณะกรรมาธิการระหว่างประเทศว่าด้วยเทคนิคไฟฟ้า ซึ่งเรียกโดยย่อว่า “ไอ อี ซี” (International Electrotechnical Commission, IEC) หรือเครื่องวัดระดับเสียงอื่นที่เทียบเท่ามาตรฐานฉบับที่ ๖๑๖๗๒

ข้อ ๒ ก่อนทำการตรวจวัดระดับเสียงของเรือกลทุกครั้งจะต้องสอบเทียบมาตรระดับเสียงกับเครื่องกำเนิดเสียงมาตรฐาน เช่น พิสตันโฟน (Piston phone) หรืออะคูสติค คาลิเบรเตอร์ (Acoustic Calibrator) หรือตรวจสอบตามที่ระบุไว้ในคู่มือการใช้งานของผู้ผลิตมาตรระดับเสียง และจะต้องปรับมาตรระดับเสียงไว้ที่วงจรถ่วงน้ำหนัก A (Weighting Network A) และที่ลักษณะความไวตอบรับเสียง Fast (Dynamic Characteristics Fast)

มาตรความเร็วรอบของเครื่องยนต์ที่นำมาใช้ตรวจสอบมีความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละสามของค่าเต็มสเกล

ข้อ ๓ การตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล ให้กระทำตามวิธีดังต่อไปนี้

(๑) ให้ทำการตรวจวัดระดับเสียงของสภาพแวดล้อมในขณะนั้นก่อน ถ้าค่าระดับเสียงของสภาพแวดล้อมที่วัดได้ในบริเวณสถานที่ตรวจวัดเกินกว่า ๙๐ เดซิเบลเอ ให้เปลี่ยนสถานที่ตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล

(๒) ก่อนทำการตรวจวัดระดับเสียงของเรือกลให้จอดเรือกลอยู่กับที่ เครื่องยนต์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่างหรือไม่มีภาระ และเดินเครื่องยนต์มาแล้วไม่น้อยกว่า ๕ นาที หรือขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในอุณหภูมิทำงานปกติ กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่สูงจากขอบตลิ่งหรือท่าเทียบเรือมากกว่า ๐.๒ เมตร ให้จอดเรือชิดขอบตลิ่งหรือท่าเทียบเรือ กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่ต่ำกว่าขอบตลิ่งหรือท่าเทียบเรือให้จอดเรือห่างจากขอบตลิ่งหรือท่าเทียบเรืออย่างน้อย ๑ เมตร

(๓) หันไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงเข้าหาเรือกลที่ตรวจวัด ตามตำแหน่งระยะ และวิธีการดังนี้

ไฟล์นี้ download มาจาก dnp.go.th
เมื่อ 05/08/2557 12:30:20

(๓.๑) กรณีท่อไอเสียมีท่อเดียว

(ก) กรณีปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้าหาปลายท่อไอเสียโดยทำมุม ๔๕ องศากับทิศทางของปลายท่อไอเสีย และห่างจากปลายท่อไอเสียเป็นระยะทาง ๐.๕ เมตร ดังภาพที่ ๑

(ข) กรณีปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้าหาปลายท่อไอเสียโดยทำมุม ๔๕ องศากับริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านปลายทางออกของท่อไอเสีย และห่างจากริมนอกสุดของกราบเรือกลด้านปลายทางออกของท่อไอเสีย เป็นระยะทาง ๐.๕ เมตร ดังภาพที่ ๒

(๓.๒) กรณีท่อไอเสียมีสองท่อหรือมากกว่าซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๐.๓ เมตร

(ก) กรณีปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) (ก) แต่ให้ถือทิศทางของท่อไอเสียด้านบนหรือด้านนอกของเรือกลเป็นเกณฑ์ ดังภาพที่ ๓

(ข) กรณีปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) (ข) แต่ให้ถือทิศทางของท่อไอเสียด้านบนหรือด้านนอกของเรือกลเป็นเกณฑ์ ดังภาพที่ ๔

(๓.๓) กรณีท่อไอเสียมีสองท่อหรือมากกว่าซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียมากกว่า ๐.๓ เมตร หรือในกรณีที่ท่อไอเสียต่อจากหม้อพักคนละใบไม่ว่าจะมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียเท่าใด

(ก) กรณีปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) (ก) ทุกท่อ ดังภาพที่ ๕

(ข) กรณีปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ให้ดำเนินการตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) (ข) ทุกท่อ ดังภาพที่ ๖

(๓.๔) กรณีท่อไอเสียอยู่ในแนวดิ่ง ให้ตั้งไมโครโฟนในระดับเดียวกันกับปลายท่อไอเสีย โดยให้แกนไมโครโฟนอยู่ในแนวดิ่งชี้ขึ้นข้างบน และห่าง ๐.๕ เมตร จากริมนอกสุดของกราบเรือกล ด้านที่อยู่ใกล้กับปลายท่อไอเสียมากที่สุด ดังภาพที่ ๗

(๓.๕) กรณีไม่สามารถหันไมโครโฟนตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) หรือ (๓.๒) หรือ (๓.๓) ได้ ให้ตั้งไมโครโฟนขนานกับผิวน้ำในระดับเดียวกันกับกราบเรือกลด้านเดียวกับท่อไอเสีย หันไมโครโฟนเข้าหากราบเรือกลตั้งฉากกับทิศทางออกของไอเสีย และห่างจากกราบเรือกลด้านเดียวกับท่อไอเสียเป็นระยะทาง ๐.๕ เมตร ดังภาพที่ ๘

(๔) เร่งเครื่องยนต์ให้มีความเร็วรอบเท่ากับความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด หรือความเร็วรอบของการตรวจวัดเรือกลที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ แล้วแต่กรณี

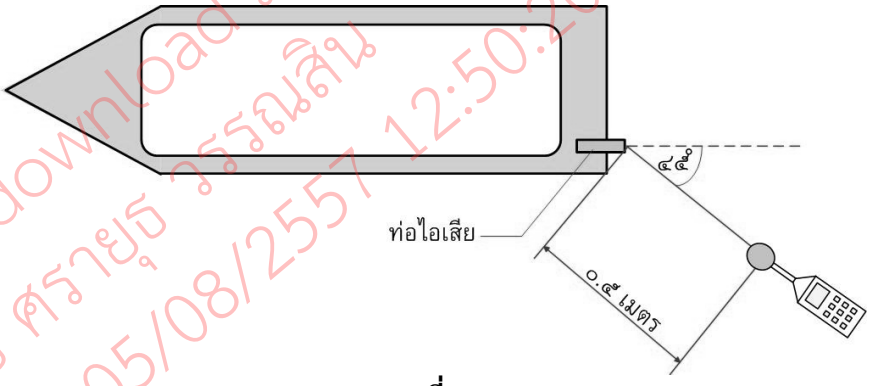
(๕) ให้ตรวจสอบค่าระดับเสียงสองครั้ง และให้ถือเอาค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นค่าระดับเสียงของเรือกล

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.mnre.go.th
โดย ศุภกฤต วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:20

(๖) ถ้าค่าระดับเสียงของเรือกลที่ตรวจสอบทั้งสองครั้ง แตกต่างกันเกินกว่า ๒ เดซิเบลเอ ให้ตรวจวัดระดับเสียงโดยเริ่มต้นใหม่

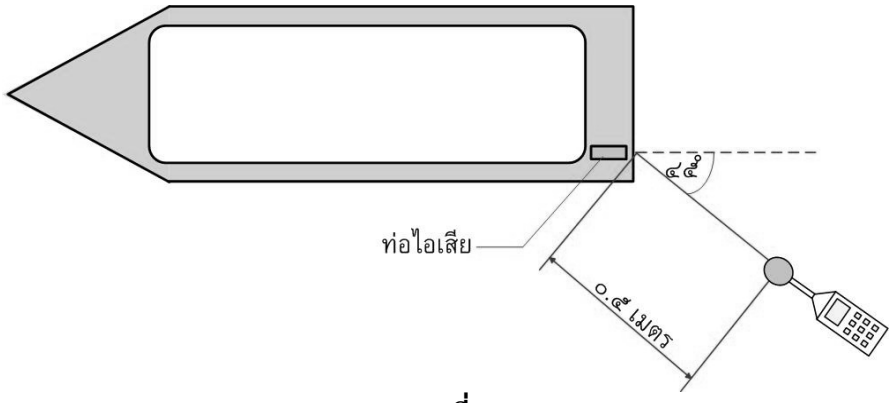
ข้อ ๔ การอ่านค่าระดับเสียงของเรือกลที่ทำการตรวจวัดจะต้องไม่มีบุคคลหรือสิ่งกีดขวางอยู่ภายในระยะ ๐.๕ เมตร ระหว่างไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงกับปลายท่อไอเสียหรือกราบเรือกล

ภาพแสดงตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหันไมโครโฟนของมาตรระดับเสียง สำหรับตรวจวัดระดับเสียงของเรือกลตามภาคผนวกท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) กรณีท่อไอเสียมีท่อเดียว



ภาพที่ ๑

กรณีปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) (ก)

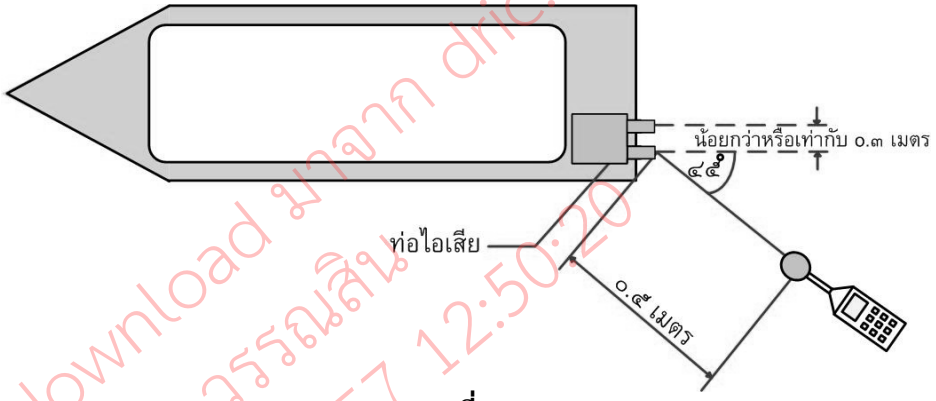


ภาพที่ ๒

กรณีปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) (ข)

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:20

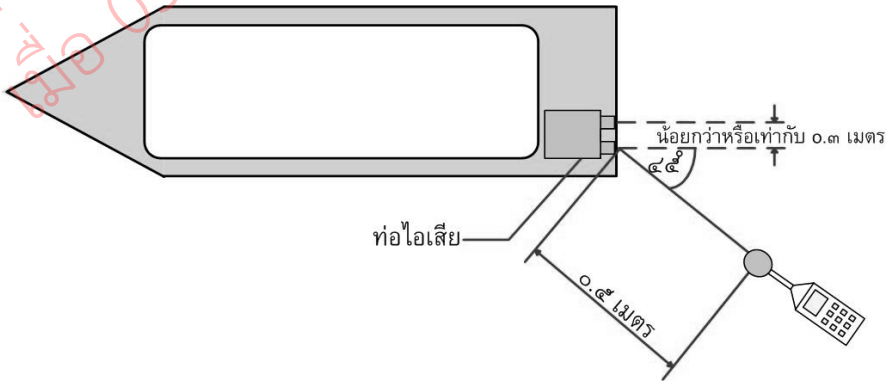
ภาพแสดงตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหันไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงสำหรับตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล ตามภาคผนวกท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๒) กรณีท่อไอเสียมีสองท่อหรือมากกว่าซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกัน และมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๐.๓ เมตร



ภาพที่ ๓

กรณีปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๒) (ก)

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศราพร วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:20

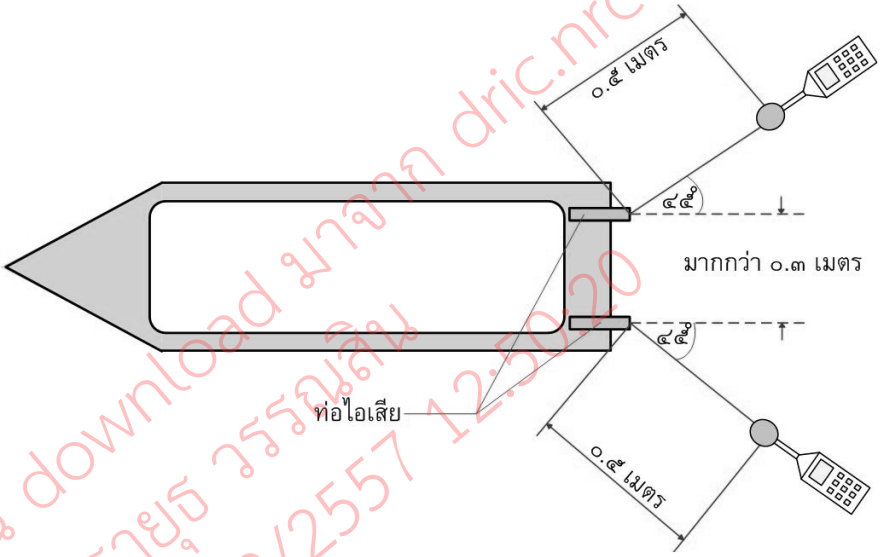


ภาพที่ ๔

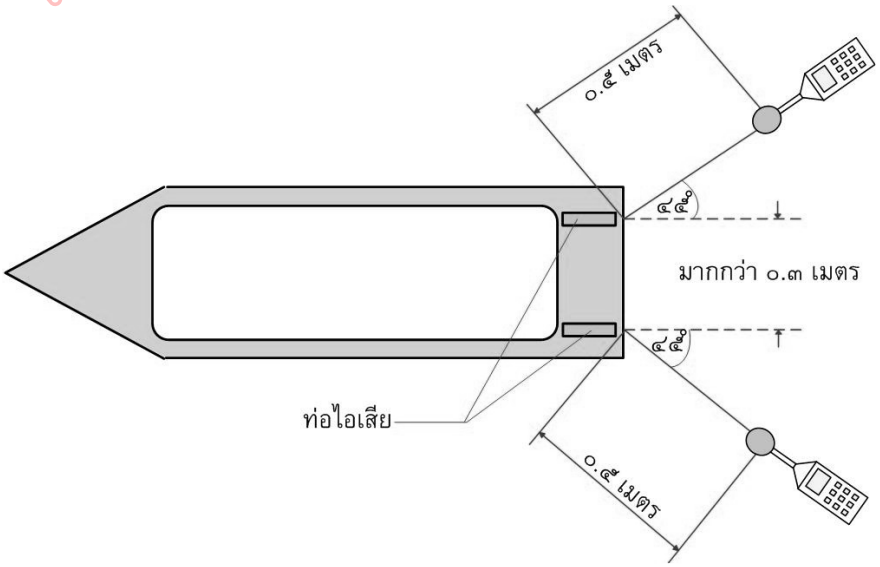
กรณีปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๒) (ข)

ภาพแสดงตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหันไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงสำหรับตรวจสอบระดับเสียงของเรือกล ตามภาคผนวกท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๓) กรณีท่อไอเสียมีสองท่อหรือมากกว่าซึ่งต่อจากหม้อพักใบเดียวกันและมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียมากกว่า ๐.๓ เมตรหรือในกรณีที่ท่อไอเสียต่อจากหม้อพักคนละใบไม่ว่าจะมีระยะห่างระหว่างปลายท่อไอเสียเท่าใด

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:20

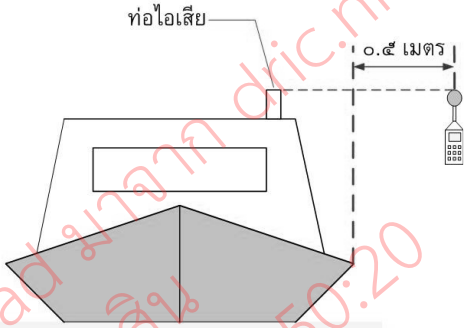


ภาพที่ ๕
กรณีปลายท่อไอเสียยื่นพ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๓) (ก)



ภาพที่ ๖
กรณีปลายท่อไอเสียยื่นไม่พ้นริมนอกสุดของกราบเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๓) (ข)

ภาพแสดงตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหันไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงสำหรับตรวจวัดระดับเสียงของเรือกล ตามภาคผนวกท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๔) กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่ในแนวดิ่ง

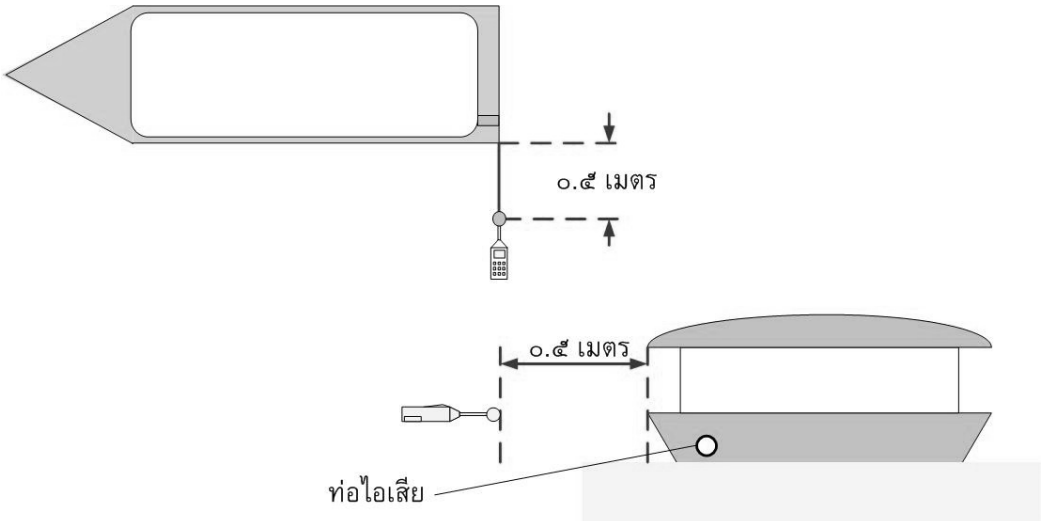


ภาพที่ ๗

กรณีท่อไอเสียของเรือกลอยู่ในแนวดิ่ง

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:20

ภาพแสดงตำแหน่ง ระยะ และวิธีการหันไมโครโฟนของมาตรระดับเสียงสำหรับตรวจสอบระดับเสียงของเรือกล ตามภาคผนวกท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล ตามข้อ ๓ (๓) (๓.๕) กรณีไม่สามารถหันไมโครโฟนตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) หรือ (๓.๒) หรือ (๓.๓) ได้



ภาพที่ ๘

กรณีไม่สามารถหันไมโครโฟนตามข้อ ๓ (๓) (๓.๑) หรือ (๓.๒) หรือ (๓.๓) ได้

กฎกระทรวง

กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข
ในการออกคำสั่ง การยกเลิกคำสั่ง การทำและการยกเลิกเครื่องหมาย
ห้ามใช้ยานพาหนะ และการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายห้ามใช้ยานพาหนะ
พ.ศ. ๒๕๕๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ และมาตรา ๖๖ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิก

(๑) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

(๒) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๐ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

ข้อ ๒ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่ามีการใช้ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา ๕๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ไว้ที่ยานพาหนะนั้น

ข้อ ๓ เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวต้องแก้ไขปรับปรุงยานพาหนะมิให้ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามข้อ ๒

ไฟล์นี้ downloaded จาก dric.nrct.go.th
โดย ศราวุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:21

และนำยานพาหนะดังกล่าวไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในกำหนดเวลาสามสิบวันนับแต่วันที่มีคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว

ข้อ ๔ ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวได้แก้ไขปรับปรุงและนำยานพาหนะดังกล่าวไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในกำหนดเวลาตามข้อ ๓ และพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแล้วพบว่ายานพาหนะนั้นยังคงก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามข้อ ๒ เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะอาจนำยานพาหนะดังกล่าวไปแก้ไขปรับปรุงและนำมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้อีกจนกว่ากำหนดเวลาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะจะนำยานพาหนะไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ใดทำการตรวจสอบก็ได้

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบแล้วพบว่า ยานพาหนะที่นำไปแก้ไขปรับปรุงตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามข้อ ๒ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ออกจากยานพาหนะนั้น

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งดำเนินการตามวรรคสามมิใช่ผู้ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าวแจ้งการยกเลิกคำสั่งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ยกเลิกคำสั่งและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ออก

ข้อ ๕ เมื่อพ้นกำหนดเวลาตามข้อ ๓ หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะได้นำยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวไปใช้โดยไม่นำมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบพบที่ใดและปรากฏว่ายานพาหนะนั้นได้แก้ไขปรับปรุงจนไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามข้อ ๒ แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ออกจากยานพาหนะนั้น แต่ทั้งนี้ไม่เป็นการลบล้างความผิดในการฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวที่ได้กระทำไปแล้ว และให้นำความในข้อ ๔ วรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ ๖ เมื่อพ้นกำหนดเวลาตามข้อ ๓ ยานพาหนะใดที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวตามข้อ ๒ ยังไม่สามารถแก้ไขสภาพที่ก่อให้เกิดมลพิษดังกล่าวได้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่ง

ไฟล์นี้ดาวน์โหลดมาจาก dpc.mnre.go.th
โดย สราวุธ วรรณสินธุ์ เมื่อ 05/08/2557 12:50:21

ห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ไว้ที่ยานพาหนะนั้นแทนเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” ทั้งนี้ ไม่ว่าพนักงานเจ้าหน้าที่จะตรวจสอบพบที่ใด

ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราวไม่นำยานพาหนะนั้นมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบจนพ้นกำหนดเวลาตามข้อ ๓ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานต่ออธิบดีกรมควบคุมมลพิษหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมควบคุมมลพิษมอบหมายเพื่อแจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือนายทะเบียนเรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แล้วแต่กรณี ทราบต่อไป

ข้อ ๗ ห้ามเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะใช้ยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำยานพาหนะนั้นไปแก้ไขปรับปรุงและให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบ

ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่ง เคลื่อนย้ายยานพาหนะออกจากสถานที่ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ภายในหกชั่วโมง นับแต่เวลาที่ได้รับอนุญาตให้เคลื่อนย้ายยานพาหนะเพื่อวัตถุประสงค์ในการนำยานพาหนะนั้นไปแก้ไขปรับปรุง หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้เคลื่อนย้ายยานพาหนะโดยวิธีการลากจูงหรือโดยวิธีการอื่นที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

ข้อ ๘ ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะที่ถูกสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดได้แก้ไขปรับปรุงยานพาหนะแล้ว มีความประสงค์จะใช้ยานพาหนะนั้นต่อไป ให้ยื่นคำร้องต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ใดเพื่อขอให้ทำการตรวจสอบก็ได้

การตรวจสอบยานพาหนะตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานพาหนะนำยานพาหนะนั้นไปให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบยังสถานที่ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบแล้วพบว่า ยานพาหนะที่นำไปแก้ไขปรับปรุงตามวรรคหนึ่งไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตามข้อ ๒ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและเอาเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ออกจากยานพาหนะนั้น ทั้งนี้ ให้นำความในข้อ ๔ วรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ ๙ แบบเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” แบบเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” และการติดเครื่องหมายดังกล่าว ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมควบคุมมลพิษกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และต้องเป็นเครื่องหมายที่เห็นปรากฏเด่นชัดเป็นตัวอักษรที่มีข้อความว่า “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือ “ห้ามใช้เด็ดขาด”

ไฟล์นี้ downloaded จาก dricpret.go.th
โดย สราวุธ วรรณสิน เมื่อ 05/08/2557 12:50:21

ข้อ ๑๐ คำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อ ๒ ข้อ ๔ ข้อ ๕ ข้อ ๖ การอนุญาตตามข้อ ๗ และคำร้องขอให้ทำการตรวจสอบและคำสั่งตามข้อ ๘ ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีกรมควบคุมมลพิษกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ ๑๑ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะชั่วคราว หรือคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเด็ดขาดและทำเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือ “ห้ามใช้เด็ดขาด” หรือยกเลิกคำสั่งและเครื่องหมายดังกล่าวแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานต่ออธิบดีกรมควบคุมมลพิษหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมควบคุมมลพิษมอบหมายเพื่อแจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือนายทะเบียนเรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย แล้วแต่กรณีทราบต่อไป

ข้อ ๑๒ คำร้อง คำสั่ง หรือเครื่องหมาย “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือเครื่องหมาย “ห้ามใช้เด็ดขาด” ที่ได้ยื่น สั่งการ หรือดำเนินการตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้ถือว่าเป็นคำร้องที่ยื่นตามกฎกระทรวงนี้หรือใช้บังคับต่อไปได้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎกระทรวงนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๐
เกษม สนิทวงศ์ ณ อยุธยา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ไฟล์นี้ Download มาจาก dric.pcd.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:21

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎกระทรวง ฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ไม่เหมาะสมกับการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่และการป้องกันปัญหาจราจรติดขัดในระหว่างที่ทำการตรวจสอบยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษ ประกอบกับได้มีการปฏิรูประบบราชการโดยกำหนดให้มีกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมขึ้น และให้ภารกิจของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ โอนไปเป็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น เพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว สมควรแก้ไขให้เหมาะสมเสียในคราวเดียวกัน จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ไฟล์นี้ download มาจาก dpc.mrc.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:21

สำหรับในประเทศไทยมีการศึกษาค้นคว้าเรื่องหิ่งห้อยอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2539 โดยสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติต์ พระบรมราชินีนาถ ทรงให้องค์การสวนพฤกศาสตร์ทำการศึกษาและวิจัยหิ่งห้อยภายใต้ชื่อ “โครงการศึกษาความหลากหลายและนิเวศวิทยาของหิ่งห้อยในประเทศไทยในพระราชดำริ” [1] เนื่องจากมีข้อมูลที่ชัดเจนว่าหิ่งห้อยมีความเกี่ยวข้องกับระบบนิเวศน์โดยตรง หมายความว่า ปริมาณหิ่งห้อยจะเป็นตัวบอกความอุดมสมบูรณ์ของคุณภาพสิ่งแวดล้อมของพื้นที่นั้น หิ่งห้อยเป็นแมลงปีกแข็งชนิดหนึ่งที่สามารถเปล่งแสงได้ในความมืดโดยใช้อวัยวะเรืองแสงที่อยู่บริเวณใต้ท้องของมัน หิ่งห้อยมีหลายชนิดพบกระจายอยู่ทั่วโลกประมาณ 2,000 ชนิด ส่วนใหญ่พบในประเทศแถบเอเชียอาคเนย์ อเมริการใต้ และในเขตที่มีอากาศอบอุ่นของทวีปยุโรป ในประเทศไทยพบว่ามีหิ่งห้อยอยู่ประมาณ 100 ชนิด พบในแหล่งป่าไม้เบญพรรณและป่าชายคลอง โดยเฉพาะบริเวณที่มีต้นลำพูขึ้นจะมีหิ่งห้อยเยอะมาก จังหวัดที่มีสภาพป่าชายคลองซึ่งมีต้นลำพูขึ้นอยู่หนาแน่น เนื่องจาก ต้นลำพูเป็นต้นไม้ประเภทพุ่ม มีใบมาก ผิวใบค่อนข้างเรียบและบางเหมาะสำหรับการยึดเกาะและยึดตัวของหิ่งห้อย ประกอบกับต้นลำพูมีน้ำค้างเกาะมากและหิ่งห้อยเป็นแมลงที่ต้องกินน้ำค้างเป็นอาหาร โดยจังหวัดที่มีป่าชายคลองต้นลำพู ได้แก่ สมุทรสงคราม สมุทรปราการ เป็นต้น [2] หิ่งห้อยจัดอยู่ในพวกแมลงปีกแข็ง เช่นเดียวกับด้วง มีลักษณะลำตัวยาวรี มีความยาวตั้งแต่ 4 มิลลิเมตร – 25 มิลลิเมตร แล้วแต่ชนิด อวัยวะที่ทำให้เกิดแสงอยู่บริเวณปล้องส่วนปลายท้อง ส่วนหัวจะมีหนวดลักษณะฟันเลื่อย ส่วนขามีขนเล็กๆ สำหรับเกาะใบไม้ ส่วนปีกมีลักษณะบาง แข็ง หุ้มตัว และส่วนท้องปล้องสุดท้ายของลำตัวมีอวัยวะสำหรับเปล่งแสง การเรืองแสงของหิ่งห้อยเกิดจาก 2 กรณีคือ การเรืองแสงเกิดจากการหาคู่ผสมพันธุ์ โดยในร่างกายของหิ่งห้อยจะมีการทำปฏิกิริยากันระหว่างสารลูซิเฟอริน (Luciferin) กับออกซิเจน โดยมีสารลูซิฟอเรส (Luciferase) ซึ่งเป็นสารเอนไซม์ที่เป็นตัวเร่งปฏิกิริยา และมีความร้อนเป็นตัวเผาผลาญทำให้เกิด

---

[1] รองศาสตราจารย์นิตย์ สัมมาพันธ์ และอาจารย์เอมอร ณรงค์, แนวทางพัฒนาการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ณ จังหวัดสมุทรสงคราม, (กรุงเทพมหานคร : 2550) ภาคผนวก ข

[2] อินทุอร ฉัตระทิน, นิตยสารมนต์รักแม่กลอง ปีที่ 2 ฉบับที่ 7 เดือนพฤศจิกายน 2552, ท้องถิ่นภิวัฒน์ ปฏิบัติการถอยหลังเพื่อก้าวหน้า, (2552) น. 20

แสงขึ้น วงจรชีวิตของหิ่งห้อยมี 4 ระยะ คือ ระยะที่เป็นไข่ จะใช้เวลาประมาณ 8-14 วัน ระยะที่เป็นตัวหนอน จะใช้เวลาประมาณ 3 เดือน – 1 ปี ระยะที่เป็นดักแด้ จะใช้เวลาประมาณ 7-14 วัน และระยะที่เป็นตัวเต็มวัย จะใช้เวลาประมาณ 14 วัน [3]

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:22

[3] วีระ เทพกรณ์, หนังสือท้องถิ่นศึกษา ชุด ชีวิตกับสิ่งแวดล้อม หิ่งห้อยแมลงมหัศจรรย์ที่ไม่ธรรมดา, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท อักษรเจริญทัศน์ อจท. จำกัด, 2546)

ประวัติการศึกษา

ชื่อ	นางสาววรัทยา อัศวโฆษิต
วันเดือนปีเกิด	22 ตุลาคม 2526
วุฒิการศึกษา	นิติศาสตร์บัณฑิต เกียรตินิยมอันดับสอง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เนติบัณฑิตไทย นิติศาสตร์มหาบัณฑิต สาขากฎหมายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ไฟล์นี้ download มาจาก dric.nrct.go.th
โดย ศรายุธ วรรณสิน
เมื่อ 05/08/2557 12:50:23