

ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย  
ในโครงการรถไฟฟ้า

Factors Indicating social sustainable satisfaction of stakeholders  
in Mass rapid transit projects



ปริญญาานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

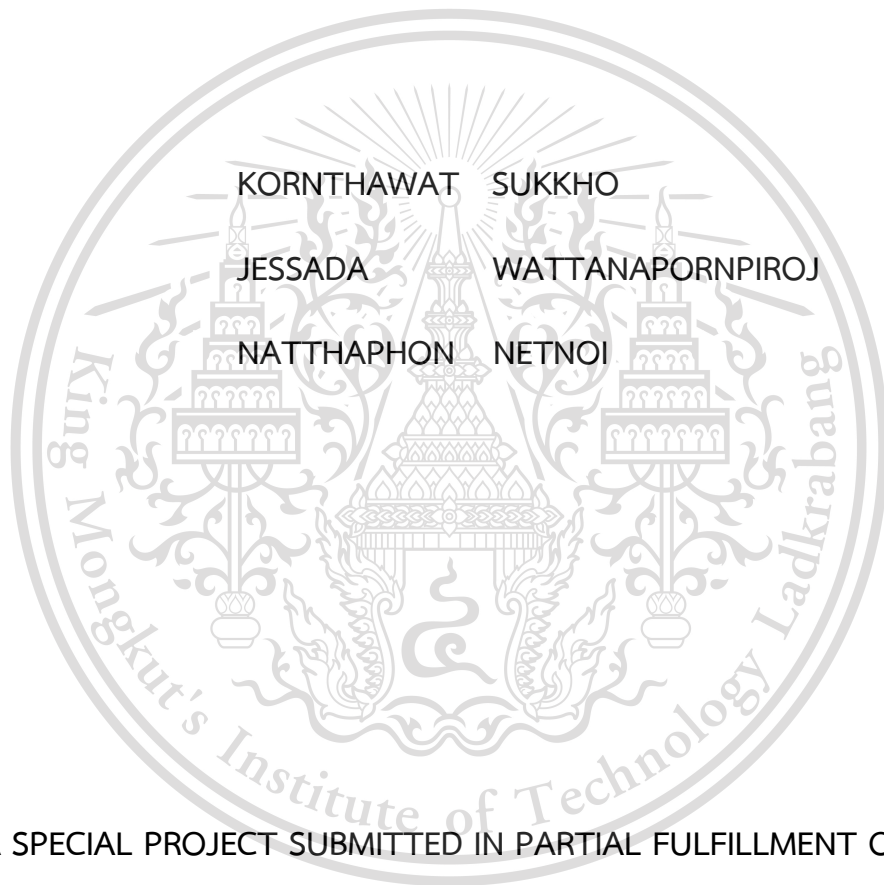
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ปีการศึกษา 2563  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

# FACTORS INDICATING SOCIAL SUSTAINABLE SATISFACTION OF STAKEHOLDERS IN MASS RAPID TRANSIT PROJECTS



A SPECIAL PROJECT SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF  
THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF  
BACHELOR OF CIVIL ENGINEERING

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING, FACULTY OF ENGINEERING

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ACADEMIC YEAR 2020  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
ใบรับรองโครงการพิเศษ

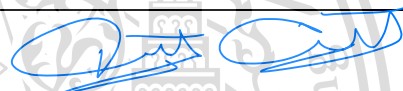


หัวข้อโครงการพิเศษ: ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

นักศึกษา: นายกรรวัช สุขโข รหัสประจำตัว 60010013  
นายเจษฎา วัฒนพรไพโรจน์ รหัสประจำตัว 60010165  
นายณัฐพล เนตรน้อย รหัสประจำตัว 60010527

หลักสูตร: วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชา: วิศวกรรมโยธา

อาจารย์ที่ปรึกษา: รศ.ดร. จักรพงษ์ พงษ์เพ็ง

คณะกรรมการสอบโครงการพิเศษ	ลายมือชื่อ
รศ.ดร. จักรพงษ์ พงษ์เพ็ง	
รศ. สุวัฒน์ ธีรเศรษฐ์	
รศ.ดร. นันทวัฒน์ จรัสโรจน์ธนเดช	

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ: วันที่ 29 เดือน เมษายน ปี 2564 เวลา 10.30 - 12.30 น.

สถานที่สอบ: Microsoft Team

ภาควิชาวิศวกรรมโยธารับรองแล้ว



(ผศ.ดร.อาทิตย์ เพชรศศิธร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ห้ามเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา  
วันที่..... 13 พ.ค.64

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

# ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในโครงการรถไฟฟ้า

นายกรชวัช	สุขโข	รหัสประจำตัว 60010013
นายเจษฎา	วัฒนพรไพโรจน์	รหัสประจำตัว 60010165
นายณัฐพล	เนตรน้อย	รหัสประจำตัว 60010527
		รศ.ดร. จักรพงษ์ พงษ์เพ็ง

ปีการศึกษา 2560

## บทคัดย่อ

โครงการรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ช่วยพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย แต่ทั้งในขั้นตอนก่อน ระหว่าง และหลังการก่อสร้างโครงการอาจจะก่อให้เกิดปัญหาต่อสังคมและชุมชนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เช่น ปัญหาการเวนคืนที่ดินอย่างไม่เป็นธรรม ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อม และปัญหาเกี่ยวกับทัศนียภาพ ซึ่งปัญหาเหล่านี้นำไปสู่ความไม่พึงพอใจหรือความไม่ยั่งยืนของสังคม จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับความยั่งยืนของโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทยพบว่า ยังขาดการแนะนำปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงการรถไฟฟ้า ดังนั้นงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาปัจจัยดังกล่าว โดยออกแบบแบบสอบถามเพื่อสำรวจข้อมูลจากเจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้าง และชุมชนใกล้เคียงกับโครงการรถไฟฟ้าเกี่ยวกับระดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน จากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS โดย (1) เปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัย และ (2) เปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างของปัจจัยระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยผลการวิเคราะห์สามารถแบ่งกลุ่มปัจจัยได้ดังนี้ “เศรษฐกิจและสังคม” (22.15%) “การเข้าถึงและความพึงพอใจ” (21.25%) “สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง” (16.36%) “การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม” (15.57%) “การควบคุมมาตรฐาน” (12.39%) และ “ความเท่าเทียมกันในสังคม” (12.28%) ผลที่ได้จากงานวิจัยนี้จะช่วยให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียพัฒนาแนวทางร่วมกันในการสร้างความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนให้กับโครงการรถไฟฟ้าในอนาคตต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

# FACTORS INDICATING SOCIAL SUSTAINABLE SATISFACTION OF STAKEHOLDERS IN MASS RAPID TRANSIT PROJECTS

KORNTHAWAT SUKKHO Student ID. 60010013

JESSADA WATTANAPORNPIROJ Student ID. 60010165

NATTHAPHON NETNOI Student ID. 60010527

Assoc.Prof.Dr. Jakrapong Pongpeng

Academic Year 2020

## ABSTRACT

Mass rapid transit projects are part of transport infrastructure development, which support the development of Thailand in terms of economics and society. Nevertheless, pre-during-post construction of the projects may cause problems to society and surrounding communities such as unfair expropriation of land, traffic problem, environmental pollution, and scenery problem. These problems possibly lead to dissatisfaction or unsustainability of society. A literature review on infrastructure sustainability in Thailand shows that there is a lack of suggestion about factors indicating social sustainable satisfaction of stakeholders especially in MRT projects. Thus, the objective of this research was to determine such the factors through using a questionnaire to gather the data from MRT project owners, contractors, and surrounding communities of the MRT projects on the level of importance of factors. After that, the data were analyzed by SPSS program to (1) compare the importance level factors and (2) compare the similarities and differences of factors between stakeholders. From the analyzing results, all the factors can be grouped, namely, “economy and society” (22.15%), “accessibility and satisfaction” (21.25%), “health, safety, and risk” (16.36%), “environmental consideration” (15.57%), “standard control” (12.39%), “equality in society” (12.28%) and The results of this research help all stakeholders in developing a common approach to procure social sustainable satisfaction for MRT projects in the future.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## กิตติกรรมประกาศ

ปริญญานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากได้รับความอนุเคราะห์ช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รศ.ดร.จักรพงษ์ พงษ์เพ็ง และ คุณกิตติพิศ กวีสิทธิ์สารคุณ ที่กรุณาให้คำแนะนำปรึกษาปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องอีกทั้งยังจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์คุณ ตลอดจนให้ความรู้ เอาใจใส่ ให้คำแนะนำช่วยเหลือในการแก้ปัญหา ให้ประสบการณ์ที่ดี อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งกับโครงการนี้ พวกเราผู้จัดทำขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณคณาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ได้ให้ความรู้ในทุกๆรายวิชาที่ศึกษาเพื่อเป็นพื้นฐาน อันเป็นประโยชน์ยิ่งในการทำปริญญานิพนธ์เล่มนี้ให้สำเร็จลุล่วง ตลอดจนอาจารย์ประจำภาควิชาท่านต่างๆที่ให้คำแนะนำอย่างดียิ่ง

ขอขอบคุณเพื่อนๆ ที่คอยให้คำแนะนำ ช่วยเหลือในการให้คำแนะนำในการทำโครงการ รวมถึงการให้ความรู้ตลอดระยะเวลาที่ได้เรียนรู้ ศึกษาในภาควิชาโยธาฯนี้ตลอดมา

สุดท้ายขอขอบพระคุณ บิดา มารดาอันเป็นที่เคารพรักยิ่ง ซึ่งเป็นผู้ให้ความรักและให้กำลังใจ ในการสนับสนุนการศึกษาเล่าเรียนของคณะผู้จัดทำมาโดยตลอด ทำให้คณะผู้จัดทำมีวันนี้ได้ คณะผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งในพระคุณเป็นอย่างสูง

กรรวัช สุขโข

เจษฎา วัฒนพรไพโรจน์

นัฐพล เนตรน้อย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VI
สารบัญรูป.....	VIII
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1    ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2    ปัญหางานวิจัย/ช่องว่างองค์ความรู้.....	2
1.3    ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.4    วิธีวิจัย.....	3
1.5    ผลที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย.....	4
1.6    ประโยชน์และคุณค่าที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย.....	4
1.7    ขอบเขตงานวิจัย.....	4
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม.....	6
2.1    บทนำ.....	6
2.2    ความหมายของความพึงพอใจ.....	6
2.3    ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจ.....	7
2.4    ความยั่งยืนด้านสังคม.....	11
2.5    ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน.....	17
2.6    บทวิเคราะห์.....	33
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	34
3.1    รูปแบบการวิจัย.....	34
3.2    วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	34

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3 เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	35
3.4 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	40
บทที่ 4 ผลการวิจัย.....	42
4.1 บทนำ.....	42
4.2 คุณลักษณะของข้อมูล.....	42
4.3 วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 1: ข้อมูลส่วนบุคคล.....	43
4.4 วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 2 : ระดับความสำคัญของปัจจัยและปัจจัยย่อยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า.....	56
4.5 วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 2 : การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ร่วมระหว่างปัจจัยของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า.....	58
4.6 วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 2 : ทดสอบสมมติฐานของปัจจัยของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า.....	65
4.7 สรุปผลการทำวิจัย.....	76
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	79
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	79
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	83
เอกสารอ้างอิง.....	85
ภาคผนวก ก. นิยามคำปฏิบัติการ.....	89
ภาคผนวก ข. แบบสอบถาม.....	93
ภาคผนวก ค. ข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ จำนวน 68 ชุด.....	104

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational Use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

# สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ตารางแสดงความถี่ของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนจากการทบทวนวรรณกรรมก่อนการทำวิจัย.....	28
3.1 ตัวอย่างแบบสอบถามปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย.....	37
4.1 สรุปลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	42
4.2 แสดงคุณลักษณะ ตำแหน่งปัจจุบันและระยะเวลาดำรงตำแหน่งของเจ้าของโครงการ.....	44
4.3 แสดงหน้าที่ปัจจุบันของเจ้าของโครงการ.....	44
4.4 แสดงประสบการณ์ด้านก่อสร้างรถไฟฟ้าของเจ้าของโครงการ.....	45
4.5 แสดงคุณวุฒิหรือสาขาการศึกษาของเจ้าของโครงการ.....	46
4.6 แสดงคุณลักษณะ ตำแหน่งปัจจุบัน และระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันของผู้รับเหมา.....	46
4.7 แสดงหน้าที่ปัจจุบันของผู้รับเหมา.....	47
4.8 แสดงจำนวนโครงการรถไฟฟ้าที่ผู้รับเหมาเคยมีส่วนร่วมในการทำงาน.....	48
4.9 แสดงประสบการณ์การทำงานด้านการก่อสร้างรถไฟฟ้าของผู้รับเหมา.....	49
4.10 แสดงคุณวุฒิหรือสาขาการศึกษาของผู้รับเหมา.....	50
4.11 แสดงระยะเวลาที่องค์กรได้ก่อตั้ง.....	50
4.12 แสดงมูลค่าโดยประมาณของงานก่อสร้างรถไฟฟ้า (ล้านบาท).....	51
4.13 แสดงเพศของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า.....	52
4.14 แสดงอายุของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า.....	52
4.15 แสดงสถานภาพของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า.....	53
4.16 แสดงการศึกษาของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า.....	53
4.17 แสดงอาชีพของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า.....	54
4.18 แสดงระยะทางที่พักอาศัยใกล้เคียงบริเวณโครงการรถไฟฟ้า.....	55
4.19 แสดงระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการใช้เส้นทาง/ถนน เพื่อไปทำธุรกิจต่อวัน.....	55
4.20 แสดงประเภทของบริการขนส่งสาธารณะที่ใช้.....	56
4.21 แสดงค่าระดับความสำคัญและลำดับความสำคัญของปัจจัย.....	57

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า	
4.22	ค่าสัมประสิทธิ์ของความสัมพันธ์รวมแบบ Spearman Rank Correlation ของปัจจัยร่วมที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า.....	59
4.23	แสดงค่าระดับความสำคัญและลำดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของเจ้าของโครงการในโครงการรถไฟฟ้า.....	66
4.24	แสดงค่าระดับความสำคัญและลำดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้รับเหมาในโครงการรถไฟฟ้าทั้งสามกลุ่มตัวอย่าง.....	68
4.25	แสดงค่าระดับความสำคัญและลำดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของชุมชนใกล้เคียงในโครงการรถไฟฟ้า.....	69
4.26	แสดงผลการวิเคราะห์ ทดสอบค่า p-value ของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า.....	70
4.27	แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าระหว่างเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า.....	71
4.28	แสดงน้ำหนักความสำคัญของกลุ่มปัจจัยและปัจจัยย่อย.....	75
ค.1	แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของเจ้าของโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 13 ชุด.....	105
ค.2	แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของผู้รับเหมา จำนวน 23 ชุด.....	109
ค.3	แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 32 ชุด.....	123

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational **VI**le only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

# สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.1	ขั้นตอนการศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า.....	5
2.1	แสดงความต้องการตามลำดับขั้นของ Maslow.....	9



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational VIIIe only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในปัจจุบัน มีแนวทางในการพัฒนามาตั้งแต่อดีตเป็นเวลามากกว่า 30 ปีมาแล้ว ประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบดังกล่าว เพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่สะสมมาอย่างยาวนาน มีอยู่ด้วยกันหลากหลายบริษัท อาทิเช่น ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS Skytrain) , การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRT) , ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) การพัฒนาระบบดังกล่าวเหล่านี้ช่วยลดปัญหาการจราจร เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง มีความรวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลาในการเดินทาง และลดปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้จะพิจารณาการแก้ปัญหาในปัจจุบัน จะต้องพิจารณาถึงความยั่งยืนในอนาคต อาทิเช่น ความยั่งยืนทางสังคม เนื่องจากทุกครั้งที่มีการก่อสร้างโครงการต่างๆ จะมีกลุ่มคนบางส่วนที่ยังไม่พอใจในผลลัพธ์ของโครงการ หรือปัญหาต่างๆในงานก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเวลาที่กำลังก่อสร้าง ส่งผลให้เกิดปัญหาอื่นๆตามมา ด้วยเหตุนี้จึงต้องพิจารณาถึงปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อตอบสนองความต้องการของคนในยุคปัจจุบัน โดยลดผลกระทบในทางลบต่อความต้องการของคนรุ่นต่อไปในอนาคตให้มากที่สุด การพัฒนาที่ยั่งยืนทางสังคมจึงเป็นแนวคิดในการแก้ปัญหา

การจัดการในอุตสาหกรรมก่อสร้างที่ดี จะช่วยเพิ่มความสะดวกสบายและคุณภาพชีวิตที่ดี อีกทั้งยังลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มความยั่งยืนในโครงการ การเลือกใช้ทรัพยากรอย่างพอเพียงและเทคนิคในงานก่อสร้างและการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมจะมีส่วนช่วยด้านความยั่งยืนในสังคม ผลลัพธ์ที่รับผิดชอบต่อสังคมจะนำไปสู่ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน งานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับความยั่งยืนด้านสังคม (Social Sustainability) มีหลายท่านได้ให้ความหมายและศึกษาเกี่ยวกับความยั่งยืนด้านสังคมไว้ดังนี้

LEED (2016) [1] ได้แนะนำปัจจัยที่เน้นด้านการประเมินด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการพัฒนาอย่างยั่งยืน ส่วนปัจจัยที่แสดงถึงความพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนที่แนะนำ ได้แก่ การก่อสร้างอย่างยั่งยืน(Sustainable site) และ คุณภาพสภาพแวดล้อมภายใน (Indoor environmental quality)

Sahely et al. (2005) [2] ศึกษาและพัฒนาปัจจัยในการประเมินโครงสร้างพื้นฐานของสภาพแวดล้อมทางสังคมในเมือง โดยปัจจัยเป็นหัวข้อ สภาพแวดล้อม (environment), เศรษฐกิจ (economics), วิศวกรรม (engineering) และประเภทของสังคม (social categories)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

Polèse and Stren (2000) [3] กล่าวว่า ความยั่งยืนทางสังคมนั้นสามารถนิยามได้ว่า เป็นการส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชนโดยการทำความเข้าใจและให้การสนับสนุนความต้องการทางสังคม รวมถึงการอนุรักษ์วัฒนธรรมและค่านิยมส่วนบุคคล เป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงและการจัดการองค์การประสานงานกับกลุ่มคนต่างๆ

Enyadi (2002) [4] กล่าวว่า ความยั่งยืนทางสังคมสามารถเกิดขึ้นได้เมื่อโครงการทำงานได้อย่างสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในขณะเดียวกันก็ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและความแตกต่างเหล่านี้ไปด้วย

Tayyab Ahmad (2017) [5] ได้ศึกษาปัญหาต่างๆด้านสังคมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการก่อสร้างในรูปแบบปัจจัยทางสังคมต่างๆของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ปัจจัยทางด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย การสื่อสาร ทางด้านเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เป็นปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจของคนในสังคม

จากการทบทวนวรรณกรรมข้างต้นที่ได้กล่าวมาพบว่า นักวิจัยได้ศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจอย่างยั่งยืนในโครงการรถไฟฟ้าในหลายลักษณะ ซึ่งมีปัจจัยในการมองโครงการก่อสร้างลักษณะต่างๆ แตกต่างกันตามมุมมองของนักวิจัยแต่ละท่าน ประกอบกับในปัจจุบันมีการพัฒนาระบบขนส่งต่างๆมาอย่างยาวนานจนถึงปัจจุบันซึ่งจะเห็นว่ายังไม่มีนักวิจัยท่านใดทำการศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า จึงเป็นที่มาของการศึกษานี้คือการวิจัยเพื่อหาปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

## 1.2 ปัญหางานวิจัย/ช่องว่างองค์ความรู้

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องของนักวิจัยหลายๆ ท่านที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจอย่างยั่งยืนในโครงการต่างๆ แต่ยังไม่มีการวิจัยใดแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

## 1.3 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า และนำไปสู่การพัฒนาแนวทางการดำเนินงานโครงการ ที่ทำให้เกิดความเข้าใจและความร่วมมือกันของเจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า โดยสำรวจจากแบบสอบถามความคิดเห็นถึงปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

## 1.4 วิธีการวิจัย

- 1.4.1 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเช่น [1-5]
- 1.4.2 พัฒนาปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าจากการทบทวนวรรณกรรมจากข้อ 1.4.1
- 1.4.3 ออกแบบสอบถามเพื่อสำรวจปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า
- 1.4.4 ก่อนนำแบบสอบถามไปสำรวจ ได้ทำการทดสอบแบบสอบถามกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีประสบการณ์สูง ในการสำรวจปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า โดยจะแบ่งเป็นเจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าอย่างละ 2 คน เป็นจำนวน 6 คน เพื่อปรับปรุงแบบสอบถามให้กระชับ ชัดเจน และตรงประเด็นมากยิ่งขึ้น
- 1.4.5 การแจกแบบสอบถามนั้นกระทำแบบเจาะจง โดยจะทำการแจกแบบสอบถามแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่กำหนดไว้ 3 กลุ่มคือ เจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า โดยจะเก็บข้อมูลระหว่างการก่อสร้างและหลังเปิดใช้โครงการ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ครบถ้วนที่สุด มีความยากมากถ้าไม่สนทนากับผู้ตอบแบบสอบถาม เพราะส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามจะไม่เต็มใจตอบแบบสอบถามให้ หรืออาจจะตอบแบบสอบถามให้โดยไม่คำนึงถึงความเป็นจริง
- 1.4.6 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ด้วยโปรแกรม SPSS เริ่มต้นด้วยการทดสอบความน่าเชื่อถือของสเกลและการวิเคราะห์ระดับความมีอิทธิพลของปัจจัยและกลุ่มปัจจัย หลังจากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูล 2 วิธี ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ 1 เปรียบเทียบลำดับความสำคัญของปัจจัยและกลุ่มปัจจัย โดยใช้ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบน ด้านการคำนวณว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรฐาน

วิธีที่ 2 ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยและกลุ่มปัจจัยเพื่อหาว่าปัจจัยและกลุ่มปัจจัยว่ามีความสัมพันธ์กันมากน้อยเพียงใด

#### 1.4.7 สรุปผลการวิจัย

### 1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย

งานวิจัยนี้บ่งบอกให้ทราบถึงปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าว่ามีอะไรบ้าง ปัจจัยใดมีระดับความสำคัญมากที่สุดและน้อยที่สุด ทำให้ผู้อ่านสามารถนำไปประยุกต์ใช้สำหรับการพิจารณาถึงผลลัพธ์ความพึงพอใจด้านสังคมในโครงการต่างๆ เพื่อให้เหมาะสมกับบุคคล และเหมาะสมกับสถานการณ์นั้นๆ ได้ ทำให้ลดความขัดแย้งและเกิดความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนต่อไป

### 1.6 ประโยชน์และคุณค่าที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย

จากปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า สามารถช่วยให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงคุณภาพทางสังคมรอบๆโครงการก่อสร้าง ทำให้ยกระดับความยั่งยืนด้านสังคมให้ดีขึ้น

### 1.7 ขอบเขตการวิจัย

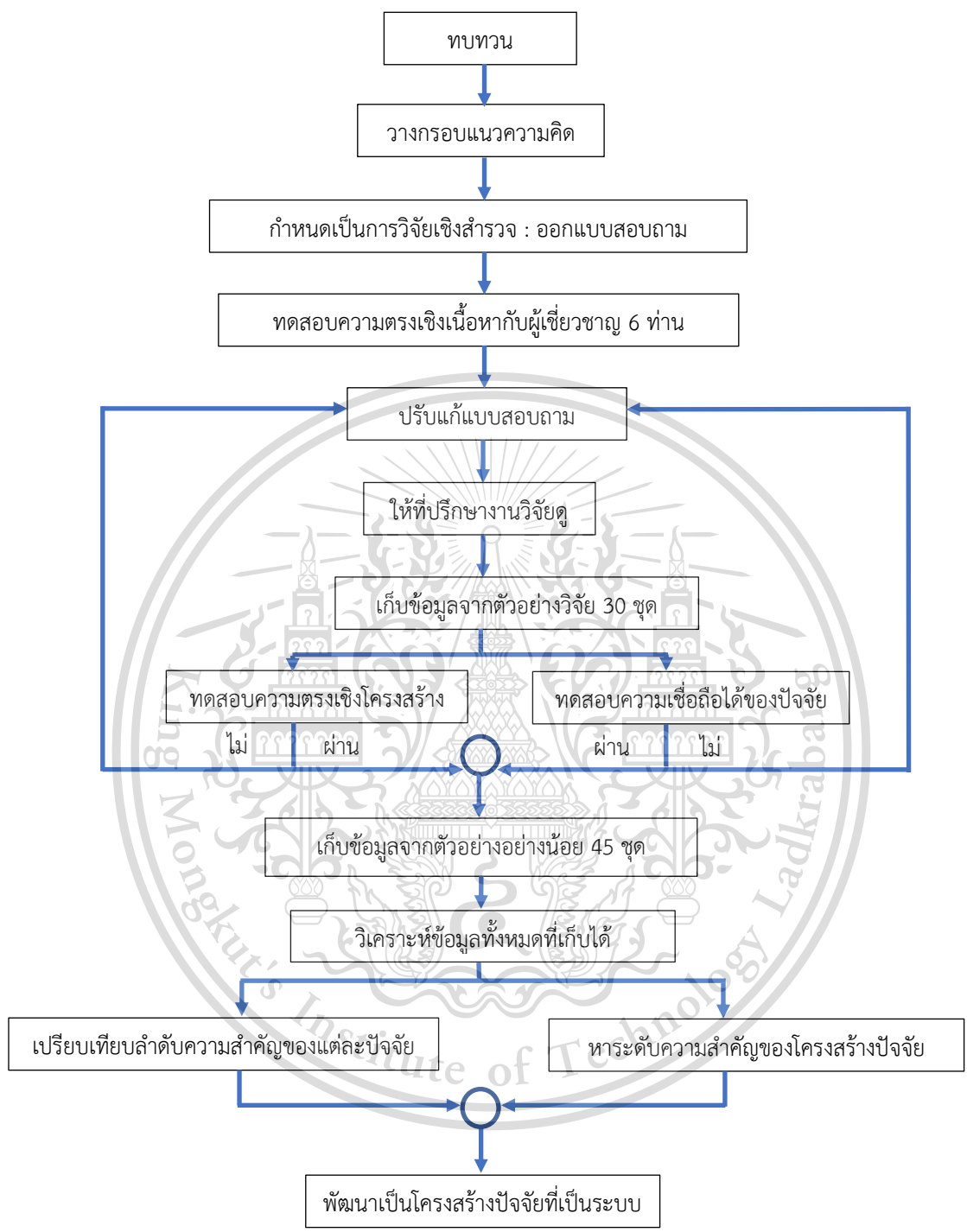
การศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

งานวิจัยนี้ทำการกำหนดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการรถไฟฟ้า ไว้ 3 กลุ่มคือ เจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า โดยจะเก็บข้อมูลระหว่างการก่อสร้างและหลังเปิดใช้โครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 1.1 ขั้นตอนการศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานานาชาติเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ในโครงการรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรม

#### 2.1 บทนำ

ในบทนี้จะกล่าวสรุปเกี่ยวกับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง จากการศึกษาบทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์และตำราวิชาการทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจ ทฤษฎีความพึงพอใจ ความยั่งยืนด้านสังคม ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคม และกรอบแนวคิดของผู้วิจัย ซึ่งจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

#### 2.2 ความหมายของความพึงพอใจ

ผู้เขียนได้ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนในโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ พบว่านักวิชาการได้ให้คำนิยามถึงความหมายของความพึงพอใจ(Satisfaction) ไว้หลากหลาย ดังนี้

Locke (1976) [6] ได้ให้คำนิยามความหมายของความพึงพอใจไว้ว่า เป็นภาวะการณแสดงออกทางอารมณ์ในทางบวกอันเป็นผลมาจากคุณค่าที่ได้รับจากงาน และประสบการณ์ในการทำงานของบุคคลหนึ่ง

Shelly (1975) [7] ได้กล่าวว่าความพึงพอใจเป็นความรู้สึกสองแบบของมนุษย์ คือความรู้สึกในทางบวก และความรู้สึกในทางลบ โดยความรู้สึกทางบวกเมื่อเกิดขึ้นจะทำให้เกิดความสุข ความสุขนี้เป็นความสุขที่ไม่เหมือนความสุขอื่นๆ หมายความว่า ความสุขเป็นระบบย้อนกลับ ที่สามารถทำให้เกิดความสุขเพิ่มขึ้นไปอีก ซึ่งความรู้สึกทางบวกและความรู้สึกทางลบ มีความสัมพันธ์อย่างซับซ้อนและระบบความสัมพันธ์ของ ความรู้สึกทั้งสามนี้ เรียกว่า ระบบความพึงพอใจในชีวิต โดยความพึงพอใจในชีวิตจะเกิดขึ้นเมื่อระบบ ความพึงพอใจในชีวิตมีความรู้สึกทางบวกมากกว่าความรู้สึกทางลบ

Clinton and Wellington (2013) [8] ได้กล่าวว่าความพึงพอใจไม่มีความหมายตายตัวซึ่งมีปัจจัยหลากหลายเป็นตัวกำหนด อาทิเช่น ความพึงพอใจอาจขึ้นอยู่กับมาตรฐานของแต่ละบุคคลและขอบเขตของมาตรฐานอาจเกี่ยวข้องกับสภาวะทางจิตใจหรือทัศนคติของแต่ละบุคคล ซึ่งความคิดของแต่ละบุคคลจะเป็นตัวประเมินความพึงพอใจจากประสบการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

Powell et al. (1983) [9] มีความเห็นว่า ความพึงพอใจในชีวิตไม่ได้หมายความว่า บุคคลต้องได้รับการตอบสนองในทุก ๆ สิ่งที่ต้องการ แต่ความ พึงพอใจในชีวิต หมายถึงความสมดุลระหว่างความต้องการและการได้รับการตอบสนอง โดยเกิด จากการปรับตัวของบุคคลต่อสิ่งแวดล้อมได้ บุคคลนั้นจึงจะเกิดความพึงพอใจในชีวิต

วิรุฬ พรรณเทวี (2542) [10] ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจ หมายถึงความรู้สึก ภายในจิตใจของมนุษย์ที่ไม่เหมือนกันขึ้นอยู่กับแต่ละบุคคลว่าจะคาดหวังกับสิ่งหนึ่งอย่างไร ถ้าคาดหวังหรือมีความตั้งใจมากและได้รับการตอบสนองด้วยดีจะมีความพึงพอใจมาก แต่ในทาง ตรงกันข้ามอาจผิดหวังหรือไม่พึงพอใจเป็นอย่างยิ่งเมื่อไม่ได้รับการตอบสนองตามที่คาดหวังไว้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสิ่งที่ตนตั้งใจไว้ว่ามีมากหรือน้อย

ดิเรก ฤกษ์สาหร่าย (2528) [11] กล่าวว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ทศนคติทางบวกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เป็นความรู้สึกหรือทศนคติที่ดีต่องานที่ทำของบุคคลที่มีต่องานในทางบวก ความสุขของบุคคลอันเกิดจากการปฏิบัติงานและได้รับผลเป็นที่พึงพอใจ ทำให้บุคคลเกิดความกระตือรือร้น มีความสุข ความมุ่งมั่นที่จะทำงาน มีขวัญและมีกำลังใจ มีความผูกพันกับหน่วยงาน มีความภาคภูมิใจในความสำเร็จของงานที่ทำ และสิ่งเหล่านี้จะส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงานส่งผลถึงความก้าวหน้าและความสำเร็จขององค์กรอีกด้วย

ทวีพงษ์ หินคำ (2541) [12] ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจว่าเป็นความชอบของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งใด ซึ่งสามารถลดความตึงเครียดและตอบสนองความต้องการของบุคคลได้ทำให้เกิดความพึงพอใจต่อสิ่งนั้น

จากความหมายของความพึงพอใจที่ถูกกำหนดโดยนักวิจัยที่ค้นคว้าความพึงใจในแต่ละแง่มุม ซึ่งได้ให้ความหมายไว้หลากหลาย สำหรับผู้เขียนแล้ว ความพึงพอใจมีหมายความว่า การตอบสนองทางด้านอารมณ์ หรือทั้งด้านจิตใจในด้านบวก ทำให้เกิดความสุข ไม่ว่าจะในระดับน้อยหรือระดับมาก แล้วส่งผลให้ลดความเครียด (stress) ของผู้ที่พึงพอใจ

## 2.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจ

### 2.3.1 ทฤษฎีความต้องการของ Maslow (Maslow's Hierarchy of Needs Theory)

Maslow (1970) [13] ได้อธิบาย ความหมายของความพึงพอใจในชีวิตเป็นไปตามแนวความคิดของทฤษฎีความต้องการของมนุษย์และทฤษฎีแรงจูงใจ (Maslow's Hierarchy of Needs Theory and Motivation Theory) ว่าเป็นความต้องการ (Needs) เป็นแรงจูงใจให้บุคคลแสวงหาการตอบสนองจนเป็นที่พอใจ จากความเอกลต้องการขั้นพื้นฐาน (Basic Needs) ระดับต่ำพัฒนาเป็นลำดับขั้นสูงและสูงขึ้นไปเรื่อยๆ เมื่อความต้องการได้รับการตอบสนอง ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

การตอบสนองมาก บุคคลนั้นย่อมเกิดความพอใจมาก แต่ถ้าความต้องการได้รับการตอบสนองน้อย หรือไม่ได้รับการตอบสนองเลย บุคคลนั้นจะเกิดความพอใจน้อยหรือไม่พอใจและ Maslow เชื่อว่า เป็นเรื่องยากที่มนุษย์มีความพอใจในชีวิตสูงสุด ยกเว้นในช่วงเวลาสั้นๆ เพราะมนุษย์มีความปรารถนา อย่างอื่นๆ เข้ามาแทนที่ อยู่ตลอดเวลา

### Maslow ได้ลำดับความต้องการของบุคคลมี 5 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 ความต้องการทางร่างกาย (Physiological Needs) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานที่สุดเพื่อความอยู่รอด ได้แก่ ความต้องการอาหาร น้ำ อากาศ อุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นต้น

ขั้นที่ 2 ความต้องการความปลอดภัย (Safety Need) จะถูกกระตุ้นหลังจากที่ความต้องการทางร่างกายถูกตอบสนองแล้ว ความต้องการความปลอดภัยจะหมายถึงความต้องการสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ปราศจากอันตรายทางร่างกายและจิตใจ เช่น ปราศจากความเจ็บป่วย บาดเจ็บ เศรษฐกิจตกต่ำ การถูกขู่จากบุคคลอื่น เป็นต้น

ขั้นที่ 3 ความต้องการทางสังคม (Social Need) ความต้องการทางสังคมคือ ความต้องการระดับที่สามที่ระบุโดย Maslow ความต้องการทางสังคมจะหมายถึงความต้องการที่จะเกี่ยวพันการมีเพื่อนและการถูกยอมรับโดยบุคคลอื่น เพื่อการตอบสนองความต้องการทางสังคม บริษัทอาจกระตุ้นการมีส่วนร่วมภายในกิจกรรมทางสังคม เช่น งานเลี้ยงของสำนักงาน เป็นต้น

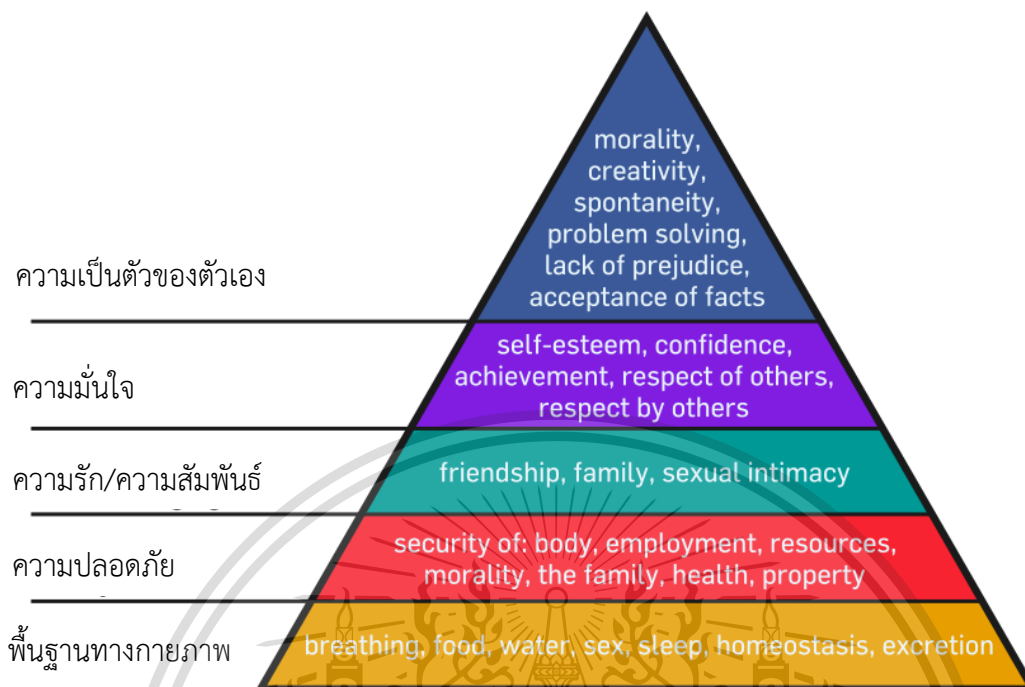
ขั้นที่ 4 ความต้องการเกียรติยศชื่อเสียง (Esteem Needs) Maslow ได้ให้ความหมายไว้ 2 ประการ ได้แก่ ความต้องการการยกย่องนับถือ และความต้องการที่เกี่ยวข้องกับการมีชื่อเสียง

ขั้นที่ 5 ความต้องการสมหวังของชีวิต (Self-Actualization Needs) ความต้องการความสมหวังของชีวิตหรือความต้องการระดับสูงสุด คือ ความต้องการที่จะบรรลุความสมหวังของตนเองด้วยการใช้ความสามารถ ทักษะ และศักยภาพของพวกเขามากยิ่งขึ้น บุคคลที่ถูกจูงใจด้วยความต้องการความสมหวังของชีวิตจะแสวงหางานที่ท้าทายความสามารถของพวกเขา การเปิดโอกาสให้พวกเขาใช้ความคิดสร้างสรรค์หรือการคิดค้นสิ่งใหม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



รูปที่ 2.1 แสดงความต้องการตามลำดับชั้นของ Maslow (ที่มา : Wikipedia)

จากรูปที่ 2.1 Maslow ได้กล่าวเน้นว่า ความต้องการต่างๆจะเกิดขึ้นเป็นลำดับชั้นไม่มีการข้ามชั้น ถ้าชั้นที่ 1 ไม่ได้รับการตอบสนอง ชั้นที่ 2-5 ก็จะไม่เกิดขึ้น การตอบสนองที่ได้รับไม่จำเป็นต้องได้รับเต็ม 100 % แต่ได้รับเล็กน้อยเพื่อเป็นบันไดนำไปสู่การพัฒนาความต้องการในลำดับถัดไป

2.3.2 ทฤษฎีสองปัจจัยของเฮร์ซเบิร์ก (Herzberg's Two Factor Theory) (ไชโย นันแสง และคณะ, 2555)

Frederick Herzberg (1959) [14] เป็นนักจิตวิทยาอีกผู้หนึ่งที่มุ่งเน้นศึกษาเรื่องแรงจูงใจในการทำงาน ผลงานของเขาในเรื่องนี้มีปรากฏแพร่หลายมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1966 และ ค.ศ. 1968 ปัญหาที่เขาเฝ้าถามตนเองอยู่เสมอคือทำอะไรจะจูงใจคนในการทำงานได้เป็นอย่างดี เขาเห็นว่าการให้ค่าแรงต่ำทำให้คนงานไม่พอใจแต่การให้ค่าแรงสูงก็มิได้ทำให้คนงานอยากทำงานหนักขึ้นเงินมิใช่สิ่งจูงใจสูงสุดจะทำให้คนงานได้มากกว่าเดิมแม้เงินจะมีความสำคัญก็ตามขณะเดียวกันความมั่นคงและบรรยากาศที่ดีในองค์กรก็มีสิ่งจูงใจสูงสุดอีกเช่นเดียวกัน

ทฤษฎีของเฮร์ซเบิร์กเน้นอธิบายและให้ความสำคัญกับปัจจัย 2 ประการได้แก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

“ตัวกระตุ้น” (motivators) และ “การบำรุงรักษา” (hygiene) สองปัจจัยดังกล่าวนี้มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของงานเป็นอย่างยิ่งซึ่งผู้บริหารองค์การควรพิจารณา เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการบริหารคนและบริหารงาน

ซึ่งปัจจัยทั้ง 2 ประการมีรายละเอียดดังนี้

### 2.3.2.1 ปัจจัยด้านตัวกระตุ้น

ปัจจัยด้านนี้มีผลต่อการกระตุ้นทำให้บุคคลเกิดความพอใจ แต่แม้ว่าการไม่มีปัจจัยนี้ก็ไม่ใช่ว่าเหตุที่ทำให้ไม่พอใจเสมอไปตัวกระตุ้นประกอบด้วยปัจจัย 6 ประการ ดังนี้

- ความสัมฤทธิ์ผล คือ บุคคลควรต้องมีความรู้สึกว่าเขาทำงานได้สำเร็จ ซึ่งอาจจะทั้งหมดหรือบางส่วน
- การยอมรับนับถือจากผู้อื่น คือ บุคคลควรต้องมีความรู้สึกว่าการสำเร็จของเขานั้นมีคนอื่นรับรู้มีคนยอมรับ
- ลักษณะงานที่น่าสนใจ คือ บุคคลควรต้องมีความรู้สึกว่าการที่เขาทำมีความน่าสนใจ น่าทำ
- ความรับผิดชอบ คือ บุคคลควรต้องมีความรู้สึกว่าเขามีสิ่งที่จะต้องรับผิดชอบต่อตนเองและต่องานของเขา
- โอกาสที่จะเจริญก้าวหน้า คือ บุคคลควรต้องรู้สึกว่าเขามีศักยภาพที่จะเจริญก้าวหน้าในงานของเขา
- การเจริญเติบโต คือ บุคคลจะต้องตระหนักว่าเขามีโอกาสเรียนรู้เพิ่มขึ้นจากงานที่เขาทำมีทักษะหรือความเชี่ยวชาญจากการปฏิบัติงาน

### 2.3.2.2 ปัจจัยด้านการบำรุงรักษา

ปัจจัยด้านนี้ช่วยให้บุคคลยังคงทำงานอยู่และรักษาตัวเขาไว้ไม่ให้ออกไปทำงานที่อื่นเมื่อไม่ได้จัดให้ บุคคลจะไม่พอใจและไม่มีความสุขในการทำงานของเขา การบำรุงรักษาประกอบด้วยปัจจัย 10 ประการ ดังนี้

- นโยบายและการบริหาร คือ บุคคลรู้สึกว่าการจัดการมีการสื่อสารที่ดีเยี่ยมกับบุคคล บุคคลก็มีความรู้สึกที่ดี เอกสารนี้เป็น ต่อดังกล่าวและนโยบายการบริหารงาน เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การนิเทศงาน คือ บุคคลรู้สึกว่าเป็นผู้บริหารงานตั้งใจสอนและแจกจ่ายหน้าที่ความรับผิดชอบ
- ความสัมพันธ์กับหัวหน้างาน คือ บุคคลมีความรู้สึกที่ดีต่อหัวหน้างานของเขา
- ภาวะการณ์ทำงาน คือ บุคคลรู้สึกดีต่องานที่ทำและสภาพการณ์ของที่ทำงาน
- ค่าตอบแทนการทำงาน คือ บุคคลรู้สึกว่าเป็นเงินค่าตอบแทนการทำงาน มีความเหมาะสม
- ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงาน คือ บุคคลมีความรู้สึกที่ดีต่อกลุ่มเพื่อนร่วมงาน
- ชีวิตส่วนตัว คือ บุคคลรู้สึกว่างานของเขาทั้งด้านชั่วโมงการทำงาน การย้ายงาน ฯลฯ ไม่กระทบต่อชีวิตส่วนตัว
- ความสัมพันธ์กับลูกน้อง คือ หัวหน้างานมีความรู้สึกที่ดีต่อผู้ใต้บังคับบัญชา
- สถานภาพ คือ บุคคลรู้สึกว่างานของเขามีตำแหน่งหน้าที่ดี
- ความมั่นคง คือ บุคคลมีความรู้สึกมั่นคง ปลอดภัยในงานที่ปฏิบัติและงานมีความมั่นคง

## 2.4 ความยั่งยืนด้านสังคม

### 2.4.1 คำจำกัดความของความยั่งยืนด้านสังคม

Barbier (1987) [15] กล่าวว่าในการพัฒนาที่ยั่งยืนต้องอาศัยความ สัมพันธ์ในความสมดุลของ 3 องค์ประกอบได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการบรรลุเป้าหมายแต่ละมิติไม่ สามารถบรรลุเป้าหมายสูงสุดได้พร้อมกันทุกด้าน หากได้อย่างอาจต้องเสียอีกอย่าง (Trade-off) กล่าวคือ ในด้าน เศรษฐกิจ กระบวนการผลิต และการบริโภคขึ้นอยู่กับการใช้ทรัพยากร เมื่อมีความต้องการสินค้าและบริการเพิ่มขึ้น อาจมีผลกระทบต่อระบบชีวภาพ ทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม การพยายามเพิ่มเป้าหมายให้สูงสุดเพียงระบบเดียว ไม่สามารถทำได้ เพราะในการพัฒนาที่ยั่งยืนต้องไม่ส่งผลกระทบต่อระบบอื่นๆ

วชิรวัชร งามละม่อม (2559) [16] กล่าวว่า การพัฒนาอย่างยั่งยืน หมายถึง การเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดี ที่ขึ้น หรือเปลี่ยนแปลงไปสู่ความ เจริญก้าวหน้า ขณะเดียวกันการพัฒนาอย่างยั่งยืนมิได้หมายถึงการเพิ่มขึ้น ปริมาณสินค้าหรือรายได้ของ ประชาชนเท่านั้น แต่รวมถึงการเพิ่มความพึงพอใจและเพิ่มความสุขของประชาชน ด้วย จึงต้องพัฒนาให้ตอบสนองต่อความต้องการของมนุษย์ทั้งปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งสอดคล้องลงตัว ระหว่าง ธรรมชาติควบคู่กับคุณภาพชีวิตของคน

พระธรรมปิฎก (2539) [17] กล่าวว่า การพัฒนาที่สนองตอบความต้องการของคนในรุ่นปัจจุบันโดยไม่ กระทบกระเทือนความ สามารถของคนรุ่นต่อไปในการที่จะสนองตอบความต้องการของเขาเอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการศึกษาเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สุมาลีและคณะ (2545) [18] กล่าวว่า “ชุมชนยั่งยืน คือ ชุมชนที่ประชาชนภายในชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี เพราะชุมชนมีความเข้มแข็ง” ดังนั้นการพัฒนาชุมชนยั่งยืนจึง หมายถึง การพัฒนาชุมชนหรือการพัฒนาทางสังคม ที่มุ่งเน้นการปรับปรุงคุณภาพชีวิตของ ประชาชนให้ดีขึ้น เพื่อให้ปลอดจากความยากจน ความไม่รู้ ความเจ็บป่วย เพราะความหิวโหยตลอดจนให้ประชาชนได้อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีทั้ง จากการประกอบอาชีพและการดำรงชีวิต ประจำวันในขณะเดียวกันชุมชนที่ประชาชน อาศัยอยู่นั้นจะต้องเป็นชุมชนที่มีความเข้มแข็งซึ่งหมายถึงชุมชนที่มีความ พร้อมในปัจจัยที่จะส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงมีองค์กรสนับสนุนใน ชุมชนมีการสื่อสารการเรียนรู้และมีศักยภาพที่พึ่งตนเองได้

สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ (2541) [19] กล่าวเกี่ยวกับ ความยั่งยืนด้านสังคมไว้ดังนี้ การ พัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งแนวคิดทางสังคมในบริบทไทยพบว่า ความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดระหว่างคนกับธรรมชาติ คนกับคนในชุมชน และคนกับสิ่งเหนือธรรมชาติผ่าน กระบวนการที่เกิดจากการสืบทอด ถ่ายทอดองค์ความรู้ที่มี อยู่เดิมในชุมชนท้องถิ่นต่างๆ แล้วพัฒนา เลือกรสร ปรับปรุงองค์ความรู้เหล่านั้น จนเกิดทักษะและความชำนาญที่ สามารถแก้ไขปัญหา และพัฒนาชีวิตได้อย่าง เหมาะสมกับยุคสมัย จนเกิดเป็นภูมิปัญญา (องค์ความรู้ใหม่) ที่ เหมาะสมและสืบทอดพัฒนาต่อไปอย่างไม่สิ้นสุด

พระธรรมปิฎก (ป.อ.ปยุตโต) (2539) [20] "การพัฒนาที่ยั่งยืนมีลักษณะที่เป็นบูรณาการ (Integrated) คือ ทำให้เกิดเป็นองค์รวม (Holistic) หมายความว่าองค์ประกอบทั้งหลายที่เกี่ยวข้องจะต้องมาประสานกันครบองค์ และมีลักษณะอีกอย่างหนึ่ง คือ มีดุลยภาพ (Balance) หรือพูดอีกนัยหนึ่งคือการทำให้อะกิริยกรรมของมนุษย์ สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ของธรรมชาติ"

UNGM - (United Nations Global Marketplace) (2013) [21] กล่าวไว้ว่า ความยั่งยืนด้านสังคม (Social Sustainability) หมายถึง การพัฒนาความสามารถของระบบสังคม เช่น ประเทศ ครอบครัวย องค์กรณ์ เป็นการกำหนดระดับของความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมและความสามัคคีกันอย่างไม่มีการกำหนด

World commission on Environment and Development, WCED (1987) [22] มิติการพัฒนา สังคมที่ยั่งยืน ซึ่งเป็นการพัฒนาคนให้มีความรู้ มีสมรรถนะและมีผลิต ภาพสูงขึ้น ส่งเสริมให้เกิดสังคมที่มีคุณภาพ และเป็นสังคมแห่งการเรียนรู้

พระพรหมคุณาภรณ์ (ป.อ.ปยุตโต, 2552) [23] กล่าวเกี่ยวกับความยั่งยืนด้านสังคมไว้ว่า การจัดระบบ สังคม ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง การบริหาร ตลอดจนถึงกิจการต่างๆ ให้ผสมกลมกลืนสอดคล้องเป็นอันหนึ่งอัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

เดียวกันบนพื้นฐานแห่งความรู้ความเป็นจริง สร้าง บรรยากาศแห่งความไม่เบียดเบียน บรรยากาศแห่งความช่วยเหลือเกื้อกูล พิทักษ์ปกป้องคนที่อยู่ใน สถานะต่างๆ ซึ่งมีโอกาสและมีความสามารถต่างกัน

### สมพรแสงชัย (2545) [24] อธิบายการพัฒนาที่ยั่งยืนไว้ดังนี้

1. ระบบการพัฒนามนุษย์เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดของการพัฒนา หากต้องการจะแก้ไข ปัญหาการพัฒนาอย่างแท้จริงและทำเอามนุษย์ที่พัฒนาแล้วมาเป็นแกนกลางของการพัฒนามนุษย์จึง จะเข้าถึงความเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์และมีชีวิตที่ดีงาม และช่วยให้บรรลุเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืนได้การพัฒนามนุษย์มี3ระดับคือ

1.1 ระดับพฤติกรรมโดยการสร้างพฤติกรรมเคยชินที่ดีพฤติกรรมเคยชินอิทธิพลต่อ จิตใจและปัญญา หากพฤติกรรมเคยชินเกื้อกูลต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมเกิดขึ้น จนกลายเป็นวัฒนธรรมและวินัยการบังคับควบคุมหรือการใช้อำนาจก็ไม่จำเป็นต้องเกิดขึ้น

1.2 ระดับจิตใจซึ่งเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมและปัญญา จิตใจประสานกับพฤติกรรม และทำให้พฤติกรรมยั่งยืนด้วยการสร้างความรู้สึที่ดีต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ความรู้จัก สันโดษอย่างฉลาดและมีจุดหมาย การมีสติไม่ปล่อยตัวและใจให้ตัวเองขึ้นต่อวัตถุและสิ่งบริโภค มากเกินไป การมีอุดมคติและปณิธานในหน้าที่การงาน และการบรรลุจุดหมายแห่งชีวิต และการมีทางจิตที่คิดให้

1.3 ระดับปัญญาซึ่งเป็นตัวแก้ปัญหา และจัดปรับพฤติกรรมและจิตใจให้ลงตัวพอดี เพราะปัญญามองเห็นระบบปัจจัยสัมพันธ์แห่งสรรพสิ่งชักนำให้คิดและพิจารณาถึงเหตุปัจจัย ท าให้ เกิดความพอดีเพราะบริโภคด้วยปัญญา ตรวจสอบพฤติกรรมโดยไม่ประมาท และขจัดความเชื่อถือ ค่านิยม และแนวคิดที่ผิด ๆ พร้อมทั้งส่งเสริมสิ่งที่ดีงามเข้ามาแทนที่

2. ระบบการพัฒนายั่งยืน นอกจากต้องมีมนุษย์ที่พัฒนาแล้วเป็นแกนกลางของการ พัฒนาในฐานะทรัพยากรมนุษย์แล้วยังต้องมีสังคมที่เกิดจากเจตจำนงของมนุษย์และเป็น ประโยชน์ต่อมนุษย์ สังคมต้องเกื้อกูลต่อธรรมชาติไม่เบียดเบียนมนุษย์ แต่ส่งเสริมมนุษย์และ ธรรมชาติสร้างความสมดุลแห่งการพัฒนาทางเศรษฐกิจด้วย

มัชฌิมาปฏิปทาที่เน้นคุณภาพมากกว่าปริมาณ ช่วยเหลือผู้อื่นและสิ่งที่มีชีวิตกับระบบนิเวศลดความต้องการทางวัตถุลง บริโภคเพื่อคุณค่า แท้จริงของชีวิต ทำงานเพื่อพัฒนาศักยภาพของมนุษย์ลดการแข่งขันและเพิ่มความร่วมมือ เพื่อคุณภาพชีวิต และสร้างระบบเศรษฐกิจที่รู้จักประมาณพอดีส่วนเทคโนโลยีซึ่งเป็นเครื่องมือในการพัฒนาคุณภาพชีวิตต้องถูกใช้อย่างมีสติและเป็นคุณอย่างแท้จริง รู้จักประมาณและมีสัมมาทิฐิรู้จัก พัฒนาและ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า ควบคุมตนเอง และเน้นการพัฒนาคุณภาพของคนและให้คนเข้าถึงธรรมชาติการศึกษา ต้องเน้นการพัฒนามนุษย์ ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

โดยบูรณาการจริยธรรมเข้ากับวิชาการและวิทยาการทั้งหมด และการเมือง ต้องมาจากประชาชนและเป็นธรรมาธิปไตย

Amrina and Yusof (2011) [25] กล่าวว่า ความยั่งยืนด้านสังคม เป็นความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรให้เกิดความยั่งยืนโดยคำนึงถึงการรักษาสสมดุลทั้งในด้านของผลตอบแทนการอนุรักษ์ทรัพยากรและรักษาสิ่งแวดล้อมและการอยู่ร่วมกันเป็นอย่างดีกับสังคม

McGranahan (1985) [26] กล่าวว่า การทำให้ทุกสิ่งทุกอย่างที่มีความเกี่ยวข้องกับมนุษย์ดีขึ้น ทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม การเมือง จริยธรรม และอื่นๆ

United Nations (1987) [27] กล่าวว่า การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรต่างๆ เพื่อผลประโยชน์ของ คนรุ่นปัจจุบัน จะต้องไม่ใช่ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลือง แต่ควรเป็นการใช้ทรัพยากรในเชิงอนุรักษ์และพัฒนาให้เต็มศักยภาพอยู่ตลอดเวลา

สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2546) [28] แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) ซึ่งใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาประเทศโดยได้ให้ความสำคัญ กับการพัฒนาที่สมดุล ทั้งด้านคน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม เพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย “การพัฒนาที่ยั่งยืนและความอยู่ดีมีสุขของคนไทยทุกคน”

เสถียร ฉันทะ และคณะ (2560) [29] การพัฒนาที่ยั่งยืนนี้มีลักษณะเป็นการพัฒนาที่เป็นบูรณาการ คือ ทำให้เป็นองค์รวม (holistic) หมายความว่า องค์ประกอบทั้งหลายที่เกี่ยวข้องจะ ต้องมาประสานกันครบองค์ และมีลักษณะอีกอย่างหนึ่ง คือมีดุลยภาพ (balanced)

ภิกษุศักดิ์ กัลยาณมิตร (2558) [30] การพัฒนาอย่างยั่งยืน จึงหมายถึง การพัฒนาที่ต้องการจัดการทรัพยากรทั้งธรรมชาติและมนุษย์รวมถึงทรัพยากรการเงินและวัสดุให้ เป็นไปในทิศทางที่ก่อให้เกิดความมั่งคั่งและอยู่ดีกินดี โดยไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติ การที่จะทำให้เกิดความสมดุลของการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมได้นั้นจะต้องพัฒนาคนใหม่มีความรู้ความสามารถมีศักยภาพ ในการจัดการการพัฒนา

Nobel Laureate Amartya Sen (1998) [31] กล่าวถึง มิติของความยั่งยืนด้านสังคมไว้ดังนี้  
ความยั่งยืนทางสังคมมี 4 มิติ สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยที่ต้องพิจารณาในการพิจารณาว่าธุรกิจหรือโครงการมีความยั่งยืนทางสังคมหรือไม่ :

#### ส่วนผู้ถือหุ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
➤ โครงการจะลดข้อเสียสำหรับกลุ่มเป้าหมายหรือไม่  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- จะช่วยให้กลุ่มเป้าหมายสามารถควบคุมชีวิตสังคมและเศรษฐกิจได้มากขึ้นหรือไม่
- จะระบุสาเหตุของการเสียเปรียบและความไม่เท่าเทียมกันและค้นหาวิธีที่จะลดพวกเขาหรือไม่
- จะระบุและมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ด้อยโอกาสและคนที่กีดกันในกลุ่มเป้าหมายหรือไม่
- มันจะถูกส่งโดยไม่มีอคติและส่งเสริมความเป็นธรรมหรือไม่

#### ความหลากหลาย

- โครงการจะระบุกลุ่มที่หลากหลายภายในกลุ่มเป้าหมายและมองหาวิธีที่จะตอบสนองความต้องการเฉพาะของพวกเขาหรือไม่
- มันจะรับรู้ถึงความหลากหลายภายในวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์และเผ่าพันธุ์หรือไม่
- มันจะช่วยให้มุมมองที่แตกต่างกันความเชื่อและค่านิยมที่จะนำมาพิจารณา
- มันจะส่งเสริมความเข้าใจและการยอมรับภายในชุมชนในวงกว้างที่มีภูมิหลังวัฒนธรรมและสถานการณ์ชีวิตที่หลากหลายหรือไม่

#### การทำงานร่วมกันทางสังคม

- โครงการจะช่วยให้กลุ่มเป้าหมายพัฒนาความรู้สึกเป็นเจ้าของในชุมชนที่กว้างขึ้นหรือไม่
- มันจะเพิ่มการมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางสังคมโดยบุคคลในกลุ่มเป้าหมายหรือไม่
- มันจะปรับปรุงความเข้าใจของกลุ่มเป้าหมายและการเข้าถึงสถาบันสาธารณะและสถาบันพลเมืองหรือไม่
- มันจะสร้างการเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มเป้าหมายและกลุ่มอื่นๆ ในชุมชนที่กว้างขึ้นหรือไม่
- มันจะส่งผลให้การสนับสนุนที่เพิ่มขึ้นให้กับกลุ่มเป้าหมายโดยชุมชนที่กว้างขึ้น
- มันจะส่งเสริมให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมต่อชุมชนหรือให้การสนับสนุนผู้อื่น

#### คุณภาพชีวิต

- มันจะปรับปรุงผลลัพธ์สุขภาพกายสำหรับกลุ่มเป้าหมายหรือไม่
- ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- มันจะปรับปรุงผลลัพธ์สุขภาพจิตสำหรับกลุ่มเป้าหมายหรือไม่
- มันจะปรับปรุงโอกาสทางการศึกษาการฝึกอบรมและการพัฒนาทักษะสำหรับกลุ่มเป้าหมายหรือไม่
- โครงการจะปรับปรุงโอกาสในการอยู่อาศัยราคาไม่แพงและเหมาะสมสำหรับกลุ่มเป้าหมายหรือไม่

เรวัต ตันตยานนท์ (2558) [32] กล่าวเกี่ยวกับความยั่งยืนด้านสังคมว่า การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจที่ต้องการให้ธุรกิจสามารถดำเนินการในตลาดต่อไปได้อย่างยั่งยืนยาวนาน จะเริ่มจากการสร้างความโปร่งใสในการทำธุรกิจและเปิดเผยนโยบายและความประสงค์ของธุรกิจที่จะให้ความสำคัญกับชุมชนและสังคมว่าเป็นส่วนเป้าหมายหนึ่งของการดำเนินธุรกิจ

การสร้างความโปร่งใสดังกล่าว สามารถทำได้ด้วยการประกาศวิสัยทัศน์ นโยบาย และเป้าหมายการดำเนินการด้านสังคมของธุรกิจให้สาธารณชนและคนทั่วไปได้รับทราบ ซึ่งนอกจากจะแสดงให้เห็นเจตนารมณ์และความโปร่งใสของธุรกิจแล้ว ยังจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นจากสังคมทั่วไป และผู้มีส่วนได้เสียกับธุรกิจได้อีกทางหนึ่งด้วย

ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจ องค์กรประกอบที่สำคัญส่วนใหญ่อีกด้านหนึ่งได้แก่ การแสดงให้เห็นว่า ธุรกิจมีการปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมและเคารพสิทธิมนุษยชน ไม่มีการกดขี่ หรือเอาเปรียบแรงงานอย่างไม่เป็นธรรม ควรหาวิธีที่เหมาะสมและเป็นไปได้ที่จะให้แรงงานหรือพนักงานสามารถแสดงความคิดเห็นที่บริสุทธิ์ใจที่เป็นการรักษาผลประโยชน์ที่ควรได้ และสนับสนุนให้คู่ค้าของตนเองตลอดห่วงโซ่ธุรกิจได้ปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมด้วยเช่นกัน

ธุรกิจ ควรพัฒนาศักยภาพให้กับแรงงานและพนักงาน ด้วยการส่งเสริมให้เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ และทักษะในการทำงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยให้พนักงานมีความก้าวหน้าในอาชีพ ซึ่งเป็นเป้าหมายและผลประโยชน์ร่วมกันทั้งของพนักงานและของบริษัท

การดูแลเอาใจใส่ให้สภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานมีความเหมาะสมและมีความปลอดภัย เพื่อสุขภาพของพนักงาน ป้องกันการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน และส่งเสริมให้พนักงานมีความตระหนักรู้ สามารถรับมือกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้ด้วยตัวเอง และขยายผลไปสู่เพื่อร่วมงาน หรือสมาชิกในชุมชนได้ต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

จากคำจำกัดความเกี่ยวกับความยั่งยืนด้านสังคมที่ยกมากล่าวข้างต้น ผู้วิจัยขอสรุปความหมายของคำว่า “ความยั่งยืนด้านสังคม” ว่า ความยั่งยืนด้านสังคม หมายถึง กระบวนการพัฒนาระบบ โครงสร้าง และความสัมพันธ์ของคนรุ่นปัจจุบันและอนาคตในระยะยาว เพื่อสร้างชุมชนที่มีคุณภาพและมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดี กล่าวคือ ชุมชนที่ยั่งยืนด้านสังคมนั้น มีความเสมอภาคอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีความเหลื่อมล้ำของคนซึ่งมีโอกาสและความสามารถที่แตกต่างกัน มีความเชื่อมโยงและเป็นประชาธิปไตย ไม่เพียงตอบสนองความต้องการของสมาชิกปัจจุบันเท่านั้น แต่ยังสนับสนุนความสามารถและความต้องการของคนรุ่นต่อไป ตลอดจนสร้างบรรยากาศให้น่าอยู่ มีความสะดวกสบายและปลอดภัย เพื่อรักษาชุมชนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น

## 2.5 ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน

Atanda (2019) [33] ได้ศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนจากการตรวจสอบ GBAT (Green Building Assessment Tool) และ วรรณกรรมเกี่ยวกับ SS (Social Sustainability) แล้วพัฒนาหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้อง 81 หมวดหมู่ จากนั้นใช้เทคนิคการเรียงลำดับเพื่อลดหมวดหมู่ที่คล้ายกัน จะได้หมวดหมู่ที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยเทคนิคการเรียงลำดับอยู่ 8 หมวดหมู่ 35 ตัวชี้วัด เพื่อนำไปใช้ในการออกแบบแบบสอบถามได้ ซึ่งใน 8 หมวดหมู่ที่กล่าวมานั้นประกอบไปด้วย

- ความเท่าเทียมกันทางสังคม (Social equity)
  - การเข้าถึงข้อมูล (Access to information : SEI1)
  - การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Participation in decision : SEI2)
  - รูปแบบของโครงสร้างในการกำกับดูแล (Formation of governance structure : SEI3)
  - การวางแผนพื้นที่ว่าง (Planning of space : SEI4)
  - การใช้งานแหล่งทางธรรมชาติ (Use of natural resources : SEI5)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การเรียนรู้สภาพสิ่งแวดล้อม (Environmental education)
  - ทางเลือกในการใช้วัสดุ (Material choices : EEI1)
  - แหล่งพลังงาน (Energy resources : EEI2)
  - การจัดตั้งสถานที่ (Site location : EEI3)
  - การจัดการน้ำและขยะ (Water & waste Mgt. : EEI4)
  - มลภาวะ (Pollution : EEI5)
  - คุณภาพในการให้บริการ (Quality of service : EEI6)
  - ความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity : EEI7)
  - การตระหนักถึงกายภาพของสิ่งแวดล้อม (Awareness of the physical environment : EEI8 )
  - การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์บนสิ่งแวดล้อม (Knowledge of human action on the environment : EEI9)
  - ความสามารถในการจัดกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม (Ability to take activity to environmental problems : EEI10)
  
- การมีส่วนร่วมและการควบคุม (Participation & control)
  - การมีส่วนร่วมของผู้ใช้งาน (User participation : PCI1)
  - ความเต็มใจในการกระทำและปรับปรุงสิ่งแวดล้อม (Willingness to act & improve environment : PCI2)
  - ความคิดสร้างสรรค์ในสถานที่สร้างโอกาสในสังคม (Creative place making opportunities : PCI3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การประชุมและสัมมนา (Conferences & seminar : PCI4)
- การทำงานร่วมกันในสังคม (Social cohesion)
  - การเรียนรู้จากเพื่อนบ้าน (Learning from neighbors : SCI1)
  - บริเวณใกล้เคียงมีส่วนร่วมในการออกแบบและวางแผนงาน (Neighborhood involvement in design & planning phases : SCI2)
  - ออกแบบสถานที่ที่ช่วยเพิ่มปฏิสัมพันธ์ในสังคมในการก่อสร้าง (Design of a place which increases social interaction within the building : SCI3)
  - ออกแบบสถานที่ที่ช่วยปฏิสัมพันธ์ในสังคมในพื้นที่ส่วนกลางของบริเวณโดยรอบ (Design of a place which increases social interaction with common spaces (fluid spaces) in the neighborhood : SCI4)
- สุขภาพและความปลอดภัย (Health & Safety)
  - ผลกระทบทางสุขภาพเนื่องมาจากวัสดุ (Health impacts of materials : HSI1)
  - ผลกระทบทางสุขภาพเนื่องมาจากแหล่งพลังงาน (Health impacts of energy sources : HSI2)
  - ผลกระทบทางสุขภาพเนื่องมาจากการใช้น้ำ (Health impact of water consumption : HSI3)
  - ผลกระทบทางสุขภาพเนื่องมาจากการประเมินคุณภาพสิ่งแวดล้อมในอาคาร (Health impacts of IEQ : HSI4)
  - ความรู้สึกปลอดภัย (Feeling of safety : HSI5)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การเข้าถึงและความพึงพอใจ (Accessibility & satisfaction)
  - การเข้าถึงข้อมูลด้านสังคมเกี่ยวกับอาคารสีเขียว (Access to social information about green building : ASI1)
  - การเข้าถึงทางเลือกของทรัพยากรธรรมชาติ (Access to choice of natural resource : ASI2)
  - การเข้าถึงระบบสาธารณะโดยชอบของที่ตั้งโครงการ (Project location for public access : ASI3)
  - การประเมินหลังการเข้าอาศัย (Post-Occupancy Evaluation : ASI4)
- คุณค่าทางวัฒนธรรม (Cultural Values)
  - การใช้วัสดุจากแหล่งท้องถิ่น (Use of locally sourced material : CVI1)
  - การออกแบบพื้นที่ว่าง (Design of spaces : CVI2)
  - การจัดการสิ่งแวดล้อมของท้องถิ่น (Indigenous environmental management practices : CVI3)
  - การสื่อสารระหว่างวัฒนธรรม (Intercultural dialogue : CVI4)

- ความยืดหยุ่นทางกายภาพ (Physical resilience)

- การเข้าถึงในการรับรู้อาคารในสภาวะรุนแรง (Accessing building in extreme

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามเผยแพร่ต่อสาธารณะ และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การปฏิบัติตามมาตรการต้านทานแผ่นดินไหว (Compliance to earthquake resistance code : PRI2)
- ลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ (Mitigation in the use of environmental resources : PRI3)
- การจัดการภัยอันตรายอย่างยั่งยืน (Sustainable management of hazards : PRI4)

ผลการวิเคราะห์ทางสถิติพบว่า ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนมากที่สุดนั้นคือปัจจัยเรื่องการมีส่วนร่วมและการควบคุม (Participation & control) ซึ่งมีน้ำหนักความสำคัญถึง 20.1 % ในส่วนปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนน้อยที่สุดคือปัจจัยในด้านความยืดหยุ่นทางกายภาพ (Physical resilience) ซึ่งมีน้ำหนักความสำคัญในการวิเคราะห์ 2.8 %

Karji และคณะ (2019) [34] ได้ศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนโดยวิเคราะห์ระบบที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืนทางสังคม อาทิเช่น Envision, LEEDND, BREEAM Communities, CASBEE และ Green Globes แล้วทำการพิจารณาโดยคัดเลือกตัวชี้วัด จากลักษณะดังนี้

1. ตัวบ่งชี้ที่มีเนื้อหาคล้ายกันในหมวดหมู่ทางด้านความยั่งยืนจะถูกรวมเข้าด้วยกันเพื่อสร้างตัวบ่งชี้ที่ครอบคลุม
2. ตัวชี้วัดที่ประเมินว่าเป็น “ สวัสดิการ ” นั้นถือเป็นตัวชี้วัดทางสังคม
3. หลังจากคัดกรองโครงการในท้องถิ่นและพิจารณาความต้องการทางวัฒนธรรมของชุมชนท้องถิ่น ผู้เขียนรวมตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องทางวัฒนธรรม จากระบบที่นำมาวิเคราะห์

ซึ่งจากการวิเคราะห์ได้สรุปปัจจัยที่บ่งชี้ด้านสังคมอย่างยั่งยืนไว้ 33 ตัวชี้วัด จาก 4 หมวดหมู่หลัก ซึ่งตัวชี้วัดเหล่านั้นประกอบไปด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์และห้ามมิให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

- การก่อสร้างและชุมชน (Construction & Community)

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การฝึกอบรมแรงงานในท้องถิ่นและการจ้างงานธุรกิจในท้องถิ่น
  - การสร้างโอกาสในการทำงาน
  - การแลกเปลี่ยนความรู้ในชุมชนที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่นไปยังอุตสาหกรรมการก่อสร้าง
  - การสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างชุมชน
  - ลดความไม่เท่าเทียมกันทางสังคมด้วยการทำให้ผู้อยู่อาศัยในระดับเศรษฐกิจ, ขนาดครัวเรือนและกลุ่มอายุอยู่ในชุมชนเดียวกัน
  - การพัฒนาความต้องการของชุมชน
  - การฟื้นฟูสินทรัพย์ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่
  - การมีอิทธิพลต่อชุมชนใกล้เคียงในเชิงบวก
  - สนับสนุนธุรกิจให้ลงทุนในพื้นที่ชุมชน
  - เพิ่มศักยภาพในการใช้ชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีทางสังคม
  - การอนุรักษ์ตัวลักษณะทางท้องถิ่นและทรัพยากรธรรมชาติระหว่างก่อสร้าง
- สุขภาพ ปลอดภัยและความเสี่ยง (Health, Safety & Risk)
    - จัดหาน้ำดื่มที่ดีต่อสุขภาพสำหรับผู้อยู่อาศัย
    - กำจัดสิ่งรบกวน (เช่นคุณภาพอากาศไม่ดี, กลิ่น, เสียง, การสั่นสะเทือน, ความแออัด, ฝุ่นและมลพิษ) ในระหว่างการก่อสร้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การป้องกันอาชญากรรม
- ความน่าเชื่อถือของบริการโดยการพัฒนาระบบสำรองข้อมูลเพื่อลดความเสี่ยงของการหยุดชะงักของบริการ
- ลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้างอุปกรณ์และวัสดุ
- การบรรเทาความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับภัยธรรมชาติ
- การวางแผนที่ยืดหยุ่นช่วยให้การขยายตัวในอนาคตเกิดจากการเติบโตของประชากร
- การบรรเทาความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอันตรายที่มนุษย์สร้างขึ้น (เช่นการรั่วไหลของวัสดุอันตราย การแพร่ระบาดของสารอันตรายทางชีวภาพและอื่น ๆ )
- ปกป้องความปลอดภัยของพนักงานในระหว่างการก่อสร้าง
- ความเป็นอยู่ที่ดี (Livability)
  - การขยายความคล่องตัวและการขนส่ง
  - การเพิ่มความใกล้ชิดเกี่ยวกับงานสำหรับผู้อยู่อาศัย
  - จัดการให้บริการขั้นพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพลเมือง (เช่นธนาคาร, สถานีบริการน้ำมัน, โรงพยาบาล, สวนสาธารณะ, บริการโทรคมนาคมที่เชื่อถือได้, ระบบขนส่งสาธารณะและอื่น ๆ )
  - การจัดหาคุณภาพภายในของที่พักอาศัยเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้พักอาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ใช้เฉพาะในกรณีศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปบนโซเชียลมีเดียหรือช่องทางอื่นใด  
 ➤ ประยุกต์หลัก Green building ตลอดกระบวนการออกแบบและการก่อสร้าง  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- ลักษณะของละแวกใกล้เคียง (Neighborhood Characteristics)
  - การพัฒนาพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศค่อนข้างเรียบเพื่อให้สามารถเดินและขี่จักรยานได้
  - การพัฒนาในพื้นที่ที่พัฒนาก่อนหน้านี้
  - การพัฒนาในพื้นที่ใกล้เคียงที่มีชื่อเสียงในเชิงบวก (ไม่ใช่พื้นที่ที่มีชื่อเสียงในด้านอาชญากรรมจำนวนมากที่ดินเสื่อมโทรม)
  - การเข้าถึงและความเชื่อมต่อกันของถนน
  - การพิจารณาคุณภาพความงามของโครงการ (เช่นการพิจารณาสีอาคารรูปทรงความสูงวัสดุ ฯลฯ )
  - การสะท้อนศิลปะในพื้นที่ใกล้เคียง
  - พื้นที่สีเขียวและความสวยงามทางธรรมชาติ
  - การออกแบบโครงการในลักษณะที่แสดงถึงลักษณะในท้องถิ่นและตัวตนของชุมชน

ผลการวิจัยนั้นได้นำตัวชี้วัดทั้งหมดนี้ไปใช้ใน The Mehr housing project in the city of Parand ซึ่งเป็นเคสตัวอย่าง คะแนนจากการทำแบบสอบถามโดยใช้ 5 Likert scale จะได้คะแนนขั้นต่ำ คะแนนที่ได้จากแบบสอบถาม และคะแนนสูงสุด คือ 29, 59 และ 107 ตามลำดับ ซึ่งคะแนนที่ยอมรับ ก็คือได้ 3 จาก 5 Likert scale จะได้คะแนนเป็น 63 คะแนน แต่คะแนนที่ได้ ได้ 59 คะแนน ทำให้นักวิจัยสรุปได้ ชุมชนนี้ไม่พึงพอใจซึ่งแสดงสภาพความยั่งยืนด้านสังคมในโครงการบ้านจัดสรรในเมือง Parand ไม่เป็นที่ยอมรับ

Menassa and Baer (2014) [35] ได้ศึกษาถึงกรอบการประเมินบทบาทในการตัดสินใจของผู้มีส่วนได้

ส่วนเสียในการติดตั้งระบบต่างๆเพิ่มเติมอย่างยั่งยืน ด้วยการใช้โมเดล HOQ ในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่าง

ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านต่างๆกับระบบต่างๆที่ต้องการติดตั้งเพิ่มเติมและผลกระทบในด้าน

ความยั่งยืนต่างๆ จากนั้นจะประมวลผลออกมาเป็นลำดับความสำคัญในด้านต่างๆ ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียพิจารณาในการตัดสินใจ โมเดลนี้จะช่วยบอกถึงลำดับความต้องการหลักในด้านต่างๆ ของระบบที่ต้องการจะติดตั้งเพิ่มเติม และผลกระทบในด้านความยั่งยืนต่างๆที่จะตามมา จะช่วยให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถตัดสินใจได้อย่างมั่นใจและมีประสิทธิภาพสูงสุด

ปัจจัยที่เป็นผลกระทบที่ส่งผลถึงการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืนด้านสังคม มีดังนี้

- หลีกเลียงค่าใช้จ่ายเนื่องจากส่วนเกิน
- ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของผู้ใช้งาน
- ปรับปรุงผลการรายงานขององค์กร
- พัฒนาภาพลักษณ์ขององค์กร
- ได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ
- ลดโอกาสของคู่แข่ง
- ปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน
- ลดปัญหาหน้างาน
- ดึงดูดพนักงานมากขึ้น
- พัฒนาความสะอาดสบายให้ดียิ่งขึ้น
- ปรับปรุงการเข้าร่วมประชุม
- ปรับปรุงสุขภาพของผู้พักอาศัย
- มีพลังงานที่ปลอดภัยมากขึ้น
- มีการใช้พลังงานทดแทนในสิ่งอำนวยความสะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- ลดปริมาณก๊าซคาร์บอน
- ตอบสนองความต้องการของกฎระเบียบ
- เพิ่มมูลค่าทรัพย์สินให้ได้อัตราค่าเช่าที่สูง
- ปฏิบัติตามนโยบายหรือกฎหมาย
- การใช้งานทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการวิจัยพบว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ให้ความสำคัญกับความยั่งยืนด้านสังคมคิดเป็น 31 % รองจากความยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ (41%) แต่มากกว่าด้านสิ่งแวดล้อม (28%) แต่ในทางทฤษฎีแล้วควรให้ความสำคัญกับความยั่งยืนในด้านต่างๆอย่างเท่าเทียมกันคือ ความยั่งยืนด้านสังคม 33.33 % ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม 33.33% และความยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ 33.33 % จึงจะเกิดความคุ้มค่าและประสิทธิภาพในการลงทุนอย่างยั่งยืน ตัวอย่างเช่น หากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ความสำคัญกับด้านสังคมมากที่สุด การติดตั้งส่วนต่างๆเพิ่มเติม ก็จะคำนึงถึงคุณภาพชีวิตและความสะดวกสบายของมนุษย์เป็นหลัก ตัวอย่างเช่น การติดตั้งผนังกระจก ( Glass Wall Opening ) เพื่อช่วยในเรื่องลดพลังงานในการใช้แสงจากไฟฟ้า ช่วยระบายความร้อนนำแสงจากธรรมชาติมาใช้ เป็นการปรับทัศนียภาพภายในอาคาร ช่วยให้มึระบบหมุนเวียนที่ดีขึ้น ส่งผลให้เพิ่มความน่าอยู่และยกระดับคุณภาพชีวิตภายในอาคารมากขึ้น แต่ในข้อดีก็อาจมีข้อเสียที่ตามมา อาจทำให้อุณหภูมิภายในอาคารร้อนจนเกินไป ดังนั้นควรจะให้มีความสำคัญในด้านต่างๆ อย่างเท่าเทียมกันมากที่สุด เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

Tayyab Ahmad (2017) [35] กล่าวว่า ความยั่งยืนด้านสังคมนั้น สามารถอธิบายได้ว่าเป็น “เงื่อนไขเชิงบวกภายในชุมชน และกระบวนการที่จะทำให้สำเร็จ” และได้ทำการศึกษาปัญหาต่างๆด้านสังคมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการก่อสร้างในรูปแบบปัจจัยด้านสังคมต่างๆ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถจัดระเบียบเพื่อเป็นพารามิเตอร์และตัวชี้วัดย่อยเพิ่มเติมได้

ปัจจัยด้านสังคมต่างๆ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืนด้านสังคมมีดังนี้

- ความสบายกายสบายใจของผู้ใช้โครงการ
- โอกาสการจ้างงานในท้องถิ่น

เอกสาร ➢ การติดต่อสื่อสารของผู้ใช้โครงการ การใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- ความปลอดภัยขององค์อาคาร
- สุขภาพของผู้ใช้โครงการ
- ระบบรักษาความปลอดภัย
- ผลกระทบต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น
- ความเสมอภาคของอุตสาหกรรมการก่อสร้าง
- ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม
- การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก
- การอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมและธรรมชาติ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า สิ่งคมที่เกี่ยวข้องกับอาคารที่พักอาศัย ตัวชี้วัดทางสังคมนั้นยากที่จะระบุเลือกและวัด เมื่อเปรียบเทียบกับสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ การปรับปรุงที่จำเป็นนั้นทำได้ยากเนื่องจากความคลุมเครือและความหลากหลายในลำดับความสำคัญและมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องของปัจจัยด้านสังคมและทัศนะส่วนตัว กรอบงานประกอบด้วยตัวบ่งชี้พารามิเตอร์และตัวชี้วัดย่อยและต้องการค่าและน้ำหนักการใช้การฟื้นฟู วิธีการและวิธีการรวมถ่วงน้ำหนัก ขั้นตอนโดยรวม ขั้นตอนของการประเมินค่าทั้งหมดที่เกี่ยวข้องเป็นความยั่งยืนทางสังคมหนึ่ง ดำเนินการค่าประสิทธิภาพ เพื่อตรวจสอบความสามารถใช้การได้ของกรอบกรณีศึกษาดำเนินการเพื่อประเมินความยั่งยืนทางสังคม ประสิทธิภาพของการสร้างปัจจัย คุณลักษณะทางสังคมได้รับการทำให้เป็นมาตรฐานด้วยความเคารพต่อมาตรฐานและคุณลักษณะของอาคารในอุดมคติเนื่องจากไม่มีชุดข้อมูลหลักการของค่าในอุดมคติและมาตรฐานตามที่ต้องการตามกรอบ อย่างไรก็ตามการสร้างชุดข้อมูลดังกล่าวสามารถช่วยในการตัดสินใจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงความถี่ของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนจากการทบทวนวรรณกรรมก่อนการทำวิจัย

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อยจากวรรณกรรม	การทบทวนวรรณกรรม				
		Menassa and Baer (2014)	Tayyab Ahmad (2017)	Atanda (2019)	Karji และคณะ (2019)	ความถี่
ความเท่าเทียมกันทางสังคม (Social equity)	การเข้าถึงข้อมูล			1		1
	การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ			1	1	2
	รูปแบบของโครงสร้างในการกำกับดูแล			1		1
	การวางแผนพื้นที่ว่าง			1		1
	การใช้งานแหล่งทางธรรมชาติ			1		1
	หลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายเนื่องจากส่วนเกิน	1			1	2
การเรียนรู้สภาพสิ่งแวดล้อม (Environmental education)	ทางเลือกในการใช้วัสดุก่อสร้าง			1		1
	แหล่งพลังงาน			1		1
	ความหลากหลายทางชีวภาพ			1		1
	ลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม	1	1	1	1	4
	การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ในสิ่งแวดล้อม			1		1
	ลดปริมาณก๊าซคาร์บอน	1				1
	การใช้งานทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ	1		1		2
การมีส่วนร่วมและการควบคุม (Participation & control)	การมีส่วนร่วมของผู้ใช้งาน			1		1
	ความเต็มใจในการกระทำและปรับปรุงสิ่งแวดล้อม			1		1
	ความคิดสร้างสรรค์ในสถานที่สร้างโอกาสในสังคม			1		1
	การประชุมและสัมมนา			1		1
	ปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	1			1	2
	ตอบสนองความต้องการของกฎระเบียบ	1				1
	เพิ่มมูลค่าทรัพย์สินให้ได้อัตราค่าเช่าที่สูง	1				1
	ปฏิบัติตามนโยบายหรือกฎหมาย	1				1
	ความเสมอภาคของอุตสาหกรรมการก่อสร้าง		1			1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อยจากวรรณกรรม	การทบทวนวรรณกรรม				
		Menassa and Baer (2014)	Tayyab Ahmad (2017)	Atanda (2019)	Karji และคณะ (2019)	ความถี่
การทำงานร่วมกันในสังคม (Social cohesion)	การเรียนรู้จากเพื่อนบ้าน			1		1
	บริเวณใกล้เคียงมีส่วนร่วมในการออกแบบและวางแผนงาน			1		1
	ออกแบบสถานที่ที่ช่วยเพิ่มปฏิสัมพันธ์ในสังคมในพื้นที่ส่วนกลางของบริเวณโดยรอบ			1		1
	ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของผู้ใช้งาน	1	1	1	1	4
	ลดโอกาสของคู่แข่ง	1				1
การเข้าถึงและความพึงพอใจ (Accessibility & satisfaction)	การเข้าถึงข้อมูลด้านสังคมเกี่ยวกับอาคารสีเขียว			1		1
	การเข้าถึงทางเลือกของทรัพยากรธรรมชาติ			1		1
	การเข้าถึงระบบสาธารณะโดยชอบของที่ตั้งโครงการ			1		1
	การประเมินหลังการเข้าอาศัย			1		1
	ปรับปรุงผลการรายงานขององค์กร	1				1
	การใช้พลังงานทดแทนในสิ่งอำนวยความสะดวก	1		1	1	3
	ความสบายกายสบายใจของผู้ใช้โครงการ		1			1
	การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก		1	1	1	3
คุณค่าทางวัฒนธรรม (Cultural Values)	การสื่อสารระหว่างวัฒนธรรม			1		1
	การอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมและธรรมชาติ		1	1		2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับอาจารย์และบุคลากรเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อยจากวรรณกรรม	การทบทวนวรรณกรรม				
		Menassa and Baer (2014)	Tayyab Ahmad (2017)	Atanda (2019)	Karji และคณะ (2019)	ความถี่
ความยืดหยุ่นทางกายภาพ (Physical resilience)	การเข้าถึงในการรับรู้อาคาร ในสภาวะรุนแรง			1		1
	การปฏิบัติตามมาตรการด้านทานแผ่นดินไหว			1		1
	การจัดการภัยอันตรายอย่างยั่งยืน			1		1
การก่อสร้างและชุมชน (Construction & Community)	การฝึกอบรมแรงงานในท้องถิ่นและการจ้างงานธุรกิจท้องถิ่น		1	1	1	3
	การสร้างโอกาสในการทำงาน				1	1
	การแลกเปลี่ยนความรู้ในชุมชนที่มีผู้อาศัยหนาแน่นไปยังอุตสาหกรรมก่อสร้าง				1	1
	การสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างชุมชน				1	1
	การพัฒนาความต้องการของชุมชน				1	1
	การฟื้นฟูสินทรัพย์ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่				1	1
	การมีอิทธิพลต่อชุมชนใกล้เคียงในเชิงบวก				1	1
	สนับสนุนธุรกิจให้ลงทุนในพื้นที่ชุมชน				1	1
	เพิ่มศักยภาพในการใช้ชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีทางสังคม				1	1
	การอนุรักษ์ตัวลักษณะทางท้องถิ่นและทรัพยากรธรรมชาติระหว่างการก่อสร้าง				1	1
	พัฒนาภาพลักษณ์ขององค์กร	1				1
	ได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	1				1
สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง	จัดหาน้ำดื่มที่ดีต่อสุขภาพสำหรับผู้อาศัย				1	1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ทางการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อยจากวรรณกรรม	การทบทวนวรรณกรรม				
		Menassa and Baer (2014)	Tayyab Ahmad (2017)	Atanda (2019)	Karji และคณะ (2019)	ความถี่
(Health, Safety & Risk)	กำจัดสิ่งรบกวน				1	1
	ปกป้องความปลอดภัยของพนักงานในระหว่างการก่อสร้าง				1	1
	การป้องกันอาชญากรรม				1	1
	ความน่าเชื่อถือของบริการโดยการพัฒนาระบบสำรองข้อมูลเพื่อลดความเสี่ยงของการหยุดชะงักของบริการ				1	1
	ลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้าง				1	1
	การบรรเทาความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับภัยธรรมชาติ				1	1
	การวางแผนที่ยืดหยุ่นช่วยให้การขยายตัวในอนาคตเกิดจากการเติบโตของประชากร				1	1
	ผลกระทบต่อทางสุขภาพเนื่องมาจากวัสดุ			1		1
	ความรู้สึกลดภัย			1		1
	ผลกระทบต่อทางสุขภาพเนื่องมาจากการประเมินคุณภาพสิ่งแวดล้อมในอาคาร			1		1
	ผลกระทบต่อทางสุขภาพเนื่องมาจากการใช้น้ำ			1		1
	ผลกระทบต่อทางสุขภาพเนื่องมาจากแหล่งพลังงาน			1		1
	มีระบบที่ปลอดภัยมากขึ้น	1	1	1	1	4
	ความปลอดภัยขององค์อาคาร		1			1
สุขภาพของผู้ใช้โครงการ		1	1	1	3	
ความเป็นอยู่ที่ดี (Livability)	การขยายความคล่องตัวและการขนส่ง				1	1
	การเพิ่มความใกล้ชิดเกี่ยวกับงานสำหรับผู้อยู่อาศัย				1	1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ใช้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อยจากวรรณกรรม	การทบทวนวรรณกรรม				
		Menassa and Baer (2014)	Tayyab Ahmad (2017)	Atanda (2019)	Karji และคณะ (2019)	ความถี่
	จัดการให้บริการขั้นพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพลเมือง				1	1
	คุณภาพภายในที่พักอาศัย				1	1
	ประยุกต์หลัก Green building				1	1
	ผลกระทบต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น		1			1
ลักษณะของละแวกใกล้เคียง (Neighborhood Characteristics)	การพัฒนาพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศค่อนข้างเรียบเพื่อให้สามารถเดินและขี่จักรยานได้				1	1
	การพัฒนาในพื้นที่ใกล้เคียงที่มีชื่อเสียงในเชิงบวก				1	1
	การเข้าถึงและความเชื่อมต่อกันของถนน				1	1
	การพิจารณาคุณภาพความสวยงามของโครงการ				1	1
	การสะท้อนศิลปะในพื้นที่ใกล้เคียง				1	1
	การออกแบบโครงการที่แสดงถึงลักษณะในท้องถิ่นและตัวตนของชุมชน				1	1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## 2.6 บทวิเคราะห์

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องของนักวิจัยหลายๆท่าน ที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจอย่างยั่งยืนในโครงการก่อสร้างต่างๆ แต่ยังไม่ม้งานวิจัยใดแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ดังนั้นในงานวิจัยนี้จะนำเสนอปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีการวิจัย

#### 3.1 รูปแบบการวิจัย

เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ที่ส่งผลต่อความยั่งยืนทางสังคม การดำเนินการวิจัยนี้จึงเลือกใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยการจัดทำแบบสอบถามขึ้นมาเพื่อสำรวจระดับความมีอิทธิพลของแต่ละปัจจัย รวมไปถึงความถี่ในการเลือกใช้ปัจจัยนั้น ๆ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และระบุถึงน้ำหนักในปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

#### 3.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

##### 3.2.1 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

แหล่งข้อมูล (Source of Data) ซึ่งจำแนกตามแหล่งที่มาของข้อมูลที่ใช้ในงานวิจัยนี้ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) หมายถึง ข้อมูลที่ไม่ได้เก็บรวบรวมจากแหล่งข้อมูลโดยตรง ในที่นี้คือข้อมูลที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับ ความพึงพอใจ ทฤษฎีความพึงพอใจ ความยั่งยืนด้านสังคม ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคม เพื่อนำข้อมูลที่ได้ มาวิเคราะห์หรือสังเคราะห์แล้วนำมาสร้างกรอบแนวความคิดการวิจัยครั้งนี้

(2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) หมายถึง เป็นข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมขึ้นมาเป็นครั้งแรก จากกลุ่มตัวอย่างโดยตรง ซึ่งยังไม่ได้ผ่านการวิเคราะห์หรือสังเคราะห์เป็นเอกสาร สำหรับงานวิจัยนี้ได้เก็บข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสอบถามที่ได้ถามกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3 กลุ่มคือ เจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

##### 3.2.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

งานวิจัยนี้ได้กำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ไว้ดังนี้  
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- (1) ประชากร (Population) ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร
- (2) กลุ่มตัวอย่าง(Sample) ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือจำนวนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3 กลุ่ม รวม 45 ราย ของเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร

### 3.2.3 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างนั้นกระทำโดยการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling) อันเนื่องมาจากมีข้อจำกัดด้านข้อมูล โดยกลุ่มของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแบ่งเป็น 3 กลุ่มคือ เจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร โดยช่วงเวลาในการดำเนินการเก็บข้อมูล เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2564 ซึ่งแบบสอบถามจะไปหาผู้ตอบโดยวิธีการ ดังนี้

- (1) ส่งแบบสอบถาม Google form ผ่าน Line
- (2) แจกแบบสอบถามโดยตรงกับเจ้าของโครงการและผู้รับเหมาด้วยตัวผู้วิจัยเอง

## 3.3 เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

### 3.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยหรือเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ผู้วิจัยนำมาใช้ ในการวิจัยครั้งนี้คือแบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งได้กำหนดเป็น 2 ส่วนหลักๆ ดังแสดงไว้ใน ภาคผนวก ข. ดังนี้

**ส่วนที่ 1** ข้อมูลพื้นฐานของผู้ทำแบบสอบถาม (เจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการก่อสร้าง) จะประกอบด้วยกัน 3 กลุ่ม โดยคำถามเกือบทั้งหมดเป็นชนิดปลายเปิดและปลายปิด (Close – end and Open – end response Question) ที่ผู้ตอบคำถามกรอกคำตอบเอง หรือมีทางเลือกของคำตอบ กำหนดไว้คงที่ และให้ผู้ตอบคำถามได้เลือกเองเพียง 1 คำตอบ ถือว่าเป็นคำถาม ที่มีโครงสร้าง(Structured Question) ดังตัวอย่างคำถามในส่วนของเจ้าของโครงการข้อที่ 1.4 “ประสบการณ์ทางด้านการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า”

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 5 ปี | <input type="checkbox"/> 5-10 ปี  |
| <input type="checkbox"/> 11-15 ปี      | <input type="checkbox"/> 16-20 ปี |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 20 ปี |                                   |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

และมีการผสมระหว่างคำถามชนิดปลายปิด (Close – end response Question) กับคำถาม ชนิดปลายเปิด (Open – end response Question) เข้าไว้ด้วยกัน โดยส่วนที่คำถามชนิดปลายเปิด ให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ใช้คำพูดของตัวเองในการตอบแบบสอบถาม ซึ่งไม่มีการจัดคำตอบไว้ให้แน่นอน ถือว่าเป็นคำถามที่ไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Question) ดังตัวอย่างคำถามในส่วนของชุมชนใกล้เคียงโครงการก่อสร้างข้อที่ 8 “โดยปกติท่านใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทใด (อาจเขียนมากกว่า 1 คำตอบถ้าเหมาะสม)”

- รถโดยสารประจำทาง                       รถไฟฟ้า  
 รถไฟ     อื่นๆ (ระบุ) .....

**ส่วนที่ 2:** ข้อมูลที่เกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ส่วนนี้แยกคำถามออกตามกลุ่มของปัจจัย 5 ปัจจัยและแยกเป็นปัจจัยย่อยตามกลุ่มของปัจจัยนั้นๆ โดยเป็นการสอบถามระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย โดยกำหนดช่วงวัดที่มีค่าต่อเนื่องกัน 5 ระดับ ดังนี้

- 1 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **ต่ำมาก** หรือไม่มีความสำคัญต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า
- 2 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **ต่ำ** ต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า
- 3 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **ปานกลาง** ต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า
- 4 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **สูง** ต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า
- 5 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **สูงมาก** ต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

และในส่วนนี้ยังให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เพิ่มเติมปัจจัย หากเห็นว่าปัจจัยที่กำหนดไว้ ไม่ครบถ้วน

ดังแสดงในตารางที่ 3.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 3.1 ตัวอย่างแบบสอบถามปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย

ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย ที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า	ระดับของความสำคัญ สูงมาก.....ต่ำมาก
<b>2.1 ความเท่าเทียมกันในสังคม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ: การกำหนดข้อตกลงร่วมกันเพื่อสร้างความพึงพอใจในสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในขณะที่ทำโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า เช่น การใช้การรอนสิทธิที่ดินหรือบนฟ้าแทนการเวนคืนที่ดินทั้งหมด</li> </ul>	5 4 3 2 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: เป็นการสร้างความเท่าเทียมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในโครงการ เพื่อไม่ให้เกิดช่องว่างการเอาใจเอาเปรียบผลประโยชน์นอกเหนือจากสัญญาที่ได้จัดขณะก่อสร้าง</li> </ul>	5 4 3 2 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การจัดช่องทางการร้องเรียน: การที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถมีช่องทางในการร้องเรียนเมื่อเกิดปัญหาหรือเกิดความไม่ชอบธรรม เช่น ผู้รับเหมาไม่สามารถทำโครงการให้สำเร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด การรับฟังความเห็นจากชุมชน เพื่อปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบของสังคม</li> </ul>	5 4 3 2 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การวางแผนพื้นที่ว่าง: เช่น การกำหนดให้มีพื้นที่สัญจรของผู้คน การเว้นช่องถนน เพื่อให้รถสามารถสัญจรได้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้า</li> </ul>	5 4 3 2 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● อื่น ๆ โปรดระบุ.....</li> </ul>	5 4 3 2 1

### 3.3.2 การทดสอบเครื่องมือ

ก่อนจะนำแบบสอบถามไปสำรวจนั้น จะต้องทำการทดสอบหาความตรง (Validity) และความเชื่อถือได้ (Reliability) ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

3.3.2.1 ความตรง (Validity) หมายถึง ความถูกต้องแม่นยำของแบบสอบถามที่สามารถวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ หรือเป็นความสามารถของแบบสอบถามที่สามารถสะท้อนความหมายที่แท้จริงของแนวคิดที่ต้องการศึกษาได้อย่างสมบูรณ์และถูกต้อง โดยกำหนดการทดสอบความตรงประเด็น 2 ประเด็น คือ

3.3.2.1.1 การทดสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยการนำแบบสอบถามไปทดสอบ กับผู้ที่เกี่ยวข้อง 3 กลุ่มด้วยกันคือ เจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการ กลุ่มละ 2 ท่าน รวมเป็น 6 คน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- ทดสอบว่าข้อความในแบบสอบถามมีความเข้าใจหรือไม่ (ถ้าไม่ควรแก้ไขอย่างไร)
- ปัจจัยที่แสดงในแบบสอบถามเป็นปัจจัยที่ใช้บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าหรือไม่
- ปัจจัยที่แสดงในแบบสอบถามเพียงพอต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าหรือไม่
- การแบ่งกลุ่มปัจจัยและปัจจัยย่อยเหมาะสมหรือไม่

หลังจากการทดสอบความตรงเชิงเนื้อหากับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้ว ก็ปรับแก้ไขแบบสอบถามตามคำแนะนำ แล้วนำแบบสอบถามให้ที่ปรึกษางานวิจัยดูอีกครั้ง ก่อนที่จะส่งแบบสอบถามไปยังตัวอย่างวิจัยจำนวนอย่างน้อย 45 ชุด เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปทดสอบความตรงเชิงโครงสร้างและความเชื่อถือได้ ของสเกลที่ใช้วัดปัจจัยต่อไป

3.3.2.1.2 การทดสอบความตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) โดยก่อนการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทำการตรวจสอบการแจกแจงความถี่ของข้อมูลด้วยค่าความเบ้ (Skewness) ดังแสดงในสมการที่ 3.1 เพื่อตรวจสอบว่าข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ (Normal Distribution) หรือมีการแจกแจงแบบไม่ปกติ (Un-normal Distribution)

$$\text{ความเบ้ของตัวอย่าง} = \frac{n \sum (X_i - \bar{X})^3}{(n-1)(n-2)S^3} \quad (3.1)$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- ถ้าค่าความเบ้ที่คำนวณได้เป็นศูนย์แสดงว่าข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
- ถ้าค่าความเบ้ที่คำนวณได้เป็นบวกแสดงว่าข้อมูลมีการแจกแจงแบบไม่ปกติ
- ถ้าค่าความเบ้ที่คำนวณได้เป็นลบแสดงว่าข้อมูลมีการแจกแจงแบบไม่ปกติ

และตามคำกล่าวของ Siegel and Castellan [36] ได้ทำการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้วยการหาค่าสหสัมพันธ์ของ Spearman (Spearman's Rank Correlation Coefficient) เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ร่วมระหว่างปัจจัยและตรวจสอบความมีเหตุผล ของปัจจัยที่ได้พัฒนาขึ้นดังสมการที่ 3.2 (สามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จากกัลยา วาณิชย์บัญชา [37] ซึ่ง  $-1 \leq r_s \leq +1$  โดยที่  $r_s$  = สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของ Spearman

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum d_i^2}{n(n^2 - 1)} \quad (3.2)$$

โดยที่  $r_s$  = สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของ Spearman

$d_i$  = ผลต่างของลำดับที่ของตัวอย่างที่  $i$

$n$  = จำนวนของข้อมูล

- ถ้าค่า  $r_s$  เป็นบวกแสดงว่าปัจจัยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน
- ถ้าค่า  $r_s$  เป็นลบแสดงว่าปัจจัยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกัน
- ถ้าค่า  $r_s$  มีค่าใกล้เคียง +1 หรือ -1 แสดงว่าปัจจัยมีความสัมพันธ์กันมาก
- ถ้าค่า  $r_s$  มีค่าใกล้เคียง 0 แสดงว่าปัจจัยไม่มีความสัมพันธ์กันเลยหรือมีความสัมพันธ์กันน้อย

3.3.2.2 การทดสอบความเชื่อถือได้ของสเกล (Reliability) ซึ่งทำการวิเคราะห์ข้อมูลใช้วิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's Alpha (Cronbach's Alpha Coefficient) ซึ่งเป็นเทคนิควัดความสอดคล้อง ภายในชุดเดียวกัน (Internal Consistency) ดังแสดงในสมการที่ 3.3 ซึ่งสามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จาก SPSS Training [38] และกัลยา วาณิชย์บัญชา [37]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานอกระบบ ไปจนกระทั่งนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
**Cronbach's Alpha =  $\frac{(k)\text{covariance}/\text{variance}}{1+(k-1)\text{covariance}/\text{variance}}$**  (3.3)  
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามเผยแพร่ลงเนื้อหาอื่นใดโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

โดยที่

$k$  = จำนวนคำถาม

Covariance = ค่าเฉลี่ยของค่าของค่าแปรปรวนร่วมระหว่างคำถามต่างๆ

Variance = ค่าเฉลี่ยของค่าแปรปรวนของคำถาม

ในกรณีที่มีการ Standized แต่ละคำถามค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's Alpha จะเป็นดังสมการที่ 3.4

$$\text{Cronbach's Alpha} = \frac{k\bar{r}}{1+(k-1)\bar{r}} \quad (3.4)$$

โดยที่

$\bar{r}$  = ค่าเฉลี่ยของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างคำถามต่างๆ

หลังจากการทดสอบความตรงเชิงโครงสร้างและความเชื่อถือได้ของสเกลผ่านแล้ว ก็เข้าสู่ ขั้นตอนการ  
สำรวจแบบสอบถามจากตัวอย่างวิจัยต่อไป

### 3.4 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ข้อมูลจากการสำรวจแล้วทำการวิเคราะห์ โดยวิเคราะห์เป็นส่วนๆ ดังนี้

#### 3.4.1 วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามส่วนที่ 1: ข้อมูลพื้นฐานของผู้ทำแบบสอบถาม

โดยวิเคราะห์ในทุกข้อคำถามในส่วนที่ 1 ด้วยการหาค่าความถี่ ร้อยละ เปรียบเทียบ และวิจารณ์ผลที่ได้

#### 3.4.2 วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามส่วนที่ 2: ข้อมูลที่เกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่าง ยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ดังนี้

- เปรียบเทียบลำดับความมีอิทธิพลของแต่ละปัจจัย

โดยการใช้อยู่ระดับความสำคัญ (Importance Index) ตามทฤษฎีการเทียบเคียงของ Lehmann [23] ดังแสดง  
ในสมการที่ 3.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ระดับความสำคัญ =  $\frac{\text{ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญ}}{\text{ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน}}$  อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ได้ (3.5) ารค่า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

สำหรับค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญซึ่งเป็นการวัดแนวโน้มเข้าสู่ส่วนกลาง (Measures of Central Tendency) ของระดับความพึงพอใจของปัจจัย จะหาได้จากผลของระดับความสำคัญของปัจจัยหารด้วยจำนวนข้อมูลทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง ดังแสดงในสมการที่ 3.6 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ซึ่งเป็น การวัดการกระจายของข้อมูล (Measures of Variability) ถ้าข้อมูลที่มีการกระจายมากจะมีประสิทธิภาพน้อยกว่าข้อมูลที่มีการกระจายน้อยดังแสดงในสมการที่ 3.7

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{n} \quad (3.6)$$

โดยที่

$\bar{X}$  = ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญ

$X_i$  = ระดับความสำคัญของปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างที่ i

i = กลุ่มตัวอย่างที่ 1, 2, 3, ..., n

n = จำนวนข้อมูลทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง

$$S.D. = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{n-1}} \quad (3.7)$$

โดยที่

S.D. = ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง

$\bar{X}$  = ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญ

$X_i$  = ระดับความสำคัญของปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างที่ i

i = กลุ่มตัวอย่างที่ 1, 2, 3, ..., n

n = จำนวนข้อมูลทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

#### 4.1 บทนำ

จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนในโครงการรถไฟฟ้าแล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS ประกอบด้วยการวิเคราะห์คุณลักษณะข้อมูล คุณภาพของข้อมูล และค่าทางสถิติ โดยคุณลักษณะของข้อมูลที่วิเคราะห์ทั้งหมดเก็บรวบรวมมาจากแบบสอบถามที่ส่งออกไป 87 ชุด ได้รับการตอบ 68 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบกลับ 78.16% ซึ่งถือว่าเป็นอัตราการตอบกลับอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก [39] จากการทดสอบความน่าเชื่อถือของสเกลด้วยวิธี Cronbach's Alpha มีค่าเท่ากับ 0.952 แสดงให้เห็นถึงความน่าเชื่อถือ (ค่า Cronbach's Alpha ที่ชี้ว่าสเกลมีความน่าเชื่อถือมีค่ามากกว่า 0.7 [38]) ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์หลังจากการทดสอบความน่าเชื่อถือของสเกลแล้ว จึงนำไปทดสอบวิเคราะห์ค่าทางสถิติ ประกอบด้วย

- เปรียบเทียบลำดับความสำคัญของปัจจัยบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า โดยใช้ตัวชี้ระดับความสำคัญ
- ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย โดยใช้ค่าสหสัมพันธ์ของ Spearman (The Spearman's Rank Correlation Coefficient)
- หาปัจจัยร่วมที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า โดยใช้วิธี Kruskal-Wallis Test [40]

#### 4.2 คุณลักษณะของข้อมูล

จากการสำรวจข้อมูลแบบเจาะจงสามารถสรุปลักษณะผู้ตอบแบบสอบถามได้ดังนี้

##### ตารางที่ 4.1 สรุปลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวนแบบสอบถาม		ร้อยละที่ส่งคืน
	ที่ส่ง	ที่ส่งคืน	
เจ้าของโครงการ	20	13	65.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวนแบบสอบถาม		ร้อยละที่ส่งคืน
	ที่ส่ง	ที่ส่งคืน	
ผู้รับเหมา	27	23	85.19
ชุมชนรอบโครงการ	40	32	80.00
รวม	87	68	78.16

จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ค่าทางสถิติโดยแยกเป็นส่วนๆประกอบด้วย

- (1) วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 1: ข้อมูลส่วนบุคคลโดยทำการหาค่าความถี่และร้อยละ
- (2) วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามส่วนที่ 2: ปัจจัยและปัจจัยย่อยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า โดยเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย

#### 4.3 วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 1: ข้อมูลส่วนบุคคล

เป็นการวิเคราะห์โดยการหาค่าความถี่และร้อยละ ซึ่งคำถามเหล่านี้ได้ถามเพื่อต้องการทราบข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามปัจจัยบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า โดยแสดงในช้อย่อยของคำถาม ดังนี้

**ข้อมูลส่วนบุคคล: เจ้าของโครงการ**

คำถามข้อที่ 1. ขอทราบคุณสมบัติของท่านดังนี้

คำถามข้อที่ 1.1 ตำแหน่งปัจจุบัน

คำถามข้อที่ 1.2 ระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.2 แสดงคุณลักษณะ ตำแหน่งปัจจุบันและระยะเวลาดำรงตำแหน่งของเจ้าของโครงการ

ตำแหน่งปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ระยะเวลาดำรงตำแหน่งเฉลี่ย (ปี)
วิศวกรโยธา	5	38.5	5.70
วิศวกรโครงการ	3	23.1	7.97
หัวหน้าแผนกบริหารงาน ก่อสร้าง	1	7.7	7.25
หัวหน้าแผนกฝ่ายจัดซื้อ	1	7.7	2.33
ที่ปรึกษา	1	7.7	3.50
ผู้จัดการแผนก	1	7.7	0.25
ผู้จัดการโครงการ	1	7.7	3.00
รวม	13	100	4.29

จากตารางที่ 4.2 ตำแหน่งปัจจุบันของเจ้าของโครงการ มีความแตกต่างกันและมีอยู่ด้วยกันหลายระดับ ส่วนใหญ่อยู่ในตำแหน่งวิศวกรโยธา ซึ่งแต่ละระดับล้วนเป็นผู้มีประสบการณ์ทั้งสิ้น โดยมีระยะเวลาดำรงตำแหน่ง สูงสุด 11.5 ปี และต่ำสุด 1.5 ปี ส่วนระยะเวลาดำรงตำแหน่งเฉลี่ย คือ 4.29 ปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเจ้าของโครงการ มีประสบการณ์เฉลี่ยในระดับหนึ่งเพียงพอที่จะตอบแบบสอบถาม

คำถามข้อที่ 1.3 หน้าที่ปัจจุบันของท่านเกี่ยวข้องกับ

- บริหารโครงการก่อสร้าง  ควบคุมงานก่อสร้าง
- ประเมินราคาและร่วมสนับสนุนการยื่นประมูล  อื่นๆ .....

ตารางที่ 4.3 แสดงหน้าที่ปัจจุบันของเจ้าของโครงการ

หน้าที่ปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บริหารโครงการก่อสร้าง	11	84.6
ประเมินราคาและร่วมสนับสนุน การประมูล	1	7.7
การเงินและรายงานผล	1	7.7
รวม	13	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

จากตารางที่ 4.3 แสดงหน้าที่ปัจจุบันของเจ้าของโครงการ มีหน้าที่ปัจจุบันมากที่สุดคือ บริหารโครงการ ก่อสร้าง 11 คน (84.6%) โดยประกอบด้วยบริหารโครงการก่อสร้าง 11 คน (84.6%) ประมาณราคาและร่วม สนับสนุนการยื่นประมูล 1 คน (7.7%) การเงินและรายงานผล 1 คน (7.7%)

คำถามข้อที่ 1.4 ประสบการณ์ทางด้านการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

- น้อยกว่า 5 ปี                       5-10 ปี
- 11-15 ปี                               16-20 ปี
- มากกว่า 20 ปี

ตารางที่ 4.4 แสดงประสบการณ์ด้านก่อสร้างรถไฟฟ้าของเจ้าของโครงการ

ประสบการณ์ด้านก่อสร้างรถไฟฟ้า(ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 5	0	0
5-10	9	69.2
11-15	3	23.1
16-20	0	0
มากกว่า 20	1	7.7
รวม	13	100

จากตารางที่ 4.4 แสดงประสบการณ์ด้านก่อสร้างรถไฟฟ้าของเจ้าของโครงการ ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ ด้านก่อสร้างรถไฟฟ้าในช่วง 5-10 ปี จำนวน 9 คน (69.2%) ในช่วง 11-15 ปี จำนวน 3 คน (23.1%) และ มากกว่า 20 ปี จำนวน 1 คน (7.7%) ตามลำดับ

คำถามข้อที่ 1.5 คุณวุฒิหรือสาขาการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตร์ โปรระบุสาขา.....                       สถาปัตยกรรม
- การจัดการงานก่อสร้าง     อื่นๆ.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

#### ตารางที่ 4.5 แสดงคุณสมบัติหรือสาขาการศึกษาของเจ้าของโครงการ

คุณสมบัติ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
วิศวกรรมศาสตร์	12	92.3
บัญชี	1	7.7
รวม	13	100

จากตารางที่ 4.5 เจ้าของโครงการล้วนมีคุณสมบัติหรือสาขาการศึกษาทางด้านวิศวกรรมศาสตร์ โดยมีคุณสมบัติด้านวิศวกรรมศาสตร์จำนวน 12 คน (92.3%) และบัญชีจำนวน 1 คน (7.7%)

#### ข้อมูลส่วนบุคคล: ผู้รับเหมา

คำถามข้อที่ 1. ขอทราบคุณสมบัติของท่านดังนี้

คำถามข้อที่ 1.1 ตำแหน่งปัจจุบัน

คำถามข้อที่ 1.2 ระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบัน

#### ตารางที่ 4.6 แสดงคุณลักษณะ ตำแหน่งปัจจุบัน และระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันของผู้รับเหมา

ตำแหน่งปัจจุบัน	จำนวน(คน)	ร้อยละ	ระยะเวลาดำรงตำแหน่งเฉลี่ย (ปี)
วิศวกรโยธา	9	39.1	8.88
วิศวกรสนาม	2	8.7	3.58
วิศวกรอาวุโส	2	8.7	6.38
รองผู้จัดการโครงการ	1	4.3	3.58
เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน	1	4.3	3
ผู้ช่วยผู้อำนวยการโครงการ	1	4.3	3
ผู้จัดการงานก่อสร้างสถานี	1	4.3	3
วิศวกรระบบปฏิบัติการ	1	4.3	9
หัวหน้าฝ่ายงานระบบ	1	4.3	1.5
เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ	1	4.3	20
ผู้จัดการฝ่ายประสานงาน	1	4.3	6

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ตำแหน่งปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ระยะเวลาดำรงตำแหน่งเฉลี่ย (ปี)
ผู้จัดการโครงการ	1	4.3	1
พนักงานออฟฟิศ	1	4.3	3
รวม	23	100.0	5.53

จากตารางที่ 4.6 แสดงคุณลักษณะ ตำแหน่งปัจจุบัน และระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันของผู้รับเหมาที่มีความแตกต่างกันและมีอยู่ด้วยกันหลายระดับ ประกอบด้วยวิศวกรโยธา จำนวน 9 คน (39.1%) วิศวกรสนาม จำนวน 2 คน (8.7%) วิศวกรอาวุโส จำนวน 2 คน (8.7%) รองผู้จัดการโครงการ เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน ผู้ช่วยผู้อำนวยการโครงการ ผู้จัดการงานก่อสร้างสถานีวิศวกรระบบปฏิบัติการ หัวหน้าฝ่ายงานระบบ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ ผู้จัดการฝ่ายประสานงาน ผู้จัดการโครงการ และพนักงานออฟฟิศ จำนวนตำแหน่งละ 1 คน (4.3%) ส่วนใหญ่อยู่ในตำแหน่งวิศวกรโยธา จำนวน 9 คน (39.1%) ซึ่งแต่ละระดับล้วนเป็นผู้มีประสบการณ์ทั้งสิ้น โดยมีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งสูงสุด 20 ปี ต่ำสุด 1 ปี เฉลี่ย 5.53 ปี

คำถามข้อที่ 1.3 หน้าที่ปัจจุบันของท่านเกี่ยวข้องกับ

- บริหารโครงการก่อสร้าง  ควบคุมงานก่อสร้าง
- ประมาณราคาและร่วมสนับสนุนการยื่นประมูล  อื่นๆ .....

ตารางที่ 4.7 แสดงหน้าที่ปัจจุบันของผู้รับเหมา

หน้าที่ปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บริหารโครงการก่อสร้าง	10	43.5
ควบคุมงานก่อสร้าง	9	39.1
ออกแบบโครงสร้างสนับสนุนและจัดทำแบบก่อสร้าง	1	4.3
ออกแบบงานระบบราง	1	4.3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ออกแบบงานระบบราง ใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

หน้าที่ปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ดูแลด้านความปลอดภัย	1	4.3
งานด้านเทคนิค	1	4.3
รวม	23	100.0

จากตารางที่ 4.7 แสดงหน้าที่ปัจจุบันของผู้รับเหมา มีหน้าที่ปัจจุบันมากที่สุดคือ บริหารโครงการก่อสร้าง 10 คน (43.5%) โดยประกอบด้วยบริหารโครงการก่อสร้าง 10 คน (43.5%) ควบคุมงานก่อสร้าง 9 คน (39.1%) ออกแบบโครงสร้างสนับสนุนและจัดทำแบบก่อสร้าง 1 คน (4.3%) ออกแบบงานระบบราง 1 คน (4.3%) ดูแลด้านความปลอดภัย 1 คน (4.3%) และ งานด้านเทคนิค 1 คน (4.3%)

คำถามข้อที่ 1.4 จำนวนโครงการรถไฟฟ้าที่ท่านเคยมีส่วนร่วมในการทำงาน

- น้อยกว่า 5 โครงการ  มากกว่า 5 โครงการ

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนโครงการรถไฟฟ้าที่ผู้รับเหมาเคยมีส่วนร่วมในการทำงาน

จำนวนโครงการรถไฟฟ้า	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 โครงการ	19	82.6
มากกว่า 5 โครงการ	4	17.4
รวม	23	100.0

จากตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนโครงการรถไฟฟ้าที่ผู้รับเหมาเคยมีส่วนร่วมในการทำงาน จำนวนน้อยกว่า 5 โครงการ 19 คน (82.6%) และมากกว่า 5 โครงการ 4 คน (17.4%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



ตารางที่ 4.10 แสดงคุณวุฒิหรือสาขาการศึกษาของผู้รับเหมา

คุณวุฒิ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
วิศวกรรมศาสตร์	19	82.6
ปวส.ก่อสร้าง	1	4.3
ปริญญาตรีด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1	4.3
บริหารการจัดการ	2	8.7
รวม	23	100.0

จากตารางที่ 4.10 แสดงคุณวุฒิหรือสาขาการศึกษาของผู้รับเหมา ประกอบด้วยคุณวุฒิด้านวิศวกรรมศาสตร์ จำนวน 19 คน (82.6%) ปวส.ก่อสร้าง จำนวน 1 คน (4.3%) ปริญญาตรีด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย จำนวน 1 คน (4.3%) บริหารการจัดการ จำนวน 2 คน (8.7%) ส่วนใหญ่มีคุณวุฒิทางด้านวิศวกรรมศาสตร์ จำนวน 19 คน (82.6%)

คำถามข้อที่ 2. ขอทราบคุณสมบัติขององค์กรของท่านดังนี้

คำถามข้อที่ 2.1 ระยะเวลาที่องค์กรได้ก่อตั้ง (ปี)

ตารางที่ 4.11 แสดงระยะเวลาที่องค์กรได้ก่อตั้ง

ระยะเวลาที่องค์กรได้ก่อตั้ง	ความถี่	ร้อยละ
10-20 ปี	2	8.7
21-40 ปี	5	21.7
41-60 ปี	11	47.8
มากกว่า 60 ปี	5	21.7
รวม	23	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

จากตารางที่ 4.11 แสดงระยะเวลาที่องค์กรได้ก่อตั้ง ในช่วง 10-20 ปี มีความถี่ 2 (8.7%) ในช่วง 21-40 ปี มีความถี่ 5 (21.7%) ในช่วง 41-60 ปี มีความถี่ 11 (47.8%) และมากกว่า 60 ปี มีความถี่ 5 (21.7%) ระยะเวลาที่องค์กรได้ก่อตั้งโดยเฉลี่ยอยู่ในช่วง 41-60 ปี (47.8%)

คำถามข้อที่ 2.2 มูลค่าโดยประมาณของงานก่อสร้างรถไฟฟ้าที่องค์กรของท่านเคยทำ (ล้านบาท)

ตารางที่ 4.12 แสดงมูลค่าโดยประมาณของงานก่อสร้างรถไฟฟ้า (ล้านบาท)

มูลค่าโดยประมาณของงานก่อสร้างรถไฟฟ้า (ล้านบาท)	ความถี่	ร้อยละ
2,000-10,000	1	4.5
10,001-20,000	8	36.4
20,001-30,000	3	13.6
30,001-40,000	1	4.5
40,001-50,000	2	9.1
50,001-60,000	0	0
60,001-70,000	0	0
70,001-80,000	1	4.5
มากกว่า 100,000	6	27.3
รวม	22	100.0

จากตารางที่ 4.12 แสดงมูลค่าโดยประมาณของงานก่อสร้างรถไฟฟ้า มีมูลค่าโดยประมาณ 2,000-10,000 ล้านบาท มีความถี่ 1 (4.5%) มูลค่าโดยประมาณ 10,001-20,000 ล้านบาทมีความถี่ 8 (36.4%) มูลค่าโดยประมาณ 20,001-30,000 ล้านบาท มีความถี่ 3 (13.6%) มูลค่าโดยประมาณ 30,001-40,000 ล้านบาท มีความถี่ 1 (4.5%)

มูลค่าโดยประมาณ 40,001-50,000 ล้านบาท มีความถี่ 2 (9.1%) มูลค่าโดยประมาณ 70,001-80,000 ล้านบาท

มีความถี่ 1 (4.5%) และ มูลค่าโดยประมาณมากกว่า 100,000 ล้านบาท มีความถี่ 6 (27.3%) โดยมูลค่า โดยประมาณของงานก่อสร้างรถไฟฟ้าที่มีความถี่สูงสุดอยู่ในช่วง 10,001-20,000 ล้านบาท ความถี่ 8 (36.4%)

#### ข้อมูลส่วนบุคคล: ชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

คำถามข้อที่ 1.1 เพศ

ชาย

หญิง

อื่นๆ

#### ตารางที่ 4.13 แสดงเพศของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

เพศ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ชาย	23	71.9
หญิง	9	28.1
รวม	32	100.0

จากตารางที่ 4.13 แสดงเพศของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า ประกอบด้วยเพศชาย จำนวน 23 คน (71.9%) และเพศหญิง จำนวน 9 คน (28.1%)

คำถามข้อที่ 1.2 อายุของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

#### ตารางที่ 4.14 แสดงอายุของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

อายุ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
19-25	25	78.2
26-30	4	12.5
31-35	0	0
36-40	0	0
40 ขึ้นไป	3	9.3
รวม	32	100.0

จากตารางที่ 4.14 แสดงอายุของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า อยู่ในช่วง 19-25 ปี จำนวน 25 คน (78.2%) ในช่วง 26-30 ปี จำนวน 4 คน (12.5%) และ อายุ 40 ปีขึ้นไปจำนวน 3 คน (9.3%)

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## คำถามข้อที่ 1.3 สถานภาพ

- โสด                       สมรส                       อื่นๆ

## ตารางที่ 4.15 แสดงสถานภาพของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

สถานภาพ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
โสด	31	96.9
สมรส	1	3.1
รวม	32	100.0

จากตารางที่ 4.15 แสดงสถานภาพของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 31 คน (96.9%) และมีสถานภาพสมรส จำนวน 1 คน (3.1%)

## คำถามข้อที่ 1.4 การศึกษา

- ประถมศึกษา                       มัธยมศึกษา  
 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ/ชั้นสูง                       ปริญญาตรี  
 ปริญญาโท                       อื่นๆ (ระบุ) .....

## ตารางที่ 4.16 แสดงการศึกษาของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

การศึกษา	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	14	43.75
ปริญญาตรี	14	43.75
ปริญญาโท	4	12.5
รวม	32	100.0

จากตารางที่ 4.16 แสดงการศึกษาของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า มีการศึกษาในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 14 คน (43.75%) ปริญญาตรี จำนวน 14 คน (43.75%) และระดับปริญญาโท จำนวน 4 คน (12.5%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

คำถามข้อที่ 1.5 อาชีพ

- ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ       พนักงานรัฐวิสาหกิจ
- พนักงานบริษัทเอกชน       ประกอบธุรกิจส่วนตัว
- เกษตรกรรม       รับจ้างทั่วไป
- นักเรียน/นักศึกษา       อื่น ๆ (ระบุ) .....

ตารางที่ 4.17 แสดงอาชีพของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

อาชีพ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
พนักงานบริษัทเอกชน	14	43.8
รับจ้างทั่วไป	1	3.1
นักเรียน/นักศึกษา	17	53.1
รวม	32	100.0

จากตารางที่ 4.17 แสดงอาชีพของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า ประกอบด้วยอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 14 คน (43.8%) รับจ้างทั่วไป จำนวน 1 คน (3.1%) และเป็นนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 17 คน (53.1%)

คำถามข้อที่ 1.6 ท่านพักอาศัยในพื้นที่ใกล้เคียงกับโครงการรถไฟฟ้าอย่างไร

- น้อยกว่า 1 กิโลเมตร       ประมาณ 2-3 กิโลเมตร
- ประมาณ 4-5 กิโลเมตร       มากกว่า 5 กิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.18 แสดงระยะทางที่พักอาศัยใกล้เคียงบริเวณโครงการรถไฟฟ้า

ระยะทาง	จำนวน(คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 กิโลเมตร	9	28.1
ประมาณ 2-3 กิโลเมตร	4	12.5
ประมาณ 4-5 กิโลเมตร	7	21.9
มากกว่า 5 กิโลเมตร	12	37.5
รวม	32	100.0

จากตารางที่ 4.18 แสดงระยะทางที่พักอาศัยใกล้เคียงบริเวณโครงการรถไฟฟ้า ระยะทางน้อยกว่า 1 กิโลเมตร จำนวน 9 คน (28.1%) ระยะทางประมาณ 2-3 กิโลเมตร จำนวน 4 คน (12.5%) ระยะทางประมาณ 4-5 กิโลเมตร จำนวน 7 คน (21.9%) ระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตร จำนวน 12 คน (37.5%) ส่วนใหญ่มีระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตร จำนวน 12 คน (37.5%)

คำถามข้อที่ 1.7 ระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการใช้เส้นทาง/ถนน เพื่อไปทำธุรกิจต่อวัน

ตารางที่ 4.19 แสดงระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการใช้เส้นทาง/ถนน เพื่อไปทำธุรกิจต่อวัน

ระยะเวลาโดยเฉลี่ย(นาที)	ความถี่	ร้อยละ
0-30	10	31.2
31-60	11	34.4
61-90	3	9.4
91-120	5	15.6
มากกว่า 121	3	9.4
รวม	32	100.0

จากตาราง 4.19 แสดงระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการใช้เส้นทาง/ถนน เพื่อไปทำธุรกิจต่อวัน ระยะเวลาโดยเฉลี่ย 0-30 นาที ความถี่ 10 (31.2%) 31-60 นาที ความถี่ 11 (34.4%) 61-90 นาที ความถี่ 3 (9.4%) 91-120 นาที ความถี่ 5 (15.6%) และ มากกว่า 121 นาที ความถี่ 3 (9.4%) ระยะเวลาสั้นที่สุดคือ 20 นาที และมากที่สุดคือ 4 ชั่วโมง ส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ยอยู่ในช่วง 31-60 นาที ความถี่ 11 (34.4%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

คำถามข้อที่ 1.8 โดยปกติท่านใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทใด

- รถโดยสารประจำทาง       รถไฟฟ้า  
 รถไฟ       อื่นๆ (ระบุ) .....

ตารางที่ 4.20 แสดงประเภทของบริการขนส่งสาธารณะที่ใช้

ประเภท	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถโดยสารประจำทาง	14	43.8
รถไฟฟ้า	10	31.3
รถยนต์ส่วนตัว	4	12.5
รถไฟ	2	6.3
มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	2	6.3
รวม	32	100.0

จากตารางที่ 4.20 แสดงประเภทของบริการขนส่งสาธารณะที่ใช้ ประเภทรถโดยสารประจำทาง จำนวน 14 คน (43.8%) ประเภทรถไฟฟ้า จำนวน 10 คน (31.3%) ประเภทรถยนต์ส่วนตัว จำนวน 4 คน (12.5%) ประเภทรถไฟ จำนวน 2 คน (6.3%) ประเภทมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จำนวน 2 คน (6.3%) ส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารประจำทาง จำนวน 14 คน (43.8%)

**4.4 วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 2 : ระดับความสำคัญของปัจจัยและปัจจัยย่อยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า** จากจุดมุ่งหมายของแบบสอบถามนี้เพื่อต้องการทราบถึงระดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

ผลการเปรียบเทียบตัวชี้ระดับความมีอิทธิพลแสดงดังตารางที่ 4.16 ซึ่งปัจจัยบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกที่มีอิทธิพลมากที่สุด คือ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” และ “การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน” ส่วน 5 อันดับสุดท้ายที่มีอิทธิพล

“ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

น้อยที่สุดคือ “การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ” “การวางแผนพื้นที่ว่าง” “การจัดช่องทางการร้องเรียน” “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” และ “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” จากข้อมูลจะเห็นได้ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” เป็นลำดับแรกอาจจะเพราะว่าเมื่อคุณภาพชีวิตของคนในสังคมดีขึ้น ความพึงพอใจกันในสังคมก็จะเกิดขึ้นตามมา ซึ่งจะส่งผลดีต่อความยั่งยืนในสังคมในอนาคตต่อไป และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียนั้นได้ให้ความสำคัญกับ “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” น้อยที่สุดอาจเป็นเพราะว่าในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้านั้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายมีประเด็นปัญหาซึ่งกันและกันซึ่งส่งผลถึงความไม่พึงพอใจของแต่ละฝ่าย

ตารางที่ 4.21 แสดงค่าระดับความสำคัญและลำดับความสำคัญของปัจจัย

ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ตัวชี้ระดับความมีอิทธิพล	ลำดับ
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4.43	0.719	6.161	1
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4.10	0.813	5.043	2
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4.24	0.948	4.473	3
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	4.10	0.949	4.320	4
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	4.07	0.951	4.279	5
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	3.68	0.871	4.225	6
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	4.29	1.023	4.194	7
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	4.26	1.017	4.189	8
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	3.96	0.953	4.155	9
ความเป็นสากลทางด้านสื่อสารและวัฒนธรรม	3.81	0.935	4.075	10
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	4.18	1.036	4.035	11
การป้องกันอาชญากรรม	4.07	1.027	3.963	12
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	3.75	0.952	3.939	13
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	3.93	1.069	3.676	14
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	3.90	1.081	3.607	15
การเข้าถึงข้อมูล	3.60	1.010	3.564	16
เอกสารนี้เป็นเอกสารปรับปรุงคุณภาพของไซต์งานเพื่อการ	3.93	1.111	3.537	17

เอกสารนี้เป็นเอกสารปรับปรุงคุณภาพของไซต์งานเพื่อการ

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	3.66	1.060	3.453	18
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	3.79	1.100	3.445	19
การจ้างงานในสังคม	3.69	1.083	3.407	20
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	3.69	1.110	3.324	21
การวางแผนพื้นที่ว่าง	3.81	1.188	3.207	22
การจัดช่องทางการร้องเรียน	3.72	1.208	3.079	23
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.75	1.250	3.000	24
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	3.35	1.279	2.619	25

#### 4.5 วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 2 : การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ร่วมระหว่างปัจจัยของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

การวิเคราะห์ความมีเหตุมีผลของปัจจัยที่พัฒนาขึ้น โดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ร่วมระหว่างปัจจัย (Spearman Rank Correlation) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ร่วมระหว่างปัจจัยนั้นใช้วิธีการของ Spearman (The Spearman's Rank) เพื่อตรวจสอบความมีเหตุมีผลของปัจจัยที่พัฒนาขึ้นว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไร

จากผลการวิเคราะห์ปัจจัย พบว่าปัจจัยทุกตัวมีความสัมพันธ์กัน ผลการวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 4.17 โดยจะเห็นได้ว่า “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” กับ “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” มีความสัมพันธ์กันมากที่สุด และในทางกลับกัน “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” กับ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” มีความสัมพันธ์กันน้อยที่สุด และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นมากที่สุด มีจำนวน 15 ปัจจัยดังนี้ “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” “การวางแผนพื้นที่ว่าง” “การจัดช่องทางการร้องเรียน” “ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด” “การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ” “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” “การปรับปรุงคุณภาพของइटงาน” “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” “การลดผลกระทบทางสุขภาพ” “การป้องกันอาชญากรรม” “การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” “การเข้าถึงข้อมูล” “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” “ความเป็นสากลทางด้านสารสนเทศและวัฒนธรรม” และ “การพิจารณาความสวยงามของโครงการ”

จากข้อมูลจะเห็นว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียส่วนใหญ่ให้คะแนนในแต่ละปัจจัยซึ่งทำให้เกิดปัจจัยที่มีความ

ความสัมพันธ์กันมากที่สุดคือ “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” กับ “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” อาจจะเป็นเรื่องที่สำคัญมากเมื่อมีโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้น ซึ่งจะต้องทำให้ถูกกฎหมายของทางภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องใดก็ตาม อีกทั้งยังมีเหตุมีผลแน่นอน และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และต้องเป็นที่ยอมรับกันของคนในสังคมเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้ง ส่งผลให้เกิดความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันน้อยที่สุดคือ “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” กับ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” อาจเป็นเพราะว่าในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้านี้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายต่างมีมุมมองและประเด็นปัญหาที่แตกต่างกันซึ่งส่งผลถึงความไม่พึงพอใจของแต่ละฝ่าย

\*\* มีความสัมพันธ์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 (ทดสอบแบบสองทาง)

\* มีความสัมพันธ์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 (ทดสอบแบบสองทาง)

ตารางที่ 4.22 ค่าสัมประสิทธิ์ของความสัมพันธ์รวมแบบ Spearman Rank Correlation ของปัจจัยร่วมที่ส่งผลถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

ปัจจัย	การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การวางแผนพื้นที่ว่าง	การจัดช่องทางจราจร	การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	1.000	.733**	.485**	.474**	.567**
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	.733**	1.000	.647**	.558**	.649**
การวางแผนพื้นที่ว่าง	.485**	.647**	1.000	.550**	.357**
การจัดช่องทางจราจร	.474**	.558**	.550**	1.000	.561**
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	.567**	.649**	.357**	.561**	1.000
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	.460**	.493**	.478**	.415**	.670**
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	.395**	.393**	.351**	0.198	.336**
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	.556**	.637**	.457**	.475**	.580**
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	.494**	.581**	.514**	.558**	.565**
การปรับปรุงคุณภาพของไซต่งาน	.466**	.555**	.547**	.570**	.550**
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	.523**	.655**	.571**	.502**	.526**
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	.404**	.441**	.462**	.452**	.447**
การป้องกันอาชญากรรม	.313**	.485**	.517**	.442**	.390**
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	.398**	.441**	.475**	.486**	.467**
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	.481**	.462**	.445**	.556**	.445**

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

การจ้างงานในสังคม	.279*	.314**	.244*	.362**	.369**
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	0.166	.240*	0.154	.335**	.270*
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	0.229	.348**	.322**	.322**	.297*
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	.339**	.451**	.363**	.363**	.418**
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	0.077	.249*	.291*	0.191	0.19
การเข้าถึงข้อมูล	.579**	.524**	.531**	.569**	.603**
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	0.228	.343**	.424**	.330**	.367**
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	.310*	.460**	.512**	.348**	.494**
ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	.494**	.469**	.469**	.485**	.442**
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	.439**	.409**	.257*	.435**	.440**

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ปัจจัย	ความสามารถในการเลือก ทรัพยากรอย่างมี ประสิทธิภาพและประหยัด	การเรียนรู้พฤติกรรมของ มนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	การอนุรักษ์มรดกทาง วัฒนธรรมและธรรมชาติ	การปฏิบัติตามกฎหมาย ของทางภาครัฐ	การปรับปรุงคุณภาพของ ไซต์งาน
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	.460**	.395**	.556**	.494**	.466**
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	.493**	.393**	.637**	.581**	.555**
การวางแผนพื้นที่ว่าง	.478**	.351**	.457**	.514**	.547**
การจัดช่องทางการร้องเรียน	.415**	0.198	.475**	.558**	.570**
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	.670**	.336**	.580**	.565**	.550**
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมี ประสิทธิภาพและประหยัด	1.000	.513**	.616**	.515**	.681**
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	.513**	1.000	.478**	.381**	.308*
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	.616**	.478**	1.000	.576**	.560**
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	.515**	.381**	.576**	1.000	.672**
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	.681**	.308*	.560**	.672**	1.000

เอกสารฉบับนี้ได้รับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปเผยแพร่หรือใช้

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	.540**	.407**	.602**	.844**	.690**
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	.549**	.246*	.516**	.615**	.541**
การป้องกันอาชญากรรม	.516**	.299*	.435**	.488**	.568**
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	.477**	0.201	.340**	.392**	.559**
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	.446**	.307*	.415**	.451**	.504**
การจ้างงานในสังคม	.376**	.331**	.244*	.412**	.374**
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	.376**	.261*	.241*	.299*	.401**
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	.284*	0.114	.420**	.391**	.415**
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	.443**	.332**	.400**	.379**	.478**
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	.379**	.319**	0.228	.328**	.444**
การเข้าถึงข้อมูล	.543**	.404**	.672**	.513**	.532**
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	.363**	.294*	.414**	.516**	.489**
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	.575**	.462**	.418**	.528**	.444**
ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	.577**	.328**	.583**	.491**	.556**
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	.470**	.349**	.544**	.577**	.557**

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ปัจจัย	การปฏิบัติตาม ระเบียบของสังคม	การลดผลกระทบ ทางสุขภาพ	การป้องกัน อาชญากรรม	การได้รับความ เชื่อมั่นจาก	ความพร้อมในการ รับมือเหตุฉุกเฉิน
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	.523**	.404**	.313**	.398**	.481**
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	.655**	.441**	.485**	.441**	.462**
การวางแผนพื้นที่ว่าง	.571**	.462**	.517**	.475**	.445**
การจัดช่องทางการร้องเรียน	.502**	.452**	.442**	.486**	.556**
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	.526**	.447**	.390**	.467**	.445**
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมี ประสิทธิภาพและประหยัด	.540**	.549**	.516**	.477**	.446**
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	.407**	.246*	.299*	0.201	.307*

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	.602**	.516**	.435**	.340**	.415**
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	.844**	.615**	.488**	.392**	.451**
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	.690**	.541**	.568**	.559**	.504**
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	1.000	.644**	.589**	.525**	.485**
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	.644**	1.000	.717**	.578**	.495**
การป้องกันอาชญากรรม	.589**	.717**	1.000	.728**	.400**
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	.525**	.578**	.728**	1.000	.687**
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	.485**	.495**	.400**	.687**	1.000
การจ้างงานในสังคม	.423**	.335**	.256*	.328**	.387**
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	.361**	.344**	.327**	.356**	.307*
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	.428**	.485**	.441**	.401**	0.195
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	.376**	.361**	.380**	.384**	.328**
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	.405**	.494**	.416**	.415**	.239*
การเข้าถึงข้อมูล	.638**	.546**	.464**	.535**	.543**
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	.535**	.537**	.575**	.522**	.345**
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	.605**	.579**	.553**	.521**	.426**
ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	.538**	.626**	.420**	.512**	.582**
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	.561**	.508**	.330**	.341**	.461**

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ปัจจัย	การจ้างงานในสังคม	การพัฒนาเชิงพาณิชย์ ในชุมชน	การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สิน โดยรอบโครงการ	การลดผลกระทบการ ก่อสร้างต่อชุมชน	การสร้างคุณภาพชีวิตที่ ดีในสังคม
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	.279*	0.166	0.229	.339**	0.077
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	.314**	.240*	.348**	.451**	.249*
การวางแผนพื้นที่ว่าง	.244*	0.154	.322**	.363**	.291*

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

การจัดช่องทางกรรเรียน	.362**	.335**	.322**	.363**	0.191
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	.369**	.270*	.297*	.418**	0.19
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	.376**	.376**	.284*	.443**	.379**
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	.331**	.261*	0.114	.332**	.319**
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	.244*	.241*	.420**	.400**	0.228
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	.412**	.299*	.391**	.379**	.328**
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	.374**	.401**	.415**	.478**	.444**
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	.423**	.361**	.428**	.376**	.405**
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	.335**	.344**	.485**	.361**	.494**
การป้องกันอาชญากรรม	.256*	.327**	.441**	.380**	.416**
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	.328**	.356**	.401**	.384**	.415**
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	.387**	.307*	0.195	.328**	.239*
การจ้างงานในสังคม	1.000	.671**	.584**	.262*	.400**
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	.671**	1.000	.414**	.344**	.417**
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	.584**	.414**	1.000	.327**	.507**
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	.262*	.344**	.327**	1.000	.356**
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	.400**	.417**	.507**	.356**	1.000
การเข้าถึงข้อมูล	.352**	.251*	.388**	.424**	.271*
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	0.234	.281*	.506**	.313**	.544**
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	.461**	.384**	.502**	.455**	.663**
ความเป็นสากลทางการสื่อสารและวัฒนธรรม	.528**	.492**	.508**	.483**	.486**
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	.502**	.458**	.433**	.397**	.383**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ปัจจัย	การเข้าถึงข้อมูล	การเข้าถึงที่ตั้งโครงการ โดยระบบสาธารณะ	ความพึงพอใจของผู้ใช้ โครงการ	ความเป็นสากล ทางด้านสื่อสารและ	การพิจารณาความ สวยงามของโครงการ
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	.579**	0.228	.310*	.494**	.439**
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	.524**	.343**	.460**	.469**	.409**
การวางแผนพื้นที่ว่าง	.531**	.424**	.512**	.469**	.257*
การจัดช่องทางจราจรเรียน	.569**	.330**	.348**	.485**	.435**
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	.603**	.367**	.494**	.442**	.440**
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมี ประสิทธิภาพและประหยัด	.543**	.363**	.575**	.577**	.470**
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	.404**	.294*	.462**	.328**	.349**
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	.672**	.414**	.418**	.583**	.544**
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	.513**	.516**	.528**	.491**	.577**
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	.532**	.489**	.444**	.556**	.557**
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	.638**	.535**	.605**	.538**	.561**
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	.546**	.537**	.579**	.626**	.508**
การป้องกันอาชญากรรม	.464**	.575**	.553**	.420**	.330**
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	.535**	.522**	.521**	.512**	.341**
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	.543**	.345**	.426**	.582**	.461**
การจ้างงานในสังคม	.352**	0.234	.461**	.528**	.502**
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	.251*	.281*	.384**	.492**	.458**
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	.388**	.506**	.502**	.508**	.433**
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	.424**	.313**	.455**	.483**	.397**
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	.271*	.544**	.663**	.486**	.383**
การเข้าถึงข้อมูล	1.000	.537**	.546**	.648**	.567**
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	.537**	1.000	.609**	.513**	.439**

เอกสารนี้เป็นทรัพย์สินของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งสงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	.546**	.609**	1.000	.605**	.478**
ความเป็นสากลทางการสื่อสารและวัฒนธรรม	.648**	.513**	.605**	1.000	.799**
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	.567**	.439**	.478**	.799**	1.000

#### 4.6 วิเคราะห์แบบสอบถามส่วนที่ 2 : ทดสอบสมมติฐานของปัจจัยของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

การหาปัจจัยร่วมระหว่างเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าโดยวิธี The Kruskal- Wallis Test [40] เพื่อทดสอบ เปรียบเทียบ คุณลักษณะ ของทั้งสองกลุ่มซึ่งเป็นอิสระต่อกัน โดยจำแนกกลุ่มข้อมูล ออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มเจ้าของโครงการ 13 คน กลุ่มผู้รับเหมา 23 คน และกลุ่มชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้า 32 คน รวมจำนวน 68 คน โดยมีสมมติฐานการวิจัย คือ

- $H_0$  : ค่าเฉลี่ยของระดับความสำคัญของปัจจัยที่ได้จากความเห็นของเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้ามีค่าที่เหมือนกัน
- $H_1$  : ค่าเฉลี่ยของระดับความสำคัญของปัจจัยที่ได้จากความเห็นของเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้ามีค่าที่ไม่เหมือนกัน
- ระดับความมีนัยสำคัญ ( $\alpha$ )  $\equiv$  0.05
- ทดสอบสมมติฐานการวิจัย โดยนำค่า p value เปรียบเทียบกับระดับความมีนัยสำคัญ ( $\alpha$ )
  - ถ้า  $p \leq \alpha$  ก็คัดค้าน  $H_0$  สำหรับการทดสอบทิศทางเดียว
  - ถ้า  $2p \leq \alpha$  ก็คัดค้าน  $H_0$  สำหรับการทดสอบสองทิศทาง
  - ถ้า  $p \geq \alpha$  ก็ยอมรับ  $H_0$  สำหรับการทดสอบทิศทางเดียว
  - ถ้า  $2p \geq \alpha$  ก็ยอมรับ  $H_0$  สำหรับการทดสอบแบบสองทิศทาง

ผลการเปรียบเทียบระดับความมีอิทธิพลแสดงดังตารางที่ 4.18 ซึ่งจากการเลือกปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของเจ้าของโครงการในโครงการรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ “การการค่า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” “ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน” “การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม” “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” และ “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” จะเห็นได้ว่าเจ้าของโครงการให้ความสำคัญกับ “การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” เป็นอันดับแรกอาจจะเพราะว่าความน่าเชื่อถือขององค์กรมีความสำคัญต่อการเลือกใช้บริการ ส่งผลให้ภาพลักษณ์มีความสำคัญของผู้เป็นเจ้าของโครงการ และ “การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน” มีความสำคัญเป็นลำดับสุดท้ายเนื่องจากเจ้าของโครงการอาจจะไม่ได้คำนึงถึงการทำให้เศรษฐกิจในชุมชนนั้นขับเคลื่อนมากขึ้นเพราะว่าสนใจเพียงแต่การดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จ

ต่อมาในตาราง 4.19 แสดงระดับความมีอิทธิพลของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมยั่งยืนของผู้รับเหมาในโครงการรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” “การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ” “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” และ “การพิจารณาความสวยงามของโครงการ” จะเห็นได้ว่าผู้รับเหมาให้ความสำคัญกับ “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” เป็นอันดับแรกอาจจะเพราะว่า การดำเนินโครงการรถไฟฟ้านั้นเปิดก่อสร้างแล้วเสร็จ ขณะเปิดให้บริการมีประชาชนใช้งานรถไฟฟ้าส่งผลต่อองค์กรผู้รับเหมาให้มีความเชื่อมั่นเมื่อก่อสร้าง และ “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุด เนื่องจากในการตัดสินใจภายใต้ผู้รับเหมาอาจเกิดความไม่เป็นธรรมหรือเกิดความขัดแย้งขึ้นในแต่ละฝ่าย

และตาราง 4.22 แสดงระดับความมีอิทธิพลของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมยั่งยืนของชุมชนใกล้เคียงในโครงการรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” “การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม” “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” และ “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” ซึ่งจะเห็นได้ว่าชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าให้ความสำคัญกับ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” เป็นอันดับแรก อาจจะเพราะว่าถ้าชุมชนนั้นได้รับซึ่งประโยชน์จากโครงการรถไฟฟ้าจะส่งผลให้คุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของคนในชุมชนดีมากยิ่งขึ้น และ “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุดเนื่องจากในมุมมองของชุมชนนั้นการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าจะมีความไม่เป็นธรรมเนื่องจากประชาชนบางรายจะต้องโดนเวนคืนที่ดิน ซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรงต่อประชาชน

**ตารางที่ 4.23** แสดงค่าระดับความสำคัญและลำดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมยั่งยืนของผู้รับเหมาในโครงการรถไฟฟ้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ตัวชี้ระดับ ความมี อิทธิพล	ลำดับ
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	4.54	0.144	31.528	1
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	4.62	0.180	25.667	2
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	4.62	0.180	25.667	3
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	4.46	0.183	24.372	4
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4.38	0.180	24.333	5
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	4.23	0.231	18.312	6
การเข้าถึงข้อมูล	4.23	0.231	18.312	7
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	4.31	0.237	18.186	8
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4.38	0.241	18.174	9
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และประหยัด	4.00	0.226	17.699	10
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	4.46	0.268	16.642	11
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4.46	0.268	16.641	12
การจัดช่องทางการศึกษา	4.38	0.266	16.466	13
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4.31	0.263	16.388	14
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	4.08	0.265	15.396	15
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	4.15	0.274	15.146	16
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	4.31	0.286	15.070	17
การป้องกันอาชญากรรม	3.92	0.265	14.792	18
ความเป็นสากลทางด้านสื่อสารและวัฒนธรรม	4.08	0.288	14.167	19
การวางแผนพื้นที่ว่าง	4.15	0.296	14.020	20
การจ้างงานในสังคม	3.85	0.296	13.007	21
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	3.69	0.286	12.902	22
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	3.85	0.317	12.145	23
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	4.00	0.358	11.173	24
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	3.46	0.369	9.377	25

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับใช้เรียนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำไปขายประโยชน์ทางการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.24 แสดงค่าระดับความสำคัญและลำดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่าง ยืนของผู้รับเหมาในโครงการรถไฟฟ้า

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ตัวชี้ระดับ ความมี อิทธิพล	ลำดับ
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4.16	0.137	33.650	1
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4.13	0.130	31.770	2
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	4.61	0.151	30.530	3
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4.52	0.152	29.737	4
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	4.00	0.141	28.369	5
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	4.57	0.164	27.866	6
ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	4.09	0.153	26.732	7
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	4.26	0.169	25.207	8
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	4.39	0.175	25.086	9
การป้องกันอาชญากรรม	4.39	0.175	25.086	10
การเข้าถึงข้อมูล	3.87	0.158	24.494	11
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	4.26	0.180	23.667	12
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	4.26	0.180	23.667	13
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	4.09	0.177	23.107	14
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	4.00	0.178	22.472	15
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	3.83	0.174	22.011	16
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	4.17	0.195	21.385	17
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และประหยัด	4.00	0.199	20.101	18
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	4.30	0.213	20.188	19
การจ้างงานในสังคม	4.00	0.199	20.101	20
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	4.00	0.209	19.139	21
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4.09	0.208	19.663	22
การวางแผนพื้นที่ว่างใช้งานเพื่อการศึกษา	4.04	0.213	18.967	23

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่การวางแผนพื้นที่ว่างใช้งานเพื่อการศึกษา

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.24 (ต่อ)

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ตัวชี้ระดับ ความมี อิทธิพล	ลำดับ
การจัดช่องทางการร้องเรียน	3.83	0.232	16.509	24
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	3.48	0.280	12.429	25

ตารางที่ 4.25 แสดงค่าระดับความสำคัญและลำดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่าง  
ยั่งยืนของชุมชนใกล้เคียงในโครงการรถไฟฟ้า

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ตัวชี้ระดับ ความมี อิทธิพล	ลำดับ
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4.38	0.117	37.436	1
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4.00	0.156	25.641	2
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	3.56	0.148	24.054	3
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	3.88	0.178	21.798	4
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	3.59	0.167	21.497	5
ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	3.50	0.168	20.833	6
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	3.75	0.180	20.833	7
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และประหยัด	3.47	0.168	20.655	8
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	3.88	0.189	20.529	9
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	4.00	0.201	19.901	10
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	4.03	0.203	19.852	11
การป้องกันอาชญากรรม	3.91	0.203	19.261	12
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	3.94	0.205	19.220	13
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	3.78	0.204	18.529	14
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	3.59	0.200	17.950	15
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	3.41	0.195	17.487	16

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ตัวชี้ระดับความมีอิทธิพล	ลำดับ
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	3.28	0.192	17.083	17
การจ้างงานในสังคม	3.41	0.200	17.050	18
การเข้าถึงข้อมูล	3.16	0.186	16.989	19
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	3.59	0.219	16.393	20
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	3.34	0.209	15.981	21
การวางแผนพื้นที่ว่าง	3.50	0.229	15.284	22
การจัดช่องทางจราจร	3.38	0.223	15.157	23
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	2.97	0.218	13.624	24
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.25	0.250	13.000	25

ตารางที่ 4.26 แสดงผลการวิเคราะห์ ทดสอบค่า p-value ของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

ปัจจัย	P-value
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	0.019
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	0.013
การวางแผนพื้นที่ว่าง	0.150
การจัดช่องทางจราจร	0.023
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	0.000
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	0.043
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	0.488
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	0.012
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	0.013
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	0.096
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	0.009
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	0.098

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่สู่สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต  
 ไม่สามารถแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.26 (ต่อ)

ปัจจัย	P-value
การป้องกันอาชญากรรม	0.193
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	0.276
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	0.010
การจ้างงานในสังคม	0.139
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	0.529
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	0.092
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	0.379
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	0.600
การเข้าถึงข้อมูล	0.002
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	0.393
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	0.007
ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	0.043
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	0.085

หมายเหตุ: ถ้า p value < 0.05 แสดงว่าเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้ามีความเห็นต่อปัจจัยนั้นแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.27 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าระหว่างเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

ปัจจัย	เจ้าของโครงการ	ผู้รับเหมา	ชุมชนใกล้เคียง	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย
	ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญ	ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญ	ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญ	
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	4.08	3.48	2.97	แตกต่าง
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4.38	4.09	3.25	แตกต่าง
การวางแผนพื้นที่ว่าง	4.15	4.04	3.50	ไม่แตกต่าง
การจัดช่องทางจราจร	4.38	3.83	3.38	แตกต่าง

ตารางที่ 4.27 (ต่อ)

ปัจจัย	เจ้าของ โครงการ	ผู้รับเหมา	ชุมชน ใกล้เคียง	ผลการเปรียบเทียบ ความแตกต่างของ ค่าเฉลี่ยระดับ ความสำคัญของแต่ละ ปัจจัย
	ค่าเฉลี่ย ระดับ ความสำคัญ	ค่าเฉลี่ย ระดับ ความสำคัญ	ค่าเฉลี่ย ระดับ ความสำคัญ	
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	4.62	4.17	3.41	แตกต่าง
ความสามารถในการเลือกทรัพยากร อย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	4.00	4.00	3.47	แตกต่าง
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อ สิ่งแวดล้อม	3.69	3.83	3.56	ไม่แตกต่าง
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม และธรรมชาติ	4.00	4.09	3.28	แตกต่าง
การปฏิบัติตามกฎหมายของทาง ภาครัฐ	4.46	4.39	3.75	แตกต่าง
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	4.15	4.26	3.59	ไม่แตกต่าง
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	4.31	4.26	3.59	แตกต่าง
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	4.46	4.57	4.03	ไม่แตกต่าง
การป้องกันอาชญากรรม	3.92	4.39	3.91	ไม่แตกต่าง
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	4.54	4.30	3.94	ไม่แตกต่าง
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	4.62	4.00	3.59	แตกต่าง
การจ้างงานในสังคม	3.85	4.00	3.41	ไม่แตกต่าง
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	3.46	4.00	3.78	ไม่แตกต่าง
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบ โครงการ	4.31	4.61	4.00	ไม่แตกต่าง
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อ ชุมชน	4.23	4.26	3.88	ไม่แตกต่าง
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4.38	4.52	4.38	ไม่แตกต่าง
การเข้าถึงข้อมูล	4.23	3.87	3.16	แตกต่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.27 (ต่อ)

ปัจจัย	เจ้าของ โครงการ	ผู้รับเหมา	ชุมชน ใกล้เคียง	ผลการเปรียบเทียบ ความแตกต่างของ ค่าเฉลี่ยระดับ ความสำคัญของแต่ละ ปัจจัย
	ค่าเฉลี่ย ระดับ ความสำคัญ	ค่าเฉลี่ย ระดับ ความสำคัญ	ค่าเฉลี่ย ระดับ ความสำคัญ	
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบ สาธารณะ	4.31	4.13	4.00	ไม่แตกต่าง
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4.46	4.61	3.88	แตกต่าง
ความเป็นสากลทางการสื่อสาร และวัฒนธรรม	4.08	4.09	3.50	แตกต่าง
การพิจารณาความสวยงามของ โครงการ	3.85	4.00	3.34	ไม่แตกต่าง

จากผลการวิเคราะห์ในตารางที่ 4.26 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยทั้งหมด 25 ปัจจัย มีค่า p value มากกว่าระดับความมีนัยสำคัญ 0.05 เพียง 13 ปัจจัยซึ่งสรุปได้จากสมมติฐานการวิจัย  $2p \geq \alpha$   $H_0$  : ค่าเฉลี่ยของระดับความสำคัญของปัจจัยเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้ามีค่าที่เหมือนกัน และ  $2p \leq \alpha$   $H_1$  : ค่าเฉลี่ยของระดับความสำคัญของปัจจัยเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้ามีค่าที่ไม่เหมือนกัน และจากตารางที่ 4.21 ปัจจัยที่มีค่า p value มากที่สุดคือ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” แสดงถึงเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ต่างมีความเห็นสอดคล้องกันมาก ต่อค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม อาจเป็นเพราะในมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายเห็นพ้องกันว่า การนำมาซึ่งคุณภาพชีวิตที่ดีต่อตัวเองรวมถึงต่อคนในสังคมด้วยกันจะทำให้สังคมมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน ส่วนปัจจัยที่มีค่า p value น้อยที่สุดนั้นคือ “การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม” แสดงว่าเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เห็นต่างมีความเห็นสอดคล้องกันค่อนข้างน้อย ต่อค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของการลดปัญหาสิ่งแวดล้อม อาจเป็นเพราะในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขึ้น การลดปัญหาสิ่งแวดล้อมนั้น เป็นไปได้โดยยาก ขณะที่ใช้เครื่องจักรรวมถึงการก่อสร้างเกิดทั้งมลภาวะทางฝุ่น และมลพิษทางเสียง และจากข้อมูลได้ทดสอบว่าข้อมูลทั้ง 3 ชุดมีค่ากลางอยู่ที่ตำแหน่งเดียวกันหรือไม่ จากข้อมูลตามตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์พบว่าเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าเลือกปัจจัย 13 ปัจจัยที่ไม่แตกต่างกัน และ 12 ปัจจัยที่แตกต่างกัน ทำให้เห็นได้ว่าเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และในส่วนของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้ามีความคิดที่ไม่ตรงกันเนื่องจากหน้าที่ของแต่ละฝ่ายนั้นแตกต่างกัน ส่งผลให้ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งหากมีเหตุเปลี่ยนแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งหากมีการนำไปใช้

ความสำคัญของแต่ละฝ่ายจึงไม่เห็นด้วยซึ่งกันและกัน โดยปัจจัยที่ไม่แตกต่างกันนั้น คือ “การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม” เป็นเพราะว่าในแต่ละฝ่ายคงมองความสำคัญของปัจจัยนี้เห็นตรงกันเพราะมนุษย์นั้นต้องอยู่ร่วมกันในสังคมซึ่งนำไปสู่ความพึงพอใจกันในสังคมต่อไป “การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน” ในสังคมนั้นถ้าเกิดการพัฒนาเศรษฐกิจขึ้นก็ส่งผลต่อความยั่งยืนในสังคม “การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน” เป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อชุมชนมากที่สุด ซึ่งถ้าทำให้ประชาชนในชุมชนพอใจก็ยิ่งเกิดความพึงพอใจในสังคมมากขึ้น “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อประชาชนทุกฝ่ายเนื่องจากถ้าคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนดีขึ้น ความยั่งยืนในสังคมนั้นๆ ก็จะเพิ่มมากยิ่งขึ้น และ “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” ซึ่งระบบสาธารณะมีความสำคัญมากต่อประชาชนในชุมชนนั้นๆ รวมถึงมีความสำคัญต่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าซึ่งถ้าโครงการมีความสะดวกในการเข้าถึงก็จะทำให้สังคมมีความพึงพอใจกันมากขึ้นด้วย ส่วนปัจจัยที่แตกต่างกันนั้น ได้แก่ “การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม” อาจจะเป็นปัจจัยที่ยังคงเป็นปัญหาต่อฝ่ายชุมชนเนื่องจากในขณะก่อสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไม่สามารถทำให้ลดลงได้ส่งผลถึงความเห็นต่างกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” ในมุมมองของผู้ที่เข้ามากระทำโครงการโดยรอบชุมชนอาจจะเพิกเฉยต่อระเบียบในสังคมส่งผลให้เห็นต่างซึ่งกันและกัน “ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน” ปัญหาทางด้านเหตุฉุกเฉินอาจจะเกิดขึ้นน้อยจนทำให้ความสำคัญของแต่ละฝ่ายนั้นแตกต่างกัน “การเข้าถึงข้อมูล” ในส่วนนี้ชุมชนอาจจะไม่ได้รับข่าวสารข้อมูลของโครงการทำให้ปัจจัยนี้มีความเห็นต่างกัน และ “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” โครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบันอาจเกิดผลกระทบมากในช่วงที่ก่อสร้างโครงการส่งผลทำให้เกิดปัญหาต่อประชาชนทุกภาคส่วนซึ่งอาจจะทำให้เกิดความเห็นต่างกัน

นอกจากนี้ปัจจัยทั้งหมดจะถูกจัดกลุ่มตามการทดสอบแบบสอบถามดังตารางที่ 4.28 ผลการจัดกลุ่มปัจจัยได้แบ่งปัจจัยหลักออกเป็น 6 กลุ่มและสามารถคำนวณน้ำหนักความสำคัญจากตัวชี้วัดระดับความมีอิทธิพลของปัจจัยได้ดังนี้

$$\text{น้ำหนักความสำคัญของกลุ่มปัจจัย} = \frac{\text{ตัวชี้วัดระดับความมีอิทธิพลของกลุ่มปัจจัย}}{\text{ผลรวมของตัวชี้วัดระดับความมีอิทธิพลทุกกลุ่ม}} \quad (5.2)$$

และ

$$\text{น้ำหนักความสำคัญของปัจจัย} = \frac{\text{ตัวชี้วัดระดับความมีอิทธิพลของปัจจัยนั้น}}{\text{ผลรวมของตัวชี้วัดระดับความมีอิทธิพลของกลุ่มปัจจัยนั้นอยู่}} \quad (5.3)$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.28 แสดงน้ำหนักความสำคัญของกลุ่มปัจจัยและปัจจัยย่อย

ที่	กลุ่มปัจจัยและปัจจัย	ตัวชี้ระดับ ความสำคัญ	น้ำหนัก ความสำคัญ
<b>1</b>	<b>เศรษฐกิจและสังคม</b>	<b>21.481</b>	<b>22.15%</b>
	การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	6.161	28.68%
	การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	4.279	19.92%
	การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	4.189	19.50%
	การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	3.445	16.04%
	การจ้างงานในสังคม	3.407	15.86%
<b>2</b>	<b>การเข้าถึงและความพึงพอใจ</b>	<b>20.608</b>	<b>21.25%</b>
	การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	5.043	24.47%
	ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4.473	21.70%
	ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	4.075	19.77%
	การเข้าถึงข้อมูล	3.564	17.29%
	การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	3.453	16.76%
<b>3</b>	<b>สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง</b>	<b>15.868</b>	<b>16.36%</b>
	การลดผลกระทบทางสุขภาพ	4.194	26.43%
	การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	4.035	25.43%
	การป้องกันอาชญากรรม	3.963	24.97%
	ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	3.676	23.17%
<b>4</b>	<b>การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม</b>	<b>15.095</b>	<b>15.57%</b>
	การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	4.225	27.99%
	ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และประหยัด	3.939	26.09%
	การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	3.607	23.90%
	การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	3.324	22.02%
<b>5</b>	<b>การควบคุมมาตรฐาน</b>	<b>12.012</b>	<b>12.39%</b>
	การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	4.320	35.96%
	การปฏิบัติตามระเบียบของสังคมศึกษาเท่านั้น	4.155	34.59%

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนการปฏิบัติตามระเบียบของสังคมศึกษาเท่านั้น

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ตารางที่ 4.28 (ต่อ)

ที่	กลุ่มปัจจัยและปัจจัย	ตัวชี้ระดับ ความสำคัญ	น้ำหนัก ความสำคัญ
	การปรับปรุงคุณภาพของไซตงาน	3.537	29.44%
<b>6</b>	<b>ความเท่าเทียมกันในสังคม</b>	<b>11.905</b>	<b>12.28%</b>
	การวางแผนพื้นที่ว่าง	3.207	26.94%
	การจัดช่องทางจราจรเรียน	3.079	25.86%
	ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.000	25.20%
	การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	2.619	22.00%
			<b>100%</b>

#### 4.7 สรุปผลการทำวิจัย

ผลจากการทดสอบแบบสอบถาม (Pilot Test) กับผู้เชี่ยวชาญพบว่าผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด 6 คน เห็นด้วยกับการจัดปัจจัยเข้าตามกลุ่มปัจจัยทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าโครงสร้างปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้ามีความถูกต้องในระดับหนึ่ง ที่ช่วยส่งเสริมในการประเมินความพึงพอใจด้านสังคมในโครงการรถไฟฟ้า หลังจากนั้นได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาวิเคราะห์ค่าทางสถิติประกอบด้วย

- เปรียบเทียบลำดับความมีอิทธิของปัจจัย โดยใช้ตัวชี้วัดระดับความมีอิทธิพล
- ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย โดยใช้ค่าสหสัมพันธ์ของ Spearman
- หาปัจจัยร่วมระหว่างเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า โดยใช้วิธี Kruskal-Wallis Test [40] ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้เป็นดังนี้

**4.7.1** ระดับความสำคัญของปัจจัยบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” เนื่องจากการเกิดโครงการรถไฟฟ้าขึ้นในสังคมทำให้เกิดความพึงพอใจในอนาคตทำให้ปัจจัยนี้มีความสำคัญมากที่สุด “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” การที่โครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จส่งผลทำให้ระบบสาธารณะเข้าถึงได้ง่ายยิ่งขึ้น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนช่องทางการค้า ทำให้ประชาชนมีความพึงพอใจต่อสังคม “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญกับไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ผู้ใช้บริการโครงการทุกฝ่ายเพราะจะทำให้เกิดความพอใจในการใช้บริการแล้วเกิดความยั่งยืนในสังคมมากขึ้น “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” เป็นปัจจัยที่ทางผู้รับเหมาและเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามเพื่อให้ได้รับมาซึ่งความมั่นใจและพึงพอใจต่อสาธารณะจึงมีความสำคัญต่อสังคมในปัจจุบัน และ “การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน” เนื่องจากขณะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้านั้นจะมีผลกระทบต่อชุมชนมากซึ่งถ้าสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้ก็จะยิ่งเกิดความพึงพอใจมากขึ้นในสังคม ส่วน 5 อันดับสุดท้ายที่มีความสำคัญน้อยที่สุดคือ “การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ” ในส่วนนี้อาจจะมองว่ามรดกทางวัฒนธรรมนั้นอาจจะเป็นอุปสรรคต่อโครงการรถไฟฟ้าซึ่งนำมาเพื่อความยั่งยืนในสังคมจึงทำให้ปัจจัยนี้มีความสำคัญต่อทุกฝ่ายน้อยที่สุด “การวางแผนพื้นที่ว่าง” อาจจะทำได้โดยยากเพราะโครงการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่อยู่ในสังคมที่มีความแออัดส่งผลให้การกระทำดังกล่าวเป็นไปได้โดยยาก “การจัดช่องทางการร้องเรียน” เนื่องจากการจัดช่องทางการร้องเรียนอาจจะไม่เกิดความ เป็นธรรมต่อผู้ที่ร้องเรียนไปทำให้เกิดความไม่พึงพอใจซึ่งกันและกัน “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” ปัจจัยนี้มีความสำคัญต่อชุมชนมากเพราะปัญหาที่เกิดขึ้นยังคงมีอยู่สืบมา อย่างการเวนคืนที่ดินโดยไม่เป็นธรรมของคนในชุมชนนั้นซึ่งนำมาถึงความขัดแย้งของแต่ละฝ่าย และ “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” ปัจจัยนี้อาจจะไม ค่อยเกิดขึ้นเนื่องจากบางทีการที่ทุกฝ่ายได้ตัดสินใจร่วมกันค่อนข้างเป็นไปได้ยากส่งผลให้มีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนั้นต้อง เสียประโยชน์และก็เกิดความขัดแย้งตามในอนาคต

**4.7.2 ความสัมพันธ์ร่วมระหว่างปัจจัย** จากการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยทุกตัวมีความสัมพันธ์กัน โดย “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” กับ “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” มีความสัมพันธ์กันมากที่สุด และ ในทางกลับกัน “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” กับ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” มีความสัมพันธ์กันน้อย ที่สุด และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นมากที่สุด มีจำนวน 15 ปัจจัยดังนี้ “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วน เสีย” “การวางแผนพื้นที่ว่าง” “การจัดช่องทางการร้องเรียน” “ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด” “การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ” “การปฏิบัติตามกฎหมายของทาง ภาครัฐ” “การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน” “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” “การลดผลกระทบทาง สุขภาพ” “การป้องกันอาชญากรรม” “การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” “การเข้าถึงข้อมูล” “ความพึงพอใจ ของผู้ใช้โครงการ” “ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม” และ “การพิจารณาความสวยงามของ โครงการ”

**4.7.3 ปัจจัยทั้งหมด 25 ปัจจัย** มีค่า p value มากกว่าระดับความมีนัยสำคัญ 0.05 เพียง 13 ปัจจัย ซึ่งสรุปได้จากสมมติฐานการวิจัย  $2p \geq \alpha$  Ho : ค่าเฉลี่ยของระดับความสำคัญของปัจจัยเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา

และชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้ามีค่าที่เหมือนกัน และ  $2p \leq \alpha$  H1 : ค่าเฉลี่ยของระดับความสำคัญของปัจจัยเจ้าของ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ การค้า โครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้ามีค่าที่ไม่เหมือนกัน ปัจจัยที่มี p value มากที่สุดคือ “การสร้าง ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีเหตุดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” แสดงถึงเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ต่างมีความเห็นสอดคล้องกันมาก ต่อค่าระดับความสำคัญของการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม ส่วนปัจจัยที่มีค่า p value น้อยที่สุดนั่นคือ “การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม” แสดงว่าเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ต่างมีความเห็นสอดคล้องกันค่อนข้างน้อย ต่อค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของการลดปัญหาสิ่งแวดล้อม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 สรุปผลวิจัย

ความพึงพอใจในสังคมเป็นสิ่งที่นำพาความยั่งยืนในสังคมซึ่ง การจะนำความพึงพอใจเกิดขึ้นซึ่งกันและกันนั้น ต้องพึ่งพาคนในสังคมถึงจะสร้างประโยชน์ซึ่งกันและกันได้ ในโครงการรถไฟฟ้าที่มีผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า เจ้าของโครงการ และชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้า โดยในปัจจุบันปัญหาความขัดแย้งของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังคงเกิดขึ้นส่งผลให้การทำงานของทุกองค์กรที่เกี่ยวข้องเกิดความไม่ราบรื่น โดยอาจจะมีความขัดแย้งหรือมีความไม่ยุติธรรมต่อทุกฝ่าย จึงทำให้นักวิจัยได้ศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจไว้อย่างหลากหลาย โดยมีความแตกต่างกันในแต่ละมุมมองและ ประสบการณ์ของแต่ละนักวิจัย ซึ่งยังไม่มีนักวิจัยท่านใดทำการศึกษเกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อหาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า โดยสำรวจจากแบบสอบถามความเห็นถึงปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าเกี่ยวกับระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย จากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลโดยทำการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย ในการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถจัดกลุ่มปัจจัยได้เป็น 6 กลุ่มปัจจัย ซึ่งมีปัจจัยทั้งหมด 25 ปัจจัย ดังต่อไปนี้

กลุ่มปัจจัยที่หนึ่ง “ความเท่าเทียมกันในสังคม” ประกอบด้วย “การวางแผนพื้นที่ว่าง” “การจัดช่องทางการร้องเรียน” “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” กลุ่มปัจจัยที่สอง “การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม” ประกอบด้วย “การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม” “ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด” “การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม” “การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ” กลุ่มปัจจัยที่สาม “การควบคุมมาตรฐาน” ประกอบด้วย “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” “การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน” กลุ่มปัจจัยที่สี่ “สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง” ประกอบด้วย “การลดผลกระทบทางสุขภาพ” “การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” “การป้องกันอาชญากรรม” “ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน” กลุ่มปัจจัยที่ห้า “เศรษฐกิจและสังคม” ประกอบด้วย “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” “การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน” “การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ” “การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน” “การจ้างงานในสังคม” และกลุ่มปัจจัยที่หก “การเข้าถึงและความพึงพอใจ” ประกอบด้วย “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” “ความพึงพอใจของผู้ใช้

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการ” “ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม” จากโครงสร้างปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า จะทำให้เจ้าของโครงการ และผู้รับเหมานำผลการวิจัยไปปรับใช้ในโครงการรถไฟฟ้าเพื่อให้ทุกภาคส่วนเกิดความเห็นร่วมกันและส่งผลให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 3 กลุ่มเกิดความพึงพอใจซึ่งกันและกันและส่งผลให้เกิดความยั่งยืนในสังคมต่อไป

ในขั้นแรกของการวิจัยนั้นเริ่มจากการทบทวนวรรณกรรมจากตำรา วารสาร และวิทยานิพนธ์ ทั้งของต่างประเทศและในประเทศเกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งยังไม่มีนักวิจัยท่านใดได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า มีเพียงการศึกษาถึงความพึงพอใจของสังคมโดยไม่ชี้เฉพาะด้านใดด้านหนึ่ง งานวิจัยนี้จึงนำปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนจากวรรณกรรมมาปรับปรุงและค้นหาปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าเพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายได้

หลังจากทบทวนวรรณกรรมได้วางกรอบแนวคิดของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า โดยอ้างอิงจากการทบทวนวรรณกรรมที่กล่าวมาและความเชื่อของผู้วิจัย จากนั้นจึงได้ออกแบบแบบสอบถามเพื่อสำรวจระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งก่อนนำแบบสอบถามไปสำรวจนั้นได้ทดสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยนำไปทดสอบกับผู้เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์สูงของแต่ละกลุ่มตัวอย่างรวมทั้งหมด 5 คน เพื่อปรับปรุงแบบสอบถามให้กระชับ ชัดเจน และเข้าใจตรงประเด็นกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า จากนั้นจึงแจกแบบสอบถามโดยการออกแบบแบบสอบถามนั้นวัดระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย รวมถึงการทดสอบความตรงเชิงโครงสร้างและความน่าเชื่อถือของสเกล ซึ่งผลการทดสอบความตรงเชิงโครงสร้างโดยการหาค่าสหสัมพันธ์ของ Spearman พบว่าทุกปัจจัยมีความสัมพันธ์กัน ซึ่งอธิบายได้ว่า ปัจจัยทุกตัวบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า และผลการทดสอบความน่าเชื่อถือได้ของสเกลโดยหาค่า Cronbach's Alpha ได้ค่าเท่ากับ 0.952 แสดงว่าสเกลของแบบสอบถามนี้มีความน่าเชื่อถือได้ ในการแจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่างนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยนี้ คือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งประกอบด้วย เจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า ที่อยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 87 ราย แต่ได้รับการตอบกลับมา 68 ชุด คิดเป็น 78.16% ซึ่งจากผลของแบบสอบถาม สามารถวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

### 5.1.1 เปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

ผลการจัดระดับความสำคัญของปัจจัยบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” เนื่องจากการเกิดโครงการรถไฟฟ้าขึ้นในสังคมทำให้เกิดความพึงพอใจในอนาคตทำให้ปัจจัยนี้มีความสำคัญมากที่สุด “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” การที่โครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จส่งผลทำให้ระบบสาธารณะเข้าถึงได้ง่ายยิ่งขึ้นทำให้ประชาชนมีความพึงพอใจต่อสังคม “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญกับผู้ให้บริการโครงการทุกฝ่ายเพราะจะทำให้เกิดความพอใจในการใช้บริการแล้วเกิดความยั่งยืนในสังคมมากขึ้น “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” เป็นปัจจัยที่ทางผู้รับเหมาและเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามเพื่อให้ได้รับมาซึ่งความมั่นใจและพึงพอใจต่อสาธารณะจึงมีความสำคัญต่อสังคมในปัจจุบัน และ “การลดผลกระทบต่อสร้างต่อชุมชน” เนื่องจากขณะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้านั้นจะมีผลกระทบต่อชุมชนมากซึ่งถ้าสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้ก็จะยิ่งเกิดความพึงพอใจมากขึ้นในสังคม ส่วน 5 อันดับสุดท้ายที่มีความสำคัญน้อยที่สุดคือ “การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ” ในส่วนนี้อาจจะมองว่ามรดกทางวัฒนธรรมนั้นอาจจะเป็นอุปสรรคต่อโครงการรถไฟฟ้าซึ่งนำมาเพื่อความยั่งยืนในสังคมจึงทำให้ปัจจัยนี้มีความสำคัญต่อทุกฝ่ายน้อยที่สุด “การวางแผนพื้นที่ว่าง” อาจจะทำได้โดยยากเพราะโครงการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่อยู่ในสังคมที่มีความแออัดส่งผลให้การกระทำดังกล่าวเป็นไปได้โดยยาก “การจัดช่องทางจราจร” เนื่องจากการจัดช่องทางจราจรอาจจะไม่เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ที่จราจรไปทำให้เกิดความไม่พึงพอใจซึ่งกันและกัน “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” ปัจจัยนี้จะมีความสำคัญต่อชุมชนมากเพราะปัญหาที่เกิดขึ้นยังคงมีอยู่เสมอ อย่างการเวนคืนที่ดินโดยไม่เป็นธรรมของคนในชุมชนนั้นซึ่งนำมาถึงความขัดแย้งของแต่ละฝ่าย และ “การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ” ปัจจัยนี้อาจจะไม่ค่อยเกิดขึ้นเนื่องจากบางทีการที่ทุกฝ่ายได้ตัดสินใจร่วมกันค่อนข้างเป็นไปได้ยากส่งผลให้มีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนั้นต้องเสียประโยชน์และก็เกิดความขัดแย้งตามในอนาคต

แต่ถ้าวิเคราะห์ระดับความสำคัญแยกทีละกลุ่มตัวอย่าง ผลการวิจัยจะอธิบายได้ว่า ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยพบว่าปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของเจ้าของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกคือ “การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” ซึ่งเป็นลำดับแรกในมุมมองของเจ้าของโครงการอาจจะเป็นเพราะการได้รับความเชื่อมั่นนั้นมีความสำคัญกับองค์กรที่เป็นเจ้าของโครงการ ซึ่งทำให้ประชาชนนั้นเข้ามาใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าได้อย่างมั่นใจ “ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน” เป็นอันดับที่สองอาจจะเพราะว่าเหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นในโครงการรถไฟฟ้าส่งผลต่อภาพลักษณ์ของเจ้าของโครงการ จึงจำเป็นต้องเฝ้าระวังหรือเตรียมพร้อมสำหรับเหตุฉุกเฉิน “การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม” เป็นลำดับที่สามอาจจะ

เพราะว่าการลดปัญหาล้างแฉกเมื่อเกิดโครงการรถไฟฟ้าจะทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อาทิเช่น ในภาคของประชาชน นั้น ได้รับผลกระทบน้อยลงเพราะว่าโครงการรถไฟฟ้าเป็นสิ่งปลูกสร้างที่ต้องใช้เวลาในการก่อสร้างที่ยาวนาน การแก้ปัญหาในระยะยาวถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมจึงเป็นสิ่งที่เจ้าของโครงการเฝ้าติดตามและปรับปรุง “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” เป็นลำดับที่สี่อาจจะเพราะว่าถ้าทางเจ้าของโครงการปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐได้อย่างเคร่งครัดอาจจะส่งผลดีต่อองค์กรและได้รับคำชื่นชมจากภาคเอกชนและไม่สร้างปัญหาต่อมาให้กับสังคม และ “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” เป็นลำดับที่ห้าในส่วนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการอาจจะเพราะว่าเมื่อเกิดโครงการรถไฟฟ้าอาจจะไม่ได้มีความเป็นธรรมได้หมดเพราะว่าอาจจะเนื่องจากปัญหาอื่นๆ หรือการตกลงกันที่ไม่ลงตัวของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ส่วนปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้รับเหมาในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกคือ “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” เป็นอันดับแรกในมุมมองของผู้รับเหมา อาจจะเป็นอย่างนี้เพราะว่าความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการส่งผลในด้านดีต่อองค์กรผู้รับเหมา อาจจะทำให้เกิดความเชื่อมั่นในการยื่นประมูลงานในอนาคตเพราะได้รับผลรับตามที่คาดหวังจากผู้ให้บริการ “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” เป็นลำดับที่สองอาจจะเพราะว่าการเข้าถึงที่ตั้งของโครงการส่งผลต่อผู้รับเหมาขณะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งถ้าโครงการนั้นไม่มีพื้นที่เข้าถึงมายังโครงการก็คงเกิดความลำบากขณะก่อสร้างส่งผลให้งานที่ได้เกิดความล่าช้าต่อไป “การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ” เป็นลำดับที่สามอาจจะเพราะว่ามีโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้นพื้นที่โดยรอบก็จะได้รับผลประโยชน์ที่ดีขึ้นเป็นส่วนใหญ่ซึ่งอาจจะเกิดทำเลที่ตั้งที่พร้อมพัฒนาอสังหาริมทรัพย์แล้วเกิดการจ้างงานของผู้รับเหมามากขึ้น “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” เป็นลำดับที่สี่อาจจะเพราะว่าถ้าโครงการที่ก่อสร้างนั้นสร้างคุณภาพชีวิตให้กับคนในสังคมนั้นก็จะทำให้ภาพลักษณ์องค์กรและสร้างผลประโยชน์ที่ดีต่อประเทศต่อไป และ “การพิจารณาความสวยงามของโครงการ” เป็นลำดับที่ห้าในส่วนของผู้รับเหมาอาจจะเพราะว่าความสวยงามของโครงการนั้นมีความสำคัญแต่ไม่ได้มีความสำคัญต่อองค์กรผู้รับเหมาอาจจะทำให้เกิดการแก่งแย่งเนื่องจากมีการปรับปรุงขณะก่อสร้างโครงการ และปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของชุมชนใกล้เคียงโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกคือ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” เป็นลำดับแรกในมุมมองของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าอาจจะเพราะว่าการนำมาซึ่งคุณภาพชีวิตให้กับคนในชุมชนรวมถึงบุคคลที่ได้ใช้บริการนั้นทำให้เกิดความพึงพอใจกันในสังคม ทำให้เกิดความยั่งยืนต่อมาในสังคม “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” เป็นลำดับที่สองอาจจะเพราะเหตุผลคล้ายกับส่วนของผู้รับเหมาคือความสะดวกสบายในการใช้บริการของคนในชุมชนถ้ามีการเข้าถึงที่ยากประชาชนก็อาจจะได้รับผลกระทบเมื่อจะเดินทาง “การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม” เป็นลำดับที่สามอาจจะเพราะว่าการที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายนั้นปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมที่มีมาก่อนจะทำให้ประชาชนนั้นมีความพึงพอใจและไม่ขัดแย้งซึ่งกันและกัน “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” เป็นลำดับที่สี่อาจจะเพราะถ้ามี “ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการรถไฟฟ้าแล้วเกิดสร้างปัญหาให้กับคนในชุมชนที่มากจนเกินไปอาจจะส่งผลในทางที่ไม่ดีทั้งกับโครงการและคนในสังคม จึงควรคำนึงถึงความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเพื่อสร้างความยั่งยืนให้เกิดขึ้นในสังคม และ “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” เป็นลำดับสุดท้ายในส่วนของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าอาจจะเป็นเพราะว่าเมื่อเกิดโครงการรถไฟฟ้าขึ้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอาจจะปฏิบัติตามระเบียบสังคมได้แต่ก็อาจจะมีบางอย่างที่ฝืนใจของคนในชุมชนจึงส่งผลให้ความพึงพอใจของภาคชุมชนยังไม่ได้รับการตอบรับที่ดี และผลการจัดลำดับความสำคัญของกลุ่มปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าวิเคราะห์ข้อมูลจาก 6 กลุ่มปัจจัย ลำดับความสำคัญจากมากไปน้อยได้ดังนี้ “เศรษฐกิจและสังคม” (22.15%) อาจจะเป็นเพราะว่าผู้คนนั้นมองว่าการที่จะทำให้ได้มาซึ่งคุณภาพชีวิตที่ดีจำเป็นต้องมีเศรษฐกิจที่ดีในสังคมซึ่งส่งผลถึงความยั่งยืนของคนในสังคม, “การเข้าถึงและความพึงพอใจ” (21.25%) มีลำดับเป็นอันดับสองอาจจะเพราะว่าการเข้าถึงข้อมูลของโครงการรถไฟฟ้ามีความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย การได้รับซึ่งข้อมูลที่ถูกต้องทำให้เกิดการเข้าใจและนำมาถึงความพึงพอใจซึ่งกันและกันของคนในสังคมทำให้สังคมมีความน่าอยู่มากขึ้น, “สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง” (16.36%) เป็นลำดับที่สามอาจจะเพราะว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่นั้นยังได้รับผลกระทบซึ่งกันและกันจากโครงการรถไฟฟ้าทำให้ความพึงพอใจนั้นไม่ได้เกิดขึ้นกับทุกฝ่ายมากพอ “การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม” (15.57%) มาเป็นลำดับที่สี่อาจจะเพราะว่าทุกฝ่ายยังคงมองเห็นถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเมื่อมีโครงการรถไฟฟ้ารวมถึงการเลือกใช้ทรัพยากรบางอย่างที่ยังไม่มีประสิทธิภาพจึงทำให้เกิดความพึงพอใจกันอย่างไม่มากพอสำหรับแต่ละฝ่าย “การควบคุมมาตรฐาน” (12.39%) เป็นลำดับที่ห้าอาจจะเพราะว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่นั้นปฏิบัติตามระเบียบของสังคมได้ไม่มากเพียงพอจึงอาจจะทำให้เกิดปัญหาความขัดแย้งของแต่ละฝ่ายส่งผลต่อความพึงพอใจที่น้อยลง และ “ความเท่าเทียมกันในสังคม” (12.28%) เป็นลำดับสุดท้ายอาจจะเพราะว่าในการเกิดมาซึ่งโครงการรถไฟฟ้าที่นั้นไม่ได้นำมาซึ่งความเท่าเทียมกันของคนในสังคม เกิดความเหลื่อมล้ำ ความไม่ยุติธรรม ส่งผลให้สังคมเกิดปัญหาซึ่งกันและกันต่อมาในสังคม ซึ่งการจัดกลุ่มนี้เป็นประโยชน์ในการพัฒนาแนวทางร่วมกันเพื่อทำให้เกิดความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าของไทยต่อไป

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

### 5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับอุตสาหกรรมก่อสร้าง

หลังจากปัจจัยได้ถูกพัฒนาแล้วผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสามารถนำไปเป็นพื้นฐานในการพัฒนาเพื่อปรับใช้ในการบริหารโครงการรถไฟฟ้าให้มีความพึงพอใจในสังคมแล้วส่งผลให้เกิดความยั่งยืนในอนาคต

และเป็นแนวทางช่วยในการประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในปัจจัยต่างๆ เพื่อการวัดผลประเมิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

โครงการที่มีความพึงพอใจต่อโครงการมากน้อยเพียงใด

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## 5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

- สำหรับผู้สนใจในงานวิจัยที่เกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าสามารถนำปัจจัยดังกล่าวไว้ไปพัฒนาโดยการสร้างแบบจำลองหรือเปลี่ยนรูปแบบในการวิจัยที่เกี่ยวข้องในรูปแบบอื่นเช่น ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการก่อสร้างทางด่วนต่างระดับ เป็นต้น
- สำหรับผู้สนใจในงานวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า สามารถศึกษาเพิ่มเติมโดยอาจจะใช้เครื่องมือวิจัยแบบอื่น วิธีการวิจัยอื่นๆ เป็นต้น
- สำหรับผู้สนใจในงานวิจัยที่เกี่ยวกับความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถนำปัจจัยดังกล่าวไว้มาพัฒนาการสร้างแบบจำลองเพื่อหาความสัมพันธ์กับเรื่องอื่นๆ ในด้านความพึงพอใจอย่างยั่งยืนได้
- สำหรับการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างควรจะมีการแยกขนาดขององค์กรเพราะ น้ำหนัก ความสำคัญของปัจจัยมีความเป็นไปได้ที่จะแปรเปลี่ยนไปตามขนาดขององค์กร การพิจารณาแยกวิเคราะห์ปัจจัยโดยแยกกลุ่มตามขนาดขององค์กรสมควรอย่างยิ่งที่จะถูกนำมาพิจารณาเพื่อพัฒนาโครงสร้างของปัจจัย
- สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ควรมีการแยกวิเคราะห์ประชากรในกลุ่มตัวอย่างของแบบสอบถามในรูปแบบอื่น เช่น อาจวิเคราะห์เป็นความสัมพันธ์ระหว่าง 2 กลุ่มตัวอย่าง รวมถึงเพิ่มกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมนั่นคือบริษัทที่ปรึกษาโครงการได้
- เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจนั้นผู้รับเหมามีกลยุทธ์ของสัญญาแบบ Design and construct contract strategy ซึ่งผู้วิจัยอาจจะแบ่งกลุ่มของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแยกส่วนขององค์กรผู้ออกแบบ กับองค์กรผู้รับเหมามาออกได้เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดของคำตอบมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## เอกสารอ้างอิง

- [1] Karakhan, A. A. (2016). LEED-certified projects: Green or sustainable?. *Journal of Management in Engineering*, 32(5), 02516001.
- [2] Sahely, H. R., Kennedy, C. A., and Adams, B. J. (2005). Developing sustainability criteria for urban infrastructure systems. *Canadian Journal of Civil Engineering*, 32(1), 72-85.
- [3] Polèse, M., Stren, R. E., and Stren, R. (Eds.). (2000). *The social sustainability of cities: Diversity and the management of change*. University of Toronto Press.
- [4] Enyedi G. (2002). Social sustainability of large cities. *Ekistics*, 142-144.
- [5] Ahmad T., Thaheem M. J. (2017). Developing a residential building-related social sustainability assessment framework and its implications for BIM. *Sustainable Cities and Society*, 28, 1-15.
- [6] Locke, E. A. (1976). *The nature and causes of job satisfaction in marvin D*. Chicago: Ran McNally.
- [7] Shelly, M. W. (1975). *Responding to Social Change*. Pennsylvania.
- [8] Clinton and Wellington 2013. *A theoretical framework of users satisfaction/dissatisfaction theories and models*.
- [9] Wacker D. P., Harper D. C., Powell W. J., Healy A. (1983). Life outcomes and satisfaction ratings of multihandicapped adults. *Developmental Medicine & Child Neurology*, 25(5), 625-631.
- [10] วิรุฬ พรรณเทวี. (2542). ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของหน่วยงาน กระทรวงมหาดไทย ในอำเภอเมืองจังหวัดแม่ฮ่องสอน. วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการบริหารการศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- [11] ดิเรก ฤกษ์สาหร่าย. (2528) ทฤษฎีความพึงพอใจ. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2563, จาก <http://www.research.doae.go.th/Textboo>.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- [12] ทวีพงษ์ หินคำ. (2541). ความพึงพอใจของประชาชนต่อการควบคุมการจราจรด้วยระบบ คอมพิวเตอร์ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่. การค้นคว้าแบบอิสระรัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- [13] Maslow, A. H. (1970). New York: Harper & Row. *Motivation and Personality*.
- [14] Herzberg F. (1959). The motivation to work. New York: Holy Wiley & Sons.
- [15] Barbier E.B. (1987). The concept of sustainable economic development. *Environmental Conservation*, 14, 101-110.
- [16] วชิรวัชร งามละม่อม. 2559. ประเทศไทยกับแนวทางการพัฒนาในประชาคมอาเซียน. การประชุมทางวิชาการ ครั้งที่ 54 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- [17] พระธรรมปิฎก. (2539). ปฏิรูปการศึกษาการสร้างสรรค์ภูมิปัญญา. กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้ง.
- เกื้อ วงศ์บุญสิน. (2538). ประชากรกับการพัฒนา. พิมพ์ครั้งที่ 2 ฉบับปรับปรุงแก้ไข กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [18] สุมาลี สันติพลวุฒิและคณะ. (2545). แนวทางในการวางแผนระดับชุมชนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน กรณีศึกษาตำบลเขาสามยอดและตำบลชนน้อย. รายงานการวิจัยภายใต้โครงการจัดตั้งวิทยาเขตลพบุรี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เสนอต่อสถาบันวิจัยและพัฒนาแห่งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพมหานคร.
- [19] สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ. 2541. แนวทางส่งเสริมภูมิปัญญาไทยในการจัดการศึกษา. บริษัท พิมพ์ดี, กรุงเทพฯ.
- [20] พระธรรมปิฎก (ป.อ.ปยุตโต). (2539). การพัฒนาที่ยั่งยืน. พิมพ์ครั้งที่ 2, สำนักพิมพ์มูลนิธิโกมลคีมทอง, กรุงเทพฯ.
- [21] UNGM - United Nations Global Marketplace (Online), Available. Retrieved. November 20, 2020, from <https://www.ungm.org/sustainableprocurement/>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- [22] Report of the World Commission on Environment and Development. (1987). Our Common Future. United Nations.
- [23] พระพรหมคุณาภรณ์ (ป.อ.ปยุตฺโต). (2552). การพัฒนาที่ยั่งยืน. มูลนิธิโกลบอลคิมทอง, กรุงเทพฯ.
- [24] สมพร แสงชัย (2545). สิ่งแวดล้อม : อุดมการณ์ การเมืองและการพัฒนาที่ยั่งยืน. โครงการบัณฑิตศึกษา การจัดการสิ่งแวดล้อมสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- [25] E. Amrina and Yusof S. M (2011) Key Performance Indicators for Sustainable Manufacturing Evaluation in Automotive Companies, Department of Industrial Engineering, Andalas.
- [26] McGranahan, Donald, Pizarro, Eduardo and Richard. (1985). Claude. Measurement and Analysis of Socio-economics Development. Geneva: United Nations Research Institute for Social Development.
- [27] United Nations. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development*. Retrieved November 20, 2020, from <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>
- [28] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2546). การพัฒนาที่ยั่งยืนในบริบทไทย. ในเอกสารประกอบการประชุมประจำปี 2546 การพัฒนาที่ยั่งยืน. ศูนย์การประชุมและแสดงสินค้า อิมแพ็ค เมืองทองธานีจังหวัด นนทบุรี. วันจันทร์ที่ 30 มิถุนายน 2546.
- [29] เสถียร ฉันทะ, อรุณีอินเทพ, จันทร์จิราชนประเสริฐ และกัญพัชรไตรทรัพย์. (2560). *โครงการ “การสำรวจสถานะของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในบริบทประเทศไทย และทางเลือกมาตรการทางเศรษฐศาสตร์ สังคม และกฎหมาย” เป้าหมาย ที่ 2*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- [30] ภิศักดิ์ กัลยาณมิตร. 2558. การพัฒนาอย่างยั่งยืนของประเทศกลุ่มนอร์ดิก. วารสารรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์. ปีที่ 4 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2558).
- [31] Basu, K. (1999). Amartya Sen, economics nobel laureate 1998. *Challenge*, 42(2), 41-51.
- [32] เรวัต ตันตยานนท์. (2558). รายงานความยั่งยืนและความรับผิดชอบต่อสังคม. สืบค้นเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2563. จาก <https://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/635590>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- [33] Atanda, J. O. (2019). Developing a social sustainability assessment framework. *Sustainable Cities and Society*, 44, 237-252.
- [34] Karji A., Woldeesenbet A., Khanzadi M., Tafazzoli M. (2019). Assessment of social sustainability indicators in mass housing construction: a case study of Mehr housing project. *Sustainable Cities and Society*, 50, 101697.
- [35] Menassa C. C. and Baer B. (2014). A framework to assess the role of stakeholders in sustainable building retrofit decisions. *Sustainable Cities and Society*, 10, 207-221.
- [36] สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธ์, (2546). ระเบียบวิธีทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 12, บริษัทเฟื่องฟ้าพรินตติ้งจำกัด, กรุงเทพฯ.
- [37] กัลยา วานิชย์บัญชา. 2551. การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล. พิมพ์ครั้งที่ 11, บริษัทธรรมสาร จำกัด, กรุงเทพฯ.
- [38] SPSS (1998). SPSS training service by IT service in 2001 Queensland University of Technology.
- [39] Williams A. (2010). How to write and analyse a questionnaire. *Journal of Orthodontics*, 30(3): 245-252.
- [40] McKight P. E. and Najab J. (2010). Kruskal-wallis test, *The corsini encyclopedia of psychology*, 1-1.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## ค่านิยมปฏิบัติการ

การใช้ถ้อยคำและการแปลความหมายของถ้อยคำที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจของแต่ละบุคคลอาจแตกต่างกัน ค่านิยมคำศัพท์ที่กล่าวต่อไปนี้ ใช้สำหรับงานวิจัยนี้เพื่อความเข้าใจของผู้อ่าน

### ● ความเท่าเทียมกันในสังคม

-การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ: การกำหนดข้อตกลงร่วมกันเพื่อสร้างความพึงพอใจในสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในขณะที่ทำโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า เช่น การใช้การรอนสิทธิที่ดินหรือบนฟ้าแทนการเวนคืนที่ดินทั้งหมด

- ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: เป็นการสร้างความเท่าเทียมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในโครงการ เพื่อไม่ให้เกิดช่องว่างการเอาเปรียบ เปรียบผลประโยชน์นอกเหนือจากสัญญาที่ได้จัดขณะก่อสร้าง

- การวางแผนพื้นที่ว่าง: เช่น การกำหนดให้มีพื้นที่สัญจรของผู้คน การเว้นช่องถนน เพื่อให้รถสามารถสัญจรได้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้า

- การจัดช่องทางการร้องเรียน: การที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถมีช่องทางในการร้องเรียนเมื่อเกิดปัญหาหรือเกิดความไม่ชอบธรรม เช่น ผู้รับเหมาไม่สามารถทำโครงการให้สำเร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด การรับฟังความเห็นจากชุมชน เพื่อปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบของสังคม

### ● การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม

-การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม: การดำเนินโครงการโดยคำนึงถึงปัญหาทางสิ่งแวดล้อมขณะดำเนินการก่อสร้าง เช่น การเลือกใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างแทนวัสดุที่ส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรอบโครงการ การไม่ปล่อยมลพิษทางอากาศและน้ำมากเกินไป

- ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด: เช่น การจัดการในการเลือกใช้ทรัพยากรอย่างถูกวิธี ไม่ส่งผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม

- การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม: การรับรู้ถึงวิถีชีวิตประจำวันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการ เมื่อมีโครงการก่อสร้างเกิดขึ้น ทำให้การดำเนินชีวิตของผู้คนเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพแวดล้อมเดิมอย่างไร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ: มีการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมและธรรมชาติไม่ให้อุญหายไปจากเดิม มีมาตรการในการควบคุมการก่อสร้างโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อวัฒนธรรมและธรรมชาติ

#### ● การควบคุมมาตรฐาน

- การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ: การปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐทั้งทางกฎหมายควบคุมการก่อสร้างและกฎหมายแรงงาน เพื่อก่อสร้างโครงการโดยไม่เกิดปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย

- การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน: การตรวจสอบและแก้ไขปัญหาขณะก่อสร้างโครงการโดยมีหน่วยงานที่ให้คำปรึกษาผลกระทบต่อสังคมในโครงการก่อสร้าง

- การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม: การที่ผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างกระทำตามข้อตกลงที่สังคมโดยรอบโครงการพึงปฏิบัติตั้งแต่ก่อนการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจในสังคม

#### ● สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง

- การลดผลกระทบทางสุขภาพ: เช่น การสร้างมาตรการป้องกันโรคโควิด (COVID-19) โดยตรวจวัดอุณหภูมิและสวมหน้ากากอนามัยก่อนเข้าสู่โครงการ

- การป้องกันอาชญากรรม: การลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างที่มีการดำเนินการของโครงการทั้งในโครงการและชุมชนบริเวณรอบๆ โครงการ เช่น การติดตั้งไฟส่องสว่าง

- การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ: การที่ประชาชนมีความมั่นใจในความปลอดภัยของโครงการรถไฟฟ้าหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ เช่น การสร้างประตูกันระหว่างชานชาลากับรถไฟฟ้า เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

- ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน: เช่น มีหน่วยกู้และตรวจสอบวัตถุระเบิด(EOD) เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจสร้างความเสียหายร้ายแรงต่อโครงการและผู้คน

#### ● เศรษฐกิจและสังคม

- การจ้างงานในสังคม: เกิดการจ้างงาน เพื่อให้ผู้คนในชุมชนมีโอกาสในการสร้างอาชีพเมื่อโครงการแล้วเสร็จ

- การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน: เป็นการสนับสนุนธุรกิจให้ลงทุนในพื้นที่ชุมชน รวมถึงการจัดพื้นที่ในการค้าขายบริเวณรอบๆโครงการ เพื่อให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจในชุมชน

- การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ: การที่สิ่งปลูกสร้างโดยรอบโครงการมีมูลค่าสูงขึ้น เนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

- การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน: เช่น การข่อมถนนที่เกิดการทรุดตัวเนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า
- การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม: เช่น ทำให้ชุมชนมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น มีความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น
- **การเข้าถึงและความพึงพอใจ**
  - การเข้าถึงข้อมูล: การที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถรับรู้และเข้าใจในข้อมูลของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า แล้วพิจารณาว่าจะส่งผลกระทบต่อสังคมอย่างไร และสามารถเข้าถึงด้านงบประมาณในการก่อสร้าง เช่น สามารถตรวจสอบงบประมาณในการดำเนินโครงการได้อย่างโปร่งใส
  - การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ: ความสามารถในการเข้าถึงที่ตั้งของโครงการ เช่น ที่ตั้งโครงการไม่ไกลกับระบบสาธารณะโดยรอบโครงการ มีทางเดิน sky walk สำหรับพลเมืองซึ่งทำให้พลเมืองมีวิถีชีวิตที่ดีขึ้น
  - ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ: เช่น ผู้ใช้โครงการรู้สึกสะดวกสบายในการใช้รถไฟฟ้าในการเลี่ยงปัญหาการจราจรที่ติดขัด
  - ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม: เพื่อให้มีการเข้าถึงทางด้านภาษาและทำให้ผู้ใช้บริการมีโอกาสที่จะทำการติดต่อสื่อสารกับคนที่มีความรู้พื้นฐานทางวัฒนธรรมที่ต่างกัน
  - การพิจารณาความสวยงามของโครงการ: เช่น การพัฒนาความสวยงามของสถานี เพื่อสร้างทัศนียภาพภายในสถานีให้มีความพึงพอใจต่อผู้ใช้บริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคม  
 อย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า  
 Factors indicating social sustainable satisfaction of stakeholders in  
 skytrain projects

หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา  
 ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์  
 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ณ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

\*ข้อมูลที่ได้จากการสอบถามจะถูกใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น และจะถูกเก็บไว้เป็นความลับ ไม่มีทางเป็นไปได้ที่จะระบุหรืออ้างถึงท่านผู้ตอบแบบสอบถามได้เลย หลังจากการศึกษาเสร็จสิ้นลงข้อมูลที่ได้จากท่านจะถูกทำลาย และการตอบแบบสอบถามใช้เวลาประมาณ 10-20 นาที

ขอขอบคุณอย่างสูงในการตอบแบบสอบถามของท่าน

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

**ส่วนที่ 1** ข้อมูลพื้นฐานของผู้ทำแบบสอบถาม (เจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการก่อสร้าง)

**1.1 ) เจ้าของโครงการรถไฟฟ้า**

**คำแนะนำการตอบ:** กรุณาเติมคำในช่องว่างและเขียน ✓ ใน  ตามความเป็นจริง (อาจเขียน ✓ มากกว่า 1 แห่ง ถ้าเหมาะสม)

1. ขอทราบคุณสมบัติของท่านดังนี้

1.1 ตำแหน่งปัจจุบัน.....

1.2 ระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบัน..... ปี.....เดือน

1.3 หน้าที่ปัจจุบันของท่านเกี่ยวข้องกับ

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> บริหารโครงการก่อสร้าง                  | <input type="checkbox"/> ควบคุมงานก่อสร้าง |
| <input type="checkbox"/> ประมาณราคาและร่วมสนับสนุนการยื่นประมูล | <input type="checkbox"/> อื่นๆ.....        |

1.4 ประสบการณ์ทางด้านการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 5 ปี | <input type="checkbox"/> 5-10 ปี  |
| <input type="checkbox"/> 11-15 ปี      | <input type="checkbox"/> 16-20 ปี |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 20 ปี |                                   |

1.5 คุณวุฒิหรือสาขาการศึกษา

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> วิศวกรรมศาสตร์ โปรรະบุสาขา..... | <input type="checkbox"/> สถาปัตยกรรม |
| <input type="checkbox"/> การจัดการงานก่อสร้าง            | <input type="checkbox"/> อื่นๆ.....  |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

## 1.2 ) ผู้รับเหมา

**คำแนะนำการตอบ:** กรุณาเติมคำในช่องว่างและเขียน ✓ ใน  ตามความเป็นจริง (อาจเขียน ✓ มากกว่า 1 แห่ง ถ้าเหมาะสม)

### 1. ขอรบกวนคุณสมบัติของท่านดังนี้

1.1 ตำแหน่งปัจจุบัน.....

1.2 ระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบัน..... ปี.....เดือน

1.3 หน้าที่ปัจจุบันของท่านเกี่ยวข้องกับ

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> บริหารโครงการก่อสร้าง                  | <input type="checkbox"/> ควบคุมงานก่อสร้าง |
| <input type="checkbox"/> ประมาณราคาและร่วมสนับสนุนการยื่นประมูล | <input type="checkbox"/> อื่นๆ.....        |

1.4 จำนวนโครงการรถไฟฟ้าที่ท่านเคยมีส่วนร่วมในการทำงาน

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 5 โครงการ | <input type="checkbox"/> มากกว่า 5 โครงการ |
|---|--|

1.5 ประสบการณ์การทำงานด้านการก่อสร้างรถไฟฟ้า

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 5 ปี | <input type="checkbox"/> 5-10 ปี  |
| <input type="checkbox"/> 11-15 ปี      | <input type="checkbox"/> 16-20 ปี |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 20 ปี |                                   |

1.6 คุณวุฒิหรือสาขาการศึกษา

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> วิศวกรรมศาสตร์ โป้ตรระบุดสาขา..... | <input type="checkbox"/> สถาปัตยกรรม |
| <input type="checkbox"/> การจัดการงานก่อสร้าง               | <input type="checkbox"/> อื่นๆ.....  |

### 2. ขอรบกวนคุณสมบัติขององค์กรของท่านดังนี้

2.1 ระยะเวลารวมที่องค์กรได้ก่อตั้ง..... ปี

2.2 มูลค่าโดยประมาณของงานก่อสร้างรถไฟฟ้าที่องค์กรของท่านเคยทำ..... ล้านบาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

### 1.3 ) ชุมชนใกล้เคียงโครงการก่อสร้าง

**คำแนะนำการตอบ:** กรุณาเติมคำในช่องว่างและเขียน ✓ ใน  ตามความเป็นจริง (อาจเขียน ✓ มากกว่า 1 แห่ง ถ้าเหมาะสม)

1.เพศ

ชาย  หญิง  อื่นๆ

2.อายุ ..... ปี

3.สถานภาพ

โสด  สมรส  อื่นๆ

4.การศึกษา

ประถมศึกษา  มัธยมศึกษา  
 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ/ชั้นสูง  ปริญญาตรี  
 ปริญญาโท  อื่นๆ (ระบุ) .....

5.อาชีพ

ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ  พนักงานรัฐวิสาหกิจ  
 พนักงานบริษัทเอกชน  ประกอบธุรกิจส่วนตัว  
 เกษตรกรรม  รับจ้างทั่วไป  
 นักเรียน/นักศึกษา  อื่น ๆ (ระบุ) .....

6.ท่านพักอาศัยในพื้นที่ใกล้เคียงกับบริเวณโครงการรถไฟฟ้าอย่างไร

น้อยกว่า 1 กิโลเมตร  ประมาณ 2-3 กิโลเมตร  
 ประมาณ 4-5 กิโลเมตร  มากกว่า 5 กิโลเมตร

7.ระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการใช้เส้นทาง/ถนน เพื่อไปทำธุรกิจต่อวัน ..... ชั่วโมง

8.โดยปกติท่านใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทใด

รถโดยสารประจำทาง  รถไฟฟ้า  
 รถไฟ  อื่นๆ (ระบุ) .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

**ส่วนที่ 2:** เพื่อแสดงทัศนคติหรือความคิดเห็นของท่านที่มีต่อปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ส่วนนี้แยกคำถามออกตามกลุ่มของปัจจัย 6 ปัจจัยและแยกเป็นปัจจัยย่อยตามกลุ่มของปัจจัยนั้นๆ โดยเป็นการสอบถามระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย และกำหนดช่วงวัดที่มีค่าต่อเนื่องกัน 5 ระดับ ดังนี้

\*กรุณาเขียน ○ รอบตัวเลข 1-5 ที่กำหนดสามารถตอบเลือกได้แค่ 1 คำตอบต่อ 1 ปัจจัย

- 1 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **ต่ำมาก** หรือไม่มีความสำคัญต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า
- 2 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **ต่ำ** ต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า
- 3 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **ปานกลาง** ต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า
- 4 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **สูง** ต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า
- 5 หมายถึง ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้น **สูงมาก** ต่อการบ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

มีปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ดังแสดงในตารางด้านล่าง ขอทราบระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปทำการวิเคราะห์ ในลำดับต่อไป และในส่วนนี้ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเพิ่มเติมปัจจัยอื่นๆหากเห็นว่าปัจจัยที่กำหนดไว้ยังไม่ครบถ้วน

ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย ที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใน โครงการรถไฟฟ้า	ระดับของความสำคัญ สูงมาก.....ต่ำมาก
<b>2.1 ความเท่าเทียมกันในสังคม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ: การกำหนดข้อตกลงร่วมกันเพื่อสร้างความพึงพอใจในสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในขณะที่ทำโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า เช่น การใช้การรอนสิทธิที่ดินหรือบนฟ้าแทนการเวนคืนที่ดินทั้งหมด</li> </ul>	5 4 3 2 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: เป็นการสร้างความเท่าเทียมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในโครงการ เพื่อไม่ให้เกิดช่องว่างการเอาเปรียบ เปรียบผลประโยชน์นอกเหนือจากสัญญาที่ได้จัดขณะก่อสร้าง</li> </ul>	5 4 3 2 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การวางแผนพื้นที่ว่าง: เช่น การกำหนดให้มีพื้นที่สัญจรของผู้คน การเว้นช่องถนน เพื่อให้รถสามารถสัญจรได้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้า</li> </ul>	5 4 3 2 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การจัดช่องทางการร้องเรียน: การที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถมีช่องทางในการร้องเรียนเมื่อเกิดปัญหาหรือเกิดความไม่ชอบธรรม เช่น ผู้รับเหมาไม่สามารถทำโครงการให้สำเร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด การรับฟังความเห็นจากชุมชน เพื่อปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบของสังคม</li> </ul>	5 4 3 2 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● อื่น ๆ โปรดระบุ.....</li> </ul>	5 4 3 2 1
<b>2.2 การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม</b>	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

<ul style="list-style-type: none"> <li>● การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม: การดำเนินโครงการโดยคำนึงถึงปัญหาทางสิ่งแวดล้อมขณะดำเนินการก่อสร้าง เช่น การเลือกใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างแทนวัสดุที่ส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรอบโครงการ การไม่ปล่อยมลพิษทางอากาศและน้ำมากเกินไป</li> </ul>	5	4	3	2	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด: เช่น การจัดการในการเลือกใช้ทรัพยากรอย่างถูกวิธีไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> </ul>	5	4	3	2	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม: การรับรู้ถึงวิถีชีวิตประจำวันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการ เมื่อมีโครงการก่อสร้างเกิดขึ้น ทำให้การดำเนินชีวิตของผู้คนเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพแวดล้อมเดิมอย่างไร</li> </ul>	5	4	3	2	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ: มีการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมและธรรมชาติไม่ให้อุญหายไปจากเดิม มีมาตรการในการควบคุมการก่อสร้างโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อวัฒนธรรมและธรรมชาติ</li> </ul>	5	4	3	2	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● อื่น ๆ โปรดระบุ.....</li> </ul>	5	4	3	2	1
<b>2.3 การควบคุมมาตรฐาน</b>					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

<ul style="list-style-type: none"> <li>● การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ: การปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐทั้งทางกฎหมายควบคุมการก่อสร้างและกฎหมายแรงงาน เพื่อก่อสร้างโครงการโดยไม่เกิดปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย</li> <li>● การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน: การตรวจสอบและแก้ไขปัญหาล่วงหน้าก่อนก่อสร้างโครงการโดยมีหน่วยงานที่ให้คำปรึกษาผลกระทบต่อสังคมในโครงการก่อสร้าง</li> <li>● การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม: การที่ผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างกระทำตามข้อตกลงที่สังคมโดยรอบโครงการพึงปฏิบัติตั้งแต่ก่อนการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจในสังคม</li> <li>● อื่น ๆ โปรดระบุ.....</li> </ul>	5	4	3	2	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การลดผลกระทบทางสุขภาพ: เช่น การสร้างมาตรการป้องกันโรคโควิด (COVID-19) โดยตรวจวัดอุณหภูมิและสวมหน้ากากอนามัยก่อนเข้าสู่โครงการ</li> <li>● การป้องกันอาชญากรรม: การลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างที่มีการดำเนินการของโครงการทั้งในโครงการและชุมชนบริเวณรอบๆ โครงการ เช่น การติดตั้งไฟส่องสว่าง</li> <li>● การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ: การที่ประชาชนมีความมั่นใจในความปลอดภัยของโครงการรถไฟฟ้าหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ เช่น การสร้างประตูกันระหว่างชานชาลากับรถไฟฟ้า เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>● ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน: เช่น มีหน่วยกู้และตรวจสอบวัตถุระเบิด(EOD) เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจสร้างความเสียหายร้ายแรงต่อโครงการและผู้คน</li> <li>● อื่น ๆ โปรดระบุ.....</li> </ul>	5	4	3	2	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การลดผลกระทบทางสุขภาพ: เช่น การสร้างมาตรการป้องกันโรคโควิด (COVID-19) โดยตรวจวัดอุณหภูมิและสวมหน้ากากอนามัยก่อนเข้าสู่โครงการ</li> <li>● การป้องกันอาชญากรรม: การลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างที่มีการดำเนินการของโครงการทั้งในโครงการและชุมชนบริเวณรอบๆ โครงการ เช่น การติดตั้งไฟส่องสว่าง</li> <li>● การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ: การที่ประชาชนมีความมั่นใจในความปลอดภัยของโครงการรถไฟฟ้าหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ เช่น การสร้างประตูกันระหว่างชานชาลากับรถไฟฟ้า เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>● ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน: เช่น มีหน่วยกู้และตรวจสอบวัตถุระเบิด(EOD) เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจสร้างความเสียหายร้ายแรงต่อโครงการและผู้คน</li> <li>● อื่น ๆ โปรดระบุ.....</li> </ul>	5	4	3	2	1
<b>2.4 สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง</b>					
<b>2.5 เศรษฐกิจและสังคม</b>					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

<ul style="list-style-type: none"> <li>● การจ้างงานในสังคม: เกิดการจ้างงาน เพื่อให้ผู้คนในชุมชนมีโอกาสนในการสร้างอาชีพเมื่อโครงการแล้วเสร็จ</li> <li>● การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน: เป็นการสนับสนุนธุรกิจให้ลงทุนในพื้นที่ชุมชน รวมถึงการจัดพื้นที่ในการค้าขายบริเวณรอบๆโครงการ เพื่อให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจในชุมชน</li> <li>● การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ: การที่สิ่งปลูกสร้างโดยรอบโครงการมีมูลค่าสูงขึ้น เนื่องจากมีโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้น</li> <li>● การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน: เช่น การข่อมถนนที่เกิดการทรุดตัวเนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า</li> <li>● การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม: เช่น ทำให้ชุมชนมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น มีความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น</li> <li>● อื่น ๆ โปรดระบุ.....</li> </ul>	5	4	3	2	1
5	4	3	2	1	
5	4	3	2	1	
5	4	3	2	1	
5	4	3	2	1	
5	4	3	2	1	
<b>2.6 การเข้าถึงและความพึงพอใจ</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การเข้าถึงข้อมูล: การที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถรับรู้และเข้าใจในข้อมูลของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าแล้วพิจารณาว่าจะส่งผลกระทบต่อสังคมอย่างไร และสามารถเข้าถึงด้านงบประมาณในการก่อสร้าง เช่น สามารถตรวจสอบงบประมาณในการดำเนินโครงการได้อย่างโปร่งใส</li> <li>● การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ: ความสามารถในการเข้าถึงที่ตั้งของโครงการ เช่น ที่ตั้งโครงการไม่ไกลกับระบบสาธารณะโดยรอบโครงการ มีทางเดิน sky walk สำหรับพลเมืองซึ่งทำให้พลเมืองมีวิถีชีวิตที่ดีขึ้น</li> <li>● ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ: เช่น ผู้ใช้โครงการรู้สึกสะดวกสบายในการใช้รถไฟฟ้าในการเลี่ยงปัญหาการจราจรที่ติดขัด</li> </ul>	5	4	3	2	1
5	4	3	2	1	
5	4	3	2	1	
5	4	3	2	1	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ทำกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

<ul style="list-style-type: none"> <li>● ความเป็นสากลทางการสื่อสารและวัฒนธรรม: เพื่อให้มีการเข้าถึงทางด้านภาษาและทำให้ผู้ใช้บริการมีโอกาสที่จะทำการติดต่อสื่อสารกับคนที่มีพื้นฐานทางวัฒนธรรมที่ต่างกัน</li> </ul>	5	4	3	2	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การพิจารณาความสวยงามของโครงการ: เช่น การพัฒนาความสวยงามของสถานี เพื่อสร้างทัศนียภาพภายในสถานีให้มีความพึงพอใจต่อผู้ใช้บริการ</li> </ul>	5	4	3	2	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>● อื่น ๆ โปรดระบุ.....</li> </ul>					



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

This material is reserved for educational use only, not allowed for commercial use.

Forbidden to modify the content, and cite the document when use.

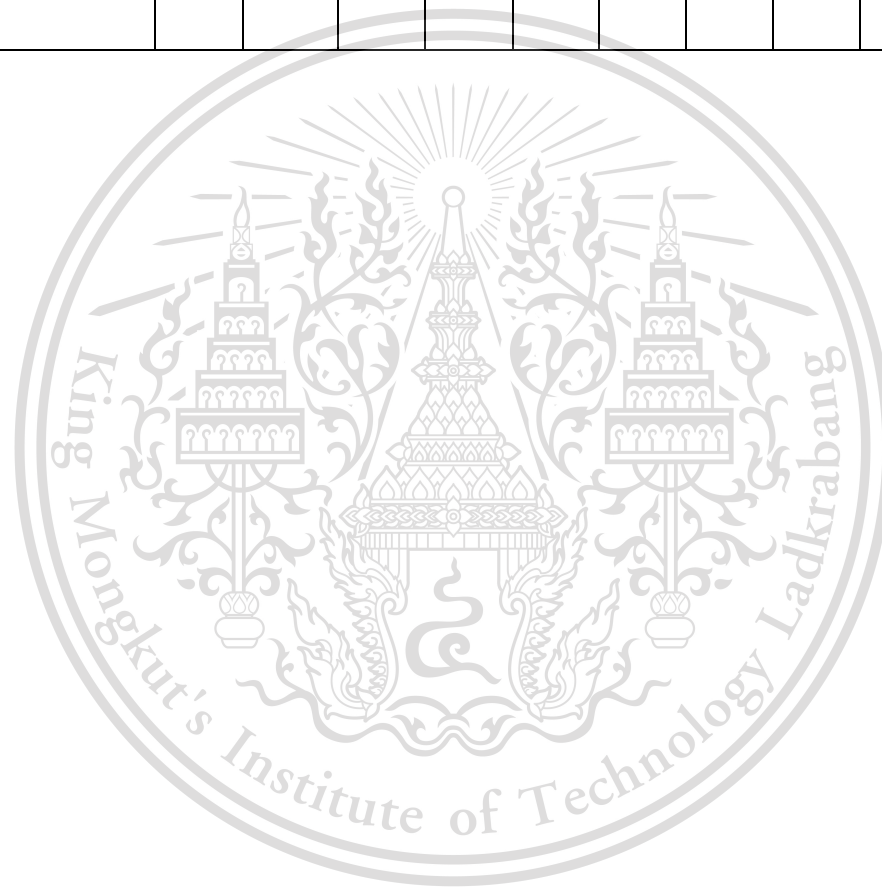
ตารางที่ ค.1 แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของเจ้าของโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 13 ชุด

รายการ	ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม (ชุด)												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ส่วนที่ 1 : คุณสมบัติของท่าน													
1.1 ตำแหน่งปัจจุบัน	Site engineer	Division manager	Site engineer	Construction manager	Project engineer	Project engineer	Site engineer	Purchasing manager	Project engineer	Project manager	Site engineer	Site engineer	Advisor
1.2 ระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบัน (ปี)	5	1	7	7	12	10	10	2	3	3	5	2	4
1.3 หน้าที่ปัจจุบัน													
-บริหารโครงการก่อสร้าง	1		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1
-ประมาณราคาและร่วมสนับสนุนการยื่นประมูล								1					
-ควบคุมงานก่อสร้าง													1
-อื่นๆ		1											
1.4 ประสบการณ์ทางด้านก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า													
-น้อยกว่า 5 ปี													
-5-10 ปี	1		1	1		1	1		1		1	1	1
-11-15 ปี					1			1		1			
-16-20 ปี													
-มากกว่า 20 ปี		1											

1.5 คุณวุฒิหรือสาขาการศึกษา														
-วิศวกรรมศาสตร์	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
-สถาปัตยกรรม														
-การจัดการงานก่อสร้าง														
-อื่นๆ		1												
ส่วนที่ 2 : ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า														
2.1 ความเท่าเทียมกันในสังคม														
-การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	5	4	4	4	5	3	3	5	4	5	2	5	4	
-ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	5	4	5	4	5	4	4	4	5	5	3	4	5	
-การวางแผนพื้นที่ว่าง	4	3	5	5	5	5	2	5	3	5	3	4	5	
-การจัดช่องทางการศึกษา	5	2	5	5	4	5	5	4	4	5	3	5	5	
-อื่นๆ														
2.2 การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม														
-การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5	3	5	5	
-ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	5	4	3	4	3	4	3	5	4	5	3	5	4	
-การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	5	3	2	4	4	3	2	4	4	5	3	5	4	
-การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	5	4	5	4	2	5	1	4	4	5	3	5	5	
-อื่นๆ														

2.3 การควบคุมมาตรฐาน													
-การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	4	4	5	4	5	5	3	4	5	5	4	5	5
-การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	5	3	4	4	4	5	2	5	4	5	3	5	5
-การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	4	4	4	4	5	5	2	4	5	5	4	5	5
-อื่นๆ													
2.4 สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง													
-การลดผลกระทบทางสุขภาพ	5	4	5	5	5	5	2	4	5	5	3	5	5
-การป้องกันอาชญากรรม	5	4	4	5	4	3	2	3	4	5	3	4	5
-การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	5	4	5	5	5	4	4	4	4	5	4	5	5
-ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	3	5	5
-อื่นๆ													
2.5 เศรษฐกิจและสังคม													
-การจ้างงานในสังคม	5	4	3	2	5	5	3	3	3	4	3	5	5
-การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	5	3	3	2	1	5	2	4	4	5	3	5	3
-การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	5	5	5	3	5	5	2	4	3	5	4	5	5
-การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	5	3	5	4	4	3	5	5	3	5	4	5	4
-การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	5	3	5	4	5	4	3	5	5	5	3	5	5
-อื่นๆ													
2.6 การเข้าถึงและความพึงพอใจ													
-การเข้าถึงข้อมูล	5	4	5	4	4	5	3	4	3	5	3	5	5
-การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4	5	5	4	5	5	2	4	4	5	3	5	5

-ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	5	5	5	4	5	4	2	5	5	5	3	5	5
-ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	5	3	5	4	5	5	2	4	3	5	3	5	4
-การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	5	3	4	3	5	5	2	4	3	5	2	5	4
-อื่นๆ													



ตารางที่ ค.2 แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของผู้รับเหมา จำนวน 23 ชุด

รายการ	ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม (ชุด)												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ส่วนที่ 1 : คุณสมบัติของท่าน													
1.1 ตำแหน่ง ปัจจุบัน	Site engineer	Site engineer	Site engineer	Assistant manager	Complaint officer	Officer	Assistant director project	Project manager	Senior engineer	Senior engineer	Site engineer	Site engineer	Site engineer
1.2 ระยะเวลาที่ ดำรงตำแหน่งใน ปัจจุบัน (ปี)	1	5	4	4	3	3	3	3	3	10	7	15	10
1.3 หน้าที่ปัจจุบัน													
-บริหารโครงการ ก่อสร้าง			1		1	1	1						
-ประมาณราคาและ ร่วมสนับสนุนการ ยื่นประมูล	1						1						

-ควบคุมงาน ก่อสร้าง	1			1				1	1	1	1	1	1
-อื่นๆ		1	1			1							
1.4 จำนวน โครงการรถไฟฟ้าที่ ท่านเคยมีส่วนร่วม ในการทำงาน													
-น้อยกว่า 5 โครงการ	1	1	1		1	1		1	1	1	1	1	1
-มากกว่า 5 โครงการ				1		1							
1.5 ประสบการณ์ การทำงานด้าน ก่อสร้างรถไฟฟ้า													
-น้อยกว่า 5 ปี	1		1						1				
-5-10 ปี		1			1					1	1		1
-11-15 ปี						1						1	
-16-20 ปี				1									
-มากกว่า 20 ปี							1	1					
1.6 คุณวุฒิหรือ สาขาการศึกษา													

-วิศวกรรมศาสตร์	1	1	1	1			1	1	1	1	1	1	
-สถาปัตยกรรม											1		
-การจัดการงาน ก่อสร้าง					1	1							
-อื่นๆ									1				1
2.ขอทราบ คุณสมบัติของ องค์กรของท่านดังนี้													
2.1 ระยะเวลารวม ที่องค์กรได้ก่อตั้ง (ปี)	30	59	50	33	10	30	50	62	63	63	27	62	62
2.2 มูลค่า โดยประมาณของ งานก่อสร้าง รถไฟฟ้าที่องค์กร ของท่านเคยทำ (ล้านบาท)	-	13,380	42,000	400,000	100,000	79,221.24	100,000	18,570	30,000	30,000	18,570	115,200	18,570
ส่วนที่ 2 : ปัจจัย หลักและปัจจัยย่อย ที่บ่งชี้ถึงความพึง พอใจด้านสังคม อย่างยั่งยืนของผู้มี													

ส่วนได้ส่วนเสียใน โครงการรถไฟฟ้า													
2.1 ความเท่าเทียม กันในสังคม													
-การมีส่วนร่วมใน การตัดสินใจ	4	3	3	4	5	3	5	1	2	1	5	4	2
-ความเป็นธรรมของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3	5	3	5	5	3	5	4	4	3	5	4	4
-การวางแผนพื้นที่ ว่าง	4	5	3	3	4	3	3	5	4	3	5	4	5
-การจัดช่องทาง การเรียน	4	1	3	4	4	3	3	3	4	4	5	4	5
-อื่นๆ													
2.2 การคำนึงถึง สภาพแวดล้อม													
-การลดปัญหา สิ่งแวดล้อม	4	3	3	5	5	4	5	4	4	4	4	5	5
-ความสามารถใน การเลือกทรัพยากร อย่างมี ประสิทธิภาพและ ประหยัด	4	3	3	5	4	3	5	4	4	3	4	5	5

-การเรียนรู้ พฤติกรรมของ มนุษย์ต่อ สิ่งแวดล้อม	3	5	4	4	5	3	3	4	3	3	3	4	3
-การอนุรักษ์มรดก ทางวัฒนธรรมและ ธรรมชาติ	3	5	3	5	4	3	5	3	3	3	5	4	5
-อื่นๆ													
2.3 การควบคุม มาตรฐาน													
-การปฏิบัติตาม กฎหมายของทาง ภาครัฐ	4	5	3	5	5	4	5	4	5	3	5	5	5
-การปรับปรุง คุณภาพของไซต์ งาน	4	3	3	5	5	3	5	4	4	4	5	5	5
-การปฏิบัติตาม ระเบียบของสังคม	4	5	3	5	5	3	5	4	4	3	5	4	5
-อื่นๆ													
2.4 สุขภาพ ความ ปลอดภัยและความ เสี่ยง													

-การลดผลกระทบ ทางสุขภาพ	5	5	4	5	5	3	5	4	5	4	5	5	5
-การป้องกัน อาชญากรรม	5	5	4	5	5	3	5	4	4	3	5	4	5
-การได้รับความ เชื่อมั่นจาก สาธารณะ	4	1	4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	4
-ความพร้อมในการ รับมือเหตุฉุกเฉิน	4	2	4	4	5	4	4	3	4	4	5	3	2
-อื่นๆ													
2.5 เศรษฐกิจและ สังคม													
-การจ้างงานใน สังคม	3	3	5	5	5	4	3	5	4	4	3	4	4
-การพัฒนาเชิง พาณิชย์ในชุมชน	3	3	5	5	5	4	3	5	4	4	3	4	4
-การเพิ่มมูลค่า ทรัพย์สินโดยรอบ โครงการ	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5
-การลดผลกระทบ การก่อสร้างต่อ ชุมชน	3	5	4	4	5	3	4	3	5	4	3	5	5

-การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	3	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	5
-อื่นๆ													
2.6 การเข้าถึงและความพึงพอใจ													
-การเข้าถึงข้อมูล	4	3	3	4	5	3	3	3	3	4	5	3	4
-การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	3	5	5	4	5	3	4	4	4	4	5	4	4
-ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4	5	5	5	5	3	4	5	5	5	5	4	5
-ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	4	3	4	5	5	3	3	4	4	4	5	4	4
-การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	3	3	4	5	5	4	4	4	4	4	5	4	4
-อื่นๆ													

ตารางที่ ค.2 แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของผู้รับเหมา จำนวน 23 ชุด (ต่อ)

รายการ	ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม (ชุด)									
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
ส่วนที่ 1 : คุณสมบัติ ของท่าน										
1.1 ตำแหน่งปัจจุบัน	Site engineer	Site engineer	Site engineer	Site engineer	Chief E&M	Interface trackwork engineer	Coordination manager	Professional guard	Project manager	Site engineer
1.2 ระยะเวลาที่ดำรง ตำแหน่งในปัจจุบัน (ปี)	15	8	5	10	2	9	6	20	1	9
1.3 หน้าที่ปัจจุบัน										
-บริหารโครงการ ก่อสร้าง	1		1	1			1		1	
-ประมาณราคาและ ร่วมสนับสนุนการยื่น ประมูล		1								
-ควบคุมงานก่อสร้าง		1	1		1					1

-อื่นๆ						1		1		
1.4 จำนวนโครงการ รถไฟฟ้าที่ท่านเคยมี ส่วนร่วมในการ ทำงาน										
-น้อยกว่า 5 โครงการ	1	1	1	1	1			1	1	1
-มากกว่า 5 โครงการ						1	1			
1.5 ประสบการณ์ การทำงานด้าน ก่อสร้างรถไฟฟ้า										
-น้อยกว่า 5 ปี			1							
-5-10 ปี	1	1		1		1		1	1	1
-11-15 ปี								1		
-16-20 ปี										
-มากกว่า 20 ปี					1					
1.6 คุณวุฒิหรือสาขา การศึกษา										
-วิศวกรรมศาสตร์	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
-สถาปัตยกรรม										
-การจัดการงาน ก่อสร้าง										

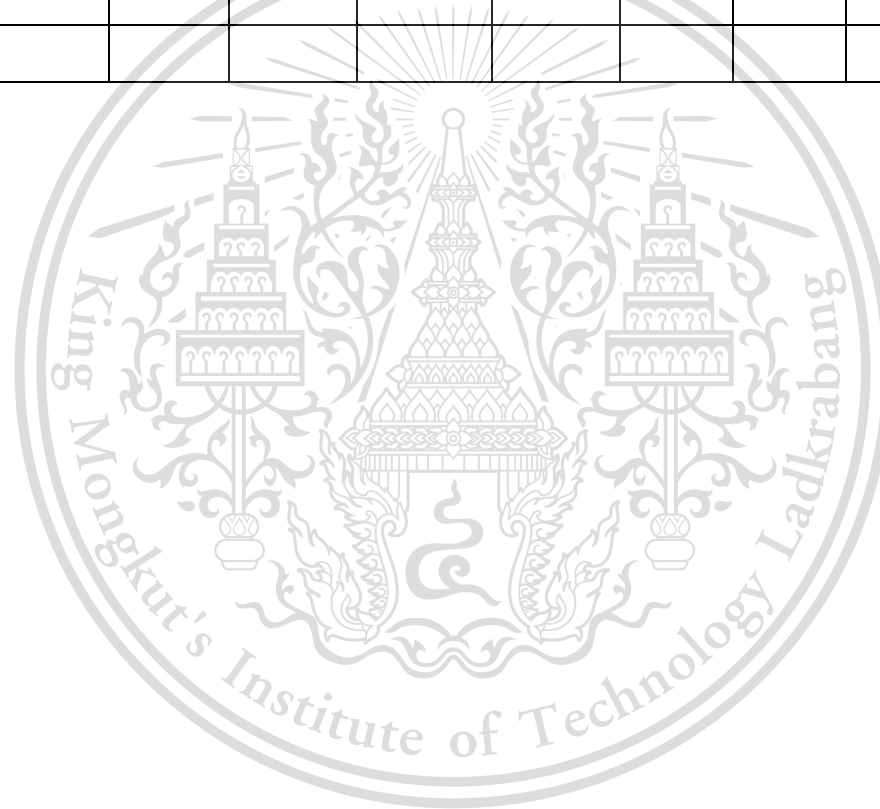
-อื่นๆ								1		
2.ขอทราบคุณสมบัติ ขององค์กรของท่าน ดังนี้										
2.1 ระยะเวลารวมที่ องค์กรได้ก่อตั้ง (ปี)	45	48	48	40	53	45	48	50	20	58
2.2 มูลค่า โดยประมาณของงาน ก่อสร้างรถไฟฟ้าที่ องค์กรของท่านเคย ทำ (ล้านบาท)	20,000	4,000	20,000	20,000	400,000	30,000	100,000	20,000	50,000	36,000
ส่วนที่ 2 : ปัจจัยหลัก และปัจจัยย่อยที่บ่งชี้ ถึงความพึงพอใจด้าน สังคมอย่างยั่งยืนของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใน โครงการรถไฟฟ้า										
2.1 ความเท่าเทียม กันในสังคม										
-การมีส่วนร่วมในการ ตัดสินใจ	5	4	3	1	5	3	4	5	4	4

-ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	5	4	4	1	5	4	5	5	4	4
-การวางแผนพื้นที่ว่าง	5	4	5	1	4	5	5	5	4	4
-การจัดช่องทางการร้องเรียน	5	4	5	1	5	5	4	4	4	4
-อื่นๆ										
2.2 การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม										
-การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	4	4	4	1	5	4	4	5	5	5
-ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	4	4	4	1	4	5	4	5	4	5
-การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	4	4	5	2	4	5	4	4	4	5
-การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	4	4	5	3	5	4	4	5	4	5
-อื่นๆ										

2.3 การควบคุม มาตรฐาน										
-การปฏิบัติตาม กฎหมายของทาง ภาครัฐ	5	5	5	2	5	4	4	4	4	5
-การปรับปรุง คุณภาพของไซต์งาน	5	5	5	2	5	4	4	4	4	5
-การปฏิบัติตาม ระเบียบของสังคม	5	5	5	2	4	4	5	4	4	5
-อื่นๆ										
2.4 สุขภาพ ความ ปลอดภัยและความ เสี่ยง										
-การลดผลกระทบ ทางสุขภาพ	5	5	5	2	4	5	4	5	5	5
-การป้องกัน อาชญากรรม	5	5	5	2	4	5	4	5	4	5
-การได้รับความ เชื่อมั่นจากสาธารณะ	5	5	5	2	4	5	5	5	5	5
-ความพร้อมในการ รับมือเหตุฉุกเฉิน	5	5	5	2	4	5	4	5	4	5
-อื่นๆ										

2.5 เศรษฐกิจและสังคม										
-การจ้างงานในสังคม	5	5	2	2	4	4	5	4	4	5
-การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	5	4	3	2	4	4	5	4	4	5
-การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	5	5	5	2	4	4	5	4	4	5
-การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	5	5	4	3	4	5	5	4	5	5
-การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	5	5	5	3	4	3	5	4	5	5
-อื่นๆ										
2.6 การเข้าถึงและความพึงพอใจ										
-การเข้าถึงข้อมูล	4	4	5	3	4	5	4	4	4	5
-การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4	4	5	3	4	4	4	4	4	5
-ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	5	4	5	3	4	5	5	5	5	5

-ความเป็นสากล ทางการสื่อสาร และวัฒนธรรม	5	4	3	3	4	4	5	5	4	5
-การพิจารณาความ สวยงามของโครงการ	5	4	3	3	4	4	3	4	4	5
-อื่นๆ										



ตารางที่ ค.3 แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 32 ชุด

รายการ	ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม (ชุด)												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.เพศ													
-ชาย	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1		1
-หญิง		1										1	
2.อายุ (ปี)	52	24	24	22	22	21	22	22	45	22	21	22	26
24320.สถานภาพ													
-โสด	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
-สมรส													
-อื่นๆ													
4.การศึกษา													
-ประถมศึกษา													
-มัธยมศึกษา													
-ประกาศนียบัตรวิชาชีพ/ชั้นสูง													
-ปริญญาตรี		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
-ปริญญาโท	1												
-อื่นๆ													
5.อาชีพ													
-ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ													

-พนักงานรัฐวิสาหกิจ														
-พนักงานบริษัทเอกชน	1	1	1						1					1
-ประกอบธุรกิจส่วนตัว														
-เกษตรกรกรรม														
-รับจ้างทั่วไป														
-นักเรียน/นักศึกษา				1	1	1	1	1		1	1	1		
-อื่นๆ														
6.ท่านพักอาศัยในพื้นที่ใกล้เคียงกับบริเวณโครงการ รถไฟฟ้าอย่างไร														
-น้อยกว่า 1 กิโลเมตร		1	1	1					1					
-ประมาณ 2-3 กิโลเมตร	1						1	1						
-ประมาณ 4-5 กิโลเมตร								1			1			
-มากกว่า 5 กิโลเมตร					1					1		1	1	
7.ระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการใช้เส้นทาง/ถนน เพื่อไป ทำธุรกิจต่อวัน (ชั่วโมง)	2	3	0.5	0.5	4	1	1	2	2	2	2	2	2	0.25
8.โดยปกติท่านใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทใด														
-รถโดยสารประจำทาง	1				1		1	1	1	1		1		
-รถไฟฟ้า		1	1	1	1		1		1	1				
-รถไฟ						1					1			
-อื่นๆ														1

ส่วนที่ 2 : ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า													
2.1 ความเท่าเทียมกันในสังคม													
-การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	1	4	3	3	5	3	2	1	4	4	5	5	5
-ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3	4	3	3	5	3	2	3	3	5	5	3	2
-การวางแผนพื้นที่ว่าง	1	5	3	3	5	3	4	3	4	5	5	3	1
-การจัดช่องทางการศึกษา	3	4	3	3	5	3	4	5	3	5	5	2	2
-อื่นๆ													
2.2 การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม													
-การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	2	3	3	3	5	3	4	4	3	4	5	4	1
-ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	3	4	3	3	5	3	4	5	3	4	5	4	3
-การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	4	3	3	3	5	3	4	3	3	3	5	4	3
-การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	3	3	3	4	5	3	3	4	2	4	5	4	1
-อื่นๆ													
2.3 การควบคุมมาตรฐาน													
-การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	3	5	3	4	5	2	5	5	3	4	5	4	2
-การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	4	5	3	4	5	2	4	5	3	5	5	3	2
-การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	3	5	3	5	5	2	4	4	2	4	5	3	3
-อื่นๆ													

2.4 สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง													
-การลดผลกระทบทางสุขภาพ	1	5	3	5	5	4	5	5	4	5	5	2	5
-การป้องกันอาชญากรรม	3	5	3	4	5	3	4	5	1	5	5	2	4
-การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	3	5	3	5	5	3	3	5	2	5	5	3	2
-ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	3	5	3	5	5	3	4	5	2	3	5	2	2
-อื่นๆ													
2.5 เศรษฐกิจและสังคม													
-การจ้างงานในสังคม	5	4	3	3	5	3	4	5	4	3	5	4	4
-การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	4	5	3	5	5	3	4	5	4	4	5	4	4
-การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	5	4	3	4	5	5	4	5	5	5	5	4	3
-การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	4	5	3	4	5	3	4	5	3	4	5	4	2
-การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	5	5	3	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5
-อื่นๆ													
2.6 การเข้าถึงและความพึงพอใจ													
-การเข้าถึงข้อมูล	1	4	3	4	5	3	2	3	2	4	5	4	3
-การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	3	5	3	4	5	3	4	5	3	5	5	4	3
-ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4	5	3	4	5	2	5	5	4	3	5	2	3
-ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	3	5	3	4	5	3	4	5	3	4	5	3	2
-การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	3	5	3	4	5	3	4	5	1	4	5	3	3
-อื่นๆ													

ตารางที่ ค.3 แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 32 ชุด (ต่อ)

รายการ	ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม (ชุด)												
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1.เพศ													
-ชาย				1	1			1	1	1	1	1	1
-หญิง	1	1	1			1	1						
2.อายุ (ปี)	24	20	30	28	25	24	24	24	19	28	24	22	22
3.สถานภาพ													
-โสด	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
-สมรส			1										
-อื่นๆ													
4.การศึกษา													
-ประถมศึกษา													
-มัธยมศึกษา													
-ประกาศนียบัตรวิชาชีพ/ชั้นสูง													
-ปริญญาตรี	1	1	1	1	1	1		1	1	1		1	1
-ปริญญาโท							1				1		
-อื่นๆ													
5.อาชีพ													
-ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ										1			

-พนักงานรัฐวิสาหกิจ														
-พนักงานบริษัทเอกชน	1		1	1	1	1		1						
-ประกอบธุรกิจส่วนตัว														
-เกษตรกรกรรม														
-รับจ้างทั่วไป														
-นักเรียน/นักศึกษา		1						1		1		1	1	1
-อื่นๆ														
6.ท่านพักอาศัยในพื้นที่ใกล้เคียงกับบริเวณโครงการ รถไฟฟ้าอย่างไร														
-น้อยกว่า 1 กิโลเมตร						1	1			1			1	
-ประมาณ 2-3 กิโลเมตร								1						
-ประมาณ 4-5 กิโลเมตร						1						1		
-มากกว่า 5 กิโลเมตร	1	1	1				1		1					1
7.ระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการใช้เส้นทาง/ถนน เพื่อไป ทำธุรกิจต่อวัน (ชั่วโมง)	0.25	2	1	0.5	0.5	1	1	0.5	0.5	1.5	0.5	0.5	0.5	1.5
8.โดยปกติท่านใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทใด														
-รถโดยสารประจำทาง	1	1					1		1			1	1	1
-รถไฟฟ้า			1	1	1	1	1					1		1
-รถไฟ														
-อื่นๆ									1		1			

ส่วนที่ 2 : ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า													
2.1 ความเท่าเทียมกันในสังคม													
-การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	2	4	4	1	3	5	4	3	3	5	3	3	3
-ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	2	4	5	1	5	5	5	3	4	5	3	4	5
-การวางแผนพื้นที่ว่าง	3	4	4	4	5	5	5	4	5	4	3	3	5
-การจัดช่องทางการศึกษา	3	5	4	3	2	4	5	3	5	5	3	4	3
-อื่นๆ													
2.2 การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม													
-การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	2	5	4	4	4	4	4	2	3	5	4	3	5
-ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	2	4	3	4	5	4	3	3	2	5	3	4	5
-การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	3	4	4	5	4	5	3	3	2	5	4	4	4
-การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	2	4	4	3	5	5	4	3	2	5	2	4	1
-อื่นๆ													
2.3 การควบคุมมาตรฐาน													
-การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	3	4	4	4	3	5	3	4	5	4	4	4	4
-การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	2	4	4	4	4	5	4	3	5	5	2	4	5
-การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	3	4	4	4	4	4	3	3	5	4	3	4	4
-อื่นๆ													

2.4 สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง													
-การลดผลกระทบทางสุขภาพ	3	4	3	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4
-การป้องกันอาชญากรรม	3	4	3	5	5	4	5	4	5	5	4	3	5
-การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	4	4	3	5	5	4	5	3	5	5	5	3	5
-ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	3	4	4	3	5	5	4	2	4	5	5	4	4
-อื่นๆ													
2.5 เศรษฐกิจและสังคม													
-การจ้างงานในสังคม	1	4	3	3	4	4	3	2	5	5	4	3	2
-การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	2	4	2	2	4	4	4	2	5	5	5	5	4
-การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	2	4	2	4	5	4	5	3	5	5	3	4	1
-การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	2	4	3	3	5	5	5	3	4	5	3	4	5
-การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4	4	3	5	5	4	4	3	4	5	4	5	5
-อื่นๆ													
2.6 การเข้าถึงและความพึงพอใจ													
-การเข้าถึงข้อมูล	2	4	2	4	4	4	3	3	3	5	2	3	3
-การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4	4	2	5	4	4	4	4	4	4	2	4	5
-ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	3	4	2	5	5	4	4	3	4	5	4	4	5
-ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	2	4	3	2	5	4	3	3	2	5	2	4	3
-การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	1	4	4	2	4	3	2	3	3	5	3	4	1
-อื่นๆ													

ตารางที่ ค.3 แสดงข้อมูลแบบสอบถามที่ใช้วิเคราะห์ของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 32 ชุด (ต่อ)

รายการ	ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม (ชุด)					
	27	28	29	30	31	32
1.เพศ						
-ชาย	1	1			1	1
-หญิง			1	1		
2.อายุ (ปี)	22	22	25	54	24	28
3.สถานภาพ						
-โสด	1	1	1	1	1	1
-สมรส						
-อื่นๆ						
4.การศึกษา						
-ประถมศึกษา						
-มัธยมศึกษา	1					
-ประกาศนียบัตรวิชาชีพ/ชั้นสูง						
-ปริญญาตรี		1	1		1	1
-ปริญญาโท				1		
-อื่นๆ						
5.อาชีพ						
-ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ						
-พนักงานรัฐวิสาหกิจ						

-พนักงานบริษัทเอกชน			1		1	1
-ประกอบธุรกิจส่วนตัว						
-เกษตรกร						
-รับจ้างทั่วไป				1		
-นักเรียน/นักศึกษา	1	1				
-อื่นๆ						
6.ท่านพักอาศัยในพื้นที่ใกล้เคียงกับบริเวณโครงการ รถไฟฟ้าอย่างไร						
-น้อยกว่า 1 กิโลเมตร				1	1	
-ประมาณ 2-3 กิโลเมตร						
-ประมาณ 4-5 กิโลเมตร		1	1			
-มากกว่า 5 กิโลเมตร	1					1
7.ระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการใช้เส้นทาง/ถนน เพื่อไป ทำธุรกิจต่อวัน (ชั่วโมง)	1	1	1	1	0.5	1.5
8.โดยปกติท่านใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทใด						
-รถโดยสารประจำทาง	1		1			
-รถไฟฟ้า					1	
-รถไฟ						
-อื่นๆ		1		1		1

ส่วนที่ 2 : ปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า						
2.1 ความเท่าเทียมกันในสังคม						
-การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	1	1	4	1	3	3
-ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	1	1	3	1	2	1
-การวางแผนพื้นที่ว่าง	2	3	4	1	3	1
-การจัดช่องทางการศึกษา	1	4	3	1	2	1
-อื่นๆ						
2.2 การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม						
-การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	2	2	4	4	2	2
-ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	3	3	4	3	3	1
-การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	3	3	3	2	5	3
-การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	2	3	3	3	4	3
-อื่นๆ						
2.3 การควบคุมมาตรฐาน						
-การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	3	3	4	3	4	1
-การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	4	1	3	5	2	1
-การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	3	2	4	3	3	2
-อื่นๆ						

2.4 สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง						
-การลดผลกระทบทางสุขภาพ	3	5	5	5	3	1
-การป้องกันอาชญากรรม	2	5	4	5	3	2
-การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	3	5	5	5	3	1
-ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	4	4	4	3	3	1
-อื่นๆ						
2.5 เศรษฐกิจและสังคม						
-การจ้างงานในสังคม	2	4	4	2	1	2
-การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	2	5	3	4	1	3
-การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	2	5	5	5	4	3
-การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	3	1	4	5	4	5
-การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4	5	5	5	4	4
-อื่นๆ						
2.6 การเข้าถึงและความพึงพอใจ						
-การเข้าถึงข้อมูล	2	1	4	3	3	3
-การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4	5	4	5	4	3
-ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	2	4	5	4	4	3
-ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	3	4	4	4	4	3
-การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	3	2	3	4	5	3
-อื่นๆ						