

การศึกษาผลกระทบของโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

STUDY ON IMPACTS OF THE OVERPASS SRINAGARINDRA -

SUARNABHUMI AIRPORT ON MOTORWAY NO.7



ปริญญาานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2561

การศึกษาผลกระทบของโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

STUDY ON IMPACTS OF THE OVERPASS SRINAGARINDRA -

SUARNABHUMI AIRPORT ON MOTORWAY NO.7



ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2561

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

STUDY ON IMPACTS OF THE OVERPASS SRINAGARINDRA -
SUARNABHUMI AIRPORT ON MOTORWAY NO.7




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
ACADEMIC YEAR 2018

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองโครงการพิเศษ

หัวข้อโครงการพิเศษ การศึกษาผลกระทบของโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ –
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
STUDY ON IMPACTS OF THE OVERPASS SRINAGARINDRA -
SUARNABHUMI AIRPORT ON MOTORWAY NO.7

นักศึกษา นายเศรษฐสิทธิ์ ตลอดโธสงดาภา รหัสประจำตัว 58011265
นางสาวอรวรรณ แย้มสรवल รหัสประจำตัว 58011429
นายอุกฤษฏ์ มন্ত্রী รหัสประจำตัว 58011462
หลักสูตร วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา
อาจารย์ที่ปรึกษา รศ.ดร.แหลมทอง เหล่าคงถาวร

คณะกรรมการสอบโครงการพิเศษ	ลายมือชื่อ
รศ.ดร.แหลมทอง เหล่าคงถาวร	
ผศ.ดร.ชลิตา อู่ตะเภา	
ผศ.สมเกียรติ ขวัญพุกษ์	

ภาควิชาวิศวกรรมโยธารับรองแล้ว



(ผศ.ดร.อาทิตย์ เพชรศศิธร)

หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา

วันที่.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาผลกระทบของโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยาน

สุพรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

นาย เศรษฐสิทธิ์	ตลอดไธสงดาภา	58011265
นางสาว อรวรรณ	แย้มสรवल	58011429
นาย อุกฤษฏ์	มนตรี	58011462
รศ.ดร. แหลมทอง	เหล่าคงถาวร	อาจารย์ที่ปรึกษา ปีการศึกษา 2561

บทคัดย่อ

โครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุพรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นโครงการขนาดใหญ่ วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของโครงการเพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับโครงการในอนาคต กลุ่มประชากร คือผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ช่วงแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 5 เขต ได้แก่ เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตสะพานสูง เขตประเวศ และเขตลาดกระบัง ที่อยู่ห่างจากตัวโครงการภายในรัศมี 1 กิโลเมตร การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีของ Taro Yamane โดยใช้วิธีกำหนดตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) กำหนดความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับให้เกิดระหว่างค่าจริงและค่าประมาณการร้อยละ 5 ได้จำนวน 400 ตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม ด้วยวิธี SPSS (statistical package for the social sciences) จากการศึกษาพบว่าภาพรวมระดับทัศนคติที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการของผู้อยู่อาศัยที่อยู่ตามแนวเส้นทางของโครงการอยู่ในระดับ “ปานกลาง” และจากระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาด้านมลภาวะมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ดังนั้นผู้จัดทำโครงการจึงควรมีวิธีการในการบรรเทาปัญหาด้านมลภาวะที่จะเกิดขึ้นเมื่อดำเนินโครงการแก่ผู้อยู่อาศัยโดยรอบและผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

คำสำคัญ: ทางยกระดับ, ผลกระทบจากการก่อสร้าง, โครงการขนาดใหญ่

STUDY ON IMPACTS OF THE OVERPASS SRINAGARINDRA - SUVARNABHUMI AIRPORT ON MOTORWAY NO.7

Mr. Sethasit	Talodthaisongdapha	58011265
Miss. Orawan	Yamsroul	58011429
Mr. Ukrit	Montri	58011462
Assoc.Prof.Dr.Laemthong	Laokhongthavorn	Advisor

Academic Year 2018

ABSTRACT

The Overpass Srinagarindra-Suvarnabhumi Airport on Motorway no.7 is a mega project. The objective of this research is to study impacts of this project as a case study for similar future projects. Studied population is residents living in the area of 1 kilometer in radius along project route which governs 5 districts including Bangkok, Suanluang, Saphan Sung, Prawet and Ladkrabang. Four hundred sample size was computed using Taro Yamane's method, with purposive sampling, and 5% error allowed. The tool of this study is questionnaires analyzed by SPSS (statistical package for the social sciences). From the study found that impact level from attitude of residents along the project is "Medium" and the impact of pollution is the highest expected impact. So, project responsibility should have the measurement and solution to reduce pollution from project.

Keywords: overpass, impact of construction, mega project

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากได้รับความอนุเคราะห์ช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รศ.ดร.แหลมทอง เหล่าคงถาวร ที่กรุณาให้คำปรึกษาปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง คอยแนะนำช่วยเหลือ ในการแก้ไขปัญหา คอยให้ความรู้ เอาใจใส่ ตลอดจนให้ความช่วยเหลือจนสำเร็จได้ด้วยดี พวกเรา ผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านอาจารย์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ได้ให้ความรู้ในทุก ๆ รายวิชาที่ศึกษาเพื่อเป็นพื้นฐาน โดยคณาจารย์ท่านต่างๆ ได้ถ่ายทอดความรู้ทั้งทางด้านวิชาการ ความรู้ทั่วไป และประสบการณ์ต่าง ๆ จนสามารถนำมาใช้ในการทำงานและการดำเนินชีวิตได้อย่างดีเยี่ยม ขอขอบคุณเพื่อนๆ ในภาควิชาวิศวกรรมโยธา ที่คอยให้คำแนะนำช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในการทำโครงการ รวมถึงตลอดระยะเวลาที่ได้เรียนรู้ศึกษาใน ภาควิชาโยธาอันตลอดมา

ขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ได้กรุณาให้ข้อมูลโดยการตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและครบถ้วน

สุดท้ายขอขอบพระคุณ บิดา มารดาอันเป็นที่เคารพรักยิ่ง ซึ่งเป็นผู้ให้ความรักและกำลังใจในการสนับสนุนการศึกษาเล่าเรียนของคณะผู้จัดทำมาโดยตลอด ทำให้คณะผู้จัดทำมีวันนี้ได้ คณะผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งในพระคุณเป็นอย่างสูง

เศรษฐสิทธิ์ ตลอดไธสงดาภา
อรรวรรณ แยมสรवल
อุกฤษณ์ มนตรี

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VIII
สารบัญรูป.....	IX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	1
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	2
1.4 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	2
1.4.1 แผนภูมิขั้นตอนการศึกษางานวิจัย.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 ความเป็นมาโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7.....	5
2.1.1 รายละเอียดโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7.....	6
2.1.2 รูปแบบของทางยกระดับ.....	8
2.1.3 รูปแบบทางขึ้นลง สถานีบริการและด่านเก็บค่าผ่านทางของทางยกระดับ.....	11
2.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	15
2.2.1 คำจำกัดความของคำว่า “ผลกระทบ”.....	15
2.2.2 คำจำกัดความของคำว่า “สิ่งแวดล้อม”.....	15
2.2.3 คำจำกัดความของคำว่า “ผลกระทบสิ่งแวดล้อม”.....	16

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.4 คำจำกัดความของคำว่า “ความปลอดภัย” (Safety).....	16
2.2.5 ประเภทของผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....	17
2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	18
2.3.1 งานวิจัยภายในประเทศ.....	18
2.3.2 งานวิจัยต่างประเทศ.....	20
บทที่ 3 ระเบียบวิธีดำเนินงานวิจัย.....	24
3.1 รูปแบบงานวิจัย.....	24
3.2 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย.....	24
3.2.1 ประชากร.....	25
3.2.2 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง.....	25
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล.....	26
3.3.1 การทดสอบเครื่องมือ.....	26
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	27
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	28
3.5.1 ค่าเฉลี่ย (mean).....	28
3.5.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation, SD).....	28
3.7 การประเมินผลข้อมูล.....	28
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	30
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	30
4.1.1 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านที่อยู่อาศัย.....	30
4.1.2 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ.....	31
4.1.3 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ.....	32
4.1.4 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการนับถือศาสนา.....	33
4.1.5 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระดับการศึกษา.....	34
4.1.6 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ.....	35

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.1.7 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทาง โครงการ.....	37
4.1.8 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านความถี่ในการใช้งาน ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน).....	38
4.1.9 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้ใช้งาน บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน).....	39
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	40
4.2.1 การรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	40
4.2.2 แหล่งที่มาของการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	41
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบ ที่คาดว่าจะได้รับในด้านมลภาวะ.....	42
4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับใน ด้านความปลอดภัยและการจราจร.....	44
4.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับใน ด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่.....	45
4.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่น ๆ ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	47
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	48
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	48
5.2 อภิปราย.....	50
5.2.1 ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาด้านมลภาวะ.....	50
5.2.2 ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อ ต่อความปลอดภัยและการจราจร.....	50
5.2.3 ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อ ต่อการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่.....	51

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	51
เอกสารอ้างอิง.....	52
ภาคผนวก ก ตัวอย่างแบบสอบถาม.....	54
ภาคผนวก ข ข้อมูลการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS และสรุปผลแบบสอบถามคำถามปลายเปิด...60	
ภาคผนวก ค ประมวลภาพถ่ายการลงสำรวจในพื้นที่.....	74
ประวัติผู้เขียน.....	81



สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
2.1 แสดงเขตและแขวงที่โครงการสร้างผ่าน.....	6
3.1 แสดงจำนวนตัวอย่างที่ต้องการ.....	25
4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเขตที่อยู่อาศัย.....	31
4.2 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ.....	32
4.3 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ.....	33
4.4 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการนับถือศาสนา.....	34
4.5 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระดับการศึกษา.....	35
4.6 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ.....	36
4.7 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ.....	37
4.8 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน).....	38
4.9 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน).....	39
4.10 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านความรู้เกี่ยวกับโครงการ.....	40
4.11 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านแหล่งการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ.....	41
4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านมลภาวะ.....	43
4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านความปลอดภัยและการจราจร.....	44
4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่.....	46
4.15 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	47
ข.1 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด ส่วนที่ 3.1.....	70
ข.2 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด ส่วนที่ 3.2.....	71
ข.3 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด ส่วนที่ 3.2 (ต่อ).....	72
ข.4 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด ส่วนที่ 3.3.....	73

สารบัญรูปร่าง

รูป		หน้า
1.1	แผนภูมิขั้นตอนการศึกษางานวิจัย.....	3
2.1	พื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ.....	7
2.2	แนวเส้นทางของโครงการ.....	8
2.3	รูปแบบและรายละเอียดของทางยกระดับ.....	9
2.4	รูปแบบและรายละเอียดของทางยกระดับบริเวณสะพานกลับรถ.....	10
2.5	จุดขึ้นลง ด่านเก็บค่าผ่านทาง และจุดกลับรถของโครงการ.....	12
2.6	ทางขึ้น-ลง ศรีนครินทร์.....	13
2.7	ทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	13
2.8	ด่านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	14
2.9	ด่านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณลาดกระบัง.....	14
4.1	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเขตที่อยู่อาศัย.....	31
4.2	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ.....	32
4.3	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ.....	33
4.4	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการนับถือศาสนา.....	34
4.5	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระดับการศึกษา.....	35
4.6	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ.....	36
4.7	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ.....	37
4.8	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน).....	38
4.9	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน).....	39
4.10	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ.....	40
4.11	จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านแหล่งการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ.....	42
4.12	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านมลภาวะ.....	43

สารบัญรูปรูป (ต่อ)

รูป	หน้า
4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านความปลอดภัยและการจราจร.....	45
4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้าน การประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่.....	46
4.15 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	47
ข.1 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 1.....	60
ข.2 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 2.....	61
ข.3 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 3.....	62
ข.4 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 4.....	63
ข.5 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที่ 1.....	64
ข.6 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที่ 2.....	65
ข.7 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที่ 3.....	66
ข.8 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที่ 4.....	67
ข.9 ผลการคำนวณหาค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของกลุ่มตัวอย่าง.....	68
ค.1 สำรวจรอยต่อพื้นที่โครงการ.....	75
ค.2 สำรวจความคิดเห็นของเขตสวนหลวง (1).....	75
ค.3 สำรวจความคิดเห็นของเขตสวนหลวง (2).....	76
ค.4 สำรวจความคิดเห็นของเขตบางกะปิ.....	76
ค.5 สำรวจความคิดเห็นของเขตประเวศ (1).....	77
ค.6 สำรวจความคิดเห็นของเขตประเวศ (2).....	77
ค.7 สำรวจความคิดเห็นของเขตประเวศ (3).....	78
ค.8 สำรวจความคิดเห็นของเขตลาดกระบัง (1).....	78
ค.9 สำรวจความคิดเห็นของเขตลาดกระบัง (2).....	79
ค.10 สำรวจความคิดเห็นของเขตลาดกระบัง (3).....	79
ค.11 ส่งแบบสำรวจไปยังผู้นำชุมชน.....	80

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เส้นทางกรุงเทพฯ - ชลบุรี สายใหม่ (มอเตอร์เวย์) ได้มีการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 มีระยะทาง 82 กิโลเมตร ซึ่งทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อการคมนาคม การขนส่ง และการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก โดยจะเชื่อมกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังภาคตะวันออกที่เป็นแหล่งการท่องเที่ยว แหล่งอุตสาหกรรม และแหล่งธุรกิจการค้าที่สำคัญ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทำให้ความรวดเร็ว ความปลอดภัยและความสะดวกสบายของผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก แต่ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกมีการเติบโตในด้านประชากรและเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้รถใช้ถนนมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางแยกต่างระดับทับช้างขาเข้าและขาออก ทางแยกต่างระดับจุดตัดถนนร่มเกล้าและจุดตัดเข้าออก ICD กับมอเตอร์เวย์ระดับพื้น ทางกรมทางหลวงจึงศึกษาและวางแผนเพื่อสร้างทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ซึ่งจะผ่านพื้นที่ 5 เขตได้แก่ เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตสะพานสูง เขตประเวศและเขตลาดกระบัง เพื่อที่จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น แต่เนื่องจากพื้นที่ในการก่อสร้างส่วนใหญ่มีชุมชน โบราณสถาน สถานประกอบการธุรกิจ และสถาบันการศึกษาตั้งอยู่ตามแนวเส้นทาง ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่มีต่อประชาชน คณะผู้จัดทำจึงมีความประสงค์ที่จะศึกษาเพื่อให้ทราบถึงผลกระทบของโครงการที่มีต่อชุมชนในแนวพื้นที่เส้นทางโครงการ เพื่อเป็นกรณีศึกษาและหาแนวทางป้องกันและแก้ปัญหาต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผลกระทบด้านมลภาวะ ด้านความปลอดภัย การจราจร และด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ที่มีต่อโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ของผู้อยู่อาศัยรอบโครงการ

1.3 ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตพื้นที่ในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการศึกษาผลกระทบของโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เฉพาะบริเวณชุมชนในแนวพื้นที่เส้นทาง 5 เขต ได้แก่ เขตบางกระบือ เขตสวนหลวง เขตสะพานสูง เขตประเวศ และเขตลาดกระบัง ที่อยู่ห่างจากตัวโครงการรัศมี 1 กิโลเมตร

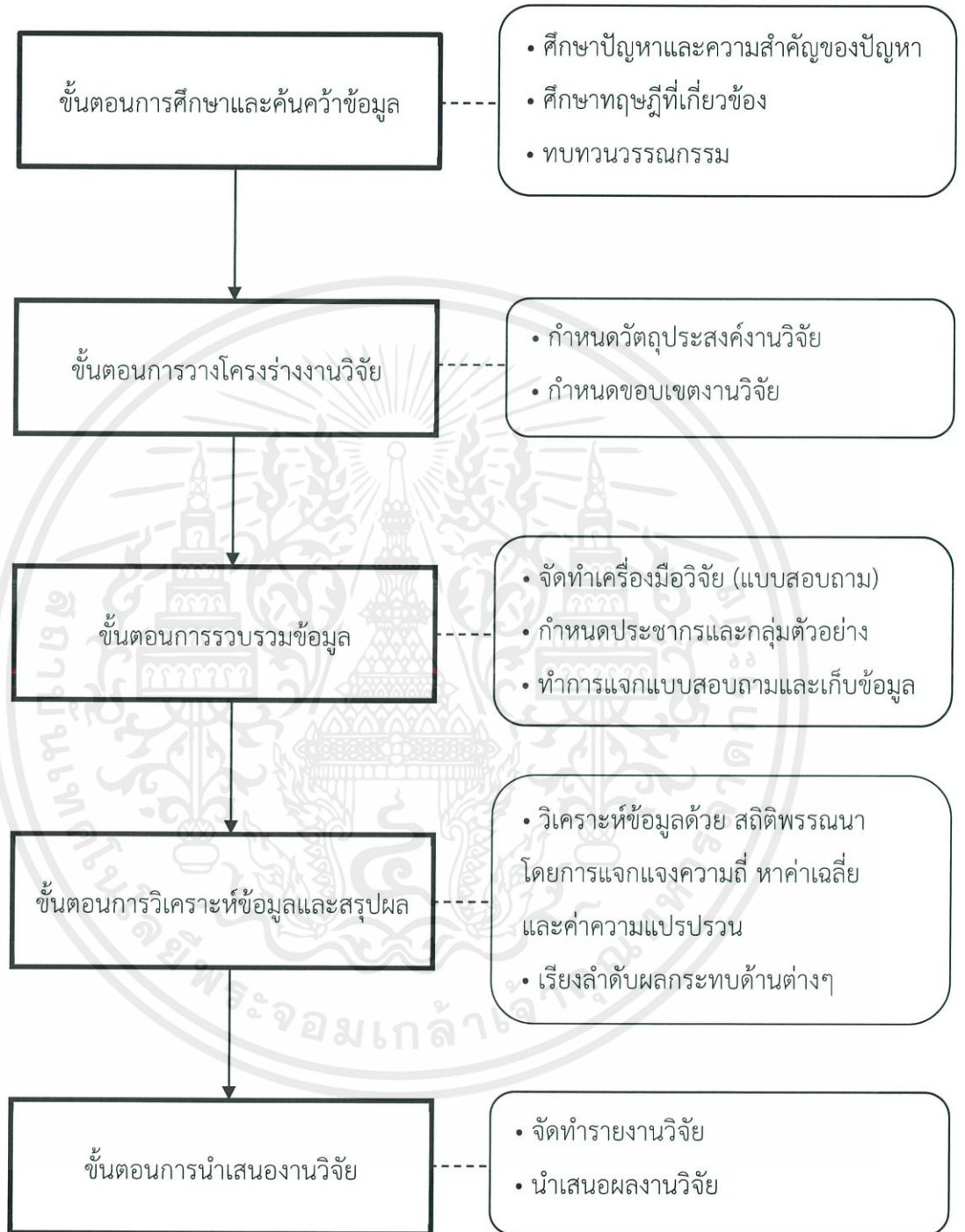
1.4 วิธีการดำเนินงานวิจัย

วิจัยโดยศึกษาผลกระทบของโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ที่มีผลกระทบต่อประชาชน สถานประกอบการ สถานศึกษาและศาสนสถานที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางทั้งในด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม โดยการศึกษาวรรณกรรมทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อทราบถึงผลกระทบด้านต่างๆที่เกิดจากโครงการก่อสร้าง ทำการรวบรวมผลกระทบด้านต่างๆที่ศึกษามาจากนั้น นำผลกระทบด้านต่างๆมาจัดทำเครื่องมือวิจัยเป็นแบบสอบถาม (questionnaire) ซึ่งแบบสอบถามจะแบ่งผลกระทบของโครงการเป็น 3 ด้านหลักๆคือ

- 1) ปัญหาด้านมลภาวะ
- 2) ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและการจราจร
- 3) ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่

จากนั้นนำแบบสอบถามไปทำการเก็บข้อมูลโดยการแจกแบบสอบถามผ่านทางผู้นำชุมชน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ โดยขนาดกลุ่มของตัวอย่างคำนวณจากหลักสถิติและทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (purposive sampling) โดยสนใจชุมชนที่ห่างแนวเส้นทางในรัศมี 1 กิโลเมตร เมื่อได้ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงนำแบบสอบถามมาประมวลผล วิเคราะห์และสรุปผลถึงจะทราบว่าผลกระทบด้านใดที่มีผลกับประชาชนในพื้นที่แนวเส้นทาง และมีความมากน้อยเพียงใด

1.4.1 แผนภูมิขั้นตอนการศึกษางานวิจัย



รูปที่ 1.1 แผนภูมิขั้นตอนการศึกษางานวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบผลกระทบด้านต่างๆของโครงการต่อชุมชนในแนวพื้นที่เส้นทางของโครงการ
2. ทราบข้อมูลความคิดเห็นต่อโครงการของผู้อยู่อาศัยบริเวณชุมชนในแนวพื้นที่เส้นทางของโครงการ
3. เพื่อเป็นแนวทางในการลดผลกระทบของโครงการที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน



บทที่ 2

แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความเป็นมาโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ปัจจุบันโครงข่ายถนนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปัญหาการจราจรเป็นอันมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างมากตามการเติบโตและการขยายตัวอย่างรวดเร็วของปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่) เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นช่วงๆ ต่อเนื่องจากกิโลเมตรที่ 0+000 บริเวณทางแยกศรีนครินทร์ ถึงกิโลเมตรที่ 13+000 บริเวณทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างมากตามการเติบโตและการขยายตัวอย่างรวดเร็วของปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว บริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเชื่อมต่อกับโครงข่ายของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความคับคั่งทางการเดินทางและการขนส่งทางอากาศอย่างมาก จากรายงานประจำปีของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ.2557 มีผู้โดยสารมาใช้บริการกว่า 50 ล้านคน และมีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์เข้า-ออก 1.23 ล้านตัน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ตามแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยได้แบ่งแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิออกเป็น 5 ระยะ และเมื่อพัฒนาจนสมบูรณ์เต็มขีดความสามารถจะประกอบด้วย ทางวิ่ง 4 เส้น สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 120 ล้านคน/ปี และมีหลุมจอดอากาศยานจำนวน 224 หลุมจอด เพื่อเป้าหมายให้ท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางการบินในทวีปเอเชีย

ส่วนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่) เป็นโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญในการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางของประเทศไปยังภาคตะวันออก รวมถึงเป็นทางสายหลักที่เชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และเป็นถนนสายสำคัญในการคมนาคมและขนส่งบริเวณพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว อาทิ การขยายตัวของธุรกิจ ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา คลังสินค้า สถานีขนส่งสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเขตนิคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อุตสาหกรรมที่สำคัญ ทำให้ปริมาณการเดินทางคมนาคมและขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นและติดขัด โดยเฉพาะในช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และส่งผลให้ระดับการให้บริการของทางหลวงพิเศษต่ำกว่าระดับมาตรฐานสากล และอาจก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชน

ดังนั้น หากมีการดำเนินการโครงการทางยกระดับบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ในช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คาดว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นในช่วงดังกล่าวได้ และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และสามารถรองรับปริมาณการเดินทางคมนาคมและขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

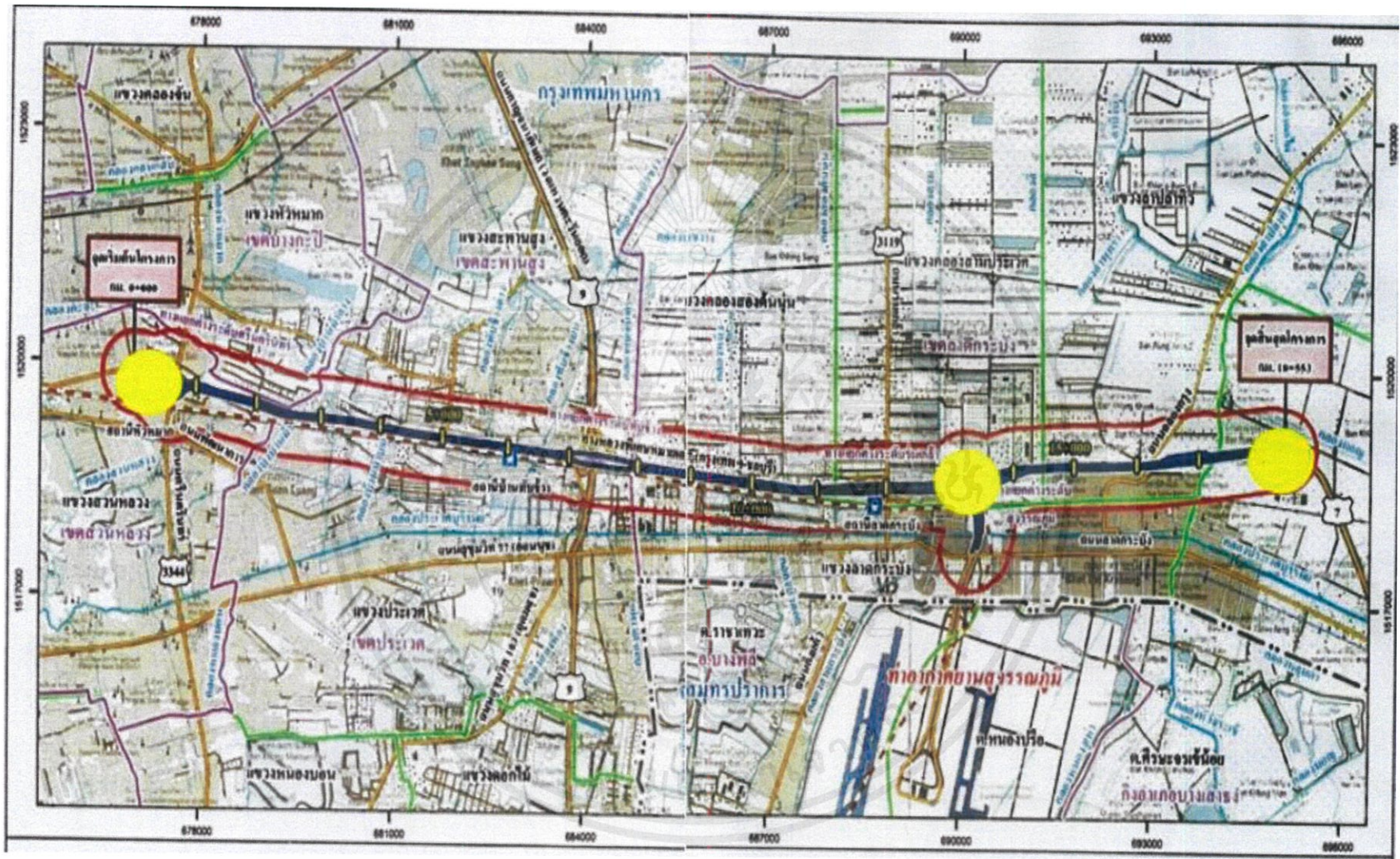
2.1.1 รายละเอียดโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

โครงการมีจุดเริ่มต้นที่กิโลเมตร 0+000 บริเวณทางแยกศรีนครินทร์ และจุดสิ้นสุดโครงการ กิโลเมตรที่ 18+553 ระยะทางรวม 18.5 กิโลเมตร เริ่มจาก เชื่อมกับปลายทางพิเศษศรีรัช เป็นทางยกระดับแบบแยกโครงสร้าง 4 ช่องจราจร ทิศทาง 2 ช่องจราจร และจากทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ขยายช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร งบประมาณเบื้องต้น 3,500 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปี พ.ศ. 2565 มีแนวเส้นทางโครงการผ่านเขตที่อยู่ในกรุงเทพมหานครทั้งหมด 5 เขต 9 แขวง ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 แสดงเขตและแขวงที่โครงการสร้างผ่าน

เขต	แขวง
1. เขตบางกะปิ	แขวงหัวหมาก
2. เขตสวนหลวง	แขวงสวนหลวง
3. เขตสะพานสูง	แขวงสะพานสูง
4. เขตประเวศ	แขวงประเวศ
5. เขตลาดกระบัง	แขวงคลองสองต้นนุ่น
	แขวงลาดกระบัง
	แขวงคลองสามประเวศ
	แขวงลำปลาทิว
	แขวงทับยาว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.1 พื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ (ที่มา: www.realist.co.th)



รูปที่ 2.2 แนวเส้นทางของโครงการ (ที่มา: www.svn-motorway7.com)

2.1.2 รูปแบบของทางยกระดับ

รูปแบบการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย ทางยกระดับขนาด 3 ช่องจราจร แยกทิศทางไปกลับทิศทางละ 3 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.60 เมตร ความกว้างทางยกระดับเท่ากับ 15.80 เมตร ความสูงประมาณ 18 เมตร ตั้งอยู่ภายในเขตทางของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยมีตอม่อและโครงสร้างส่วนใหญ่วางอยู่บริเวณร่อนน้ำซีดริมรั้ว ติดกับทางคู่ขนานด้านซ้ายทางและขวาทางของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และโครงสร้างทางยกระดับเป็น คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จรูป (Precast Concrete Box Girder)

2.1.3 รูปแบบทางขึ้นลง สถานีบริการและด่านเก็บค่าผ่านทางของทางยกระดับ

โดยจะมีทางขึ้นลงของทางยกระดับทั้งหมดสามจุดคือ จุดแรกบริเวณแยกศรีนครินทร์ จุดที่สองบริเวณด้านหน้าสนามบินสุวรรณภูมิ จุดที่สามบริเวณเขตลาดกระบังที่จุดสิ้นสุดโครงการ และจะมีด่านเก็บเงินสองจุดคือ จุดแรกบริเวณทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิและจุดที่สองบริเวณเขตลาดกระบังที่จุดสิ้นสุดโครงการ

1. ทางขึ้น-ลง ศรีนครินทร์

จะรับ-ส่งการจราจร ที่มาจากทางพิเศษศรีรัช ถนนศรีนครินทร์และโครงข่ายถนนใกล้เคียงเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเขตลาดกระบัง รวมทั้งการเดินทางไปยังพื้นที่ภาคตะวันออก

2. ทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จะรับ-ส่งการจราจร ที่มาจากทางพิเศษศรีรัช ถนนศรีนครินทร์และโครงข่ายถนนใกล้เคียงเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รองรับการเดินทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สู่อำเภอเมืองชั้นในของ กรุงเทพมหานคร โดยได้พิจารณาให้มีด่านยกระดับในบริเวณนี้ คือ “ด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เป็นด่านยกระดับจำนวนช่องเก็บค่าผ่านทาง 10 ช่อง (5ช่อง/ทิศทาง) สามารถรองรับการจราจรได้ 65,000 คัน/วัน โดยจะใช้พื้นที่ทางยกระดับเดิมที่ได้จัดเตรียมพื้นที่ด่านยกระดับไว้แล้ว

3. ทางขึ้น-ลง ลาดกระบัง จะรับ-ส่งการจราจรที่มาจากทางพิเศษศรีรัช ถนนศรีนครินทร์และโครงข่ายถนนใกล้เคียงไปยังพื้นที่ภาคตะวันออก รวมทั้งรองรับการเดินทางจากพื้นที่ภาคตะวันออกสู่พื้นที่เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยได้พิจารณาให้มีด่านยกระดับในบริเวณนี้ คือ “ด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณลาดกระบัง” ตั้งอยู่บริเวณทางยกระดับหลักก่อนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ รูปแบบเป็นด่านยกระดับ คร่อมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จำนวนช่องเก็บค่าผ่านทาง 22 ช่อง (11ช่อง/ทิศทาง) สามารถรองรับปริมาณการจราจร 165,000 คัน/วัน

โดยที่บริเวณจุดเริ่มต้นทางยกระดับของโครงการจะเข้าเชื่อมกับทางพิเศษศรีรัชโดยตรงส่วนบริเวณทางเชื่อมเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีทางยกระดับขนาด 2 ช่อง จราจรแยกออกทางยกระดับหลักเข้าเชื่อมกับทางยกระดับสุวรรณภูมิเดิม

จุดสิ้นสุดของทางยกระดับโครงการ จะมีการลดระดับลงสู่พื้นราบบริเวณเลย สะพานข้ามคลองลำปลาทิว เขตลาดกระบัง มีระยะห่างจากทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประมาณ 4.5 กม.



รูปที่ 2.5 จุดขึ้นลง ด่านเก็บค่าผ่านทาง และจุดกลับรถของโครงการ (ที่มา: <http://www.realist.co.th>)



รูปที่ 2.6 ทางขึ้น-ลง ศรีนครินทร์ (ที่มา: <http://www.realist.co.th>)



รูปที่ 2.7 ทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ที่มา: <http://www.realist.co.th>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.8 ด้านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ที่มา: <http://www.realist.co.th>)



รูปที่ 2.9 ด้านเก็บค่าผ่านทาง บริเวณลาดกระบัง (ที่มา: <http://www.realist.co.th>)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 คำจำกัดความของคำว่า “ผลกระทบ” (Impact)

ความหมายผลกระทบ คือ ผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง อาจเป็นผลที่เกิดขึ้น ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต เป็นไปทั้งทางบวกและทางลบและอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายและมิใช่เป้าหมาย หรือผลกระทบต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม (แสวง รัตนมงคลมาศ, 2538, หน้า 16-17 อ้างอิงใน ปารีชาติ สังขทิพย์, 2546)

ผลกระทบ หมายถึง ผลประโยชน์และหรือผลเสียหายอันเกิดขึ้นจากการกระทำเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยตรง (เสถียร เหลืองอร่าม, 2527, หน้า 1 อ้างอิงใน อุษา เพชรยิ้ม, 2542)

นิสาชล ทองแถม (2528 หน้า 4) ได้นิยามศัพท์ของผลกระทบ (Impact) ไว้ว่าหมายถึง สิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นใหม่ ทั้งที่มนุษย์สร้างขึ้นหรือเกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ ทั้งกายภาพ (Physical) และนามธรรม (Abstracts) เมื่อเกิดแล้วจะทำให้คุณภาพชีวิตทั้งหลายที่อาศัยอยู่ในระยะนั้น เปลี่ยนแปลงไปไม่มากนักน้อย

ประสิทธิ์ ตงยั้งศิริ (2542 หน้า 10) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบ (Impact) โดยทั่วไป หมายถึง ผลของการดำเนินกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงในสิ่งแวดล้อม โดยผลกระทบดังกล่าว อาจจำแนกออกตามประเภท ขนาด และระยะเวลา ได้ดังนี้ ประเภทของผลกระทบ ได้แก่ การสูญเสีย ทางเศรษฐกิจ เช่น การสูญเสียงาน ที่ดินทำกิน มูลค่าบ้านและทรัพย์สินลดลง ความสูญเสียบริการทางสังคม ความสูญเสียเกี่ยวกับวิถีดำเนินชีวิต ระดับของผลกระทบมีตั้งแต่ระดับที่น้อยจนถึงมาก ระยะเวลาของผลกระทบมีทั้งระยะสั้นและระยะยาว

จากที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่าผลกระทบ คือ ผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง อาจเป็นผลที่เกิดขึ้นทันที ในปัจจุบันหรืออาจเกิดในอนาคต เป็นได้ทั้งทางบวกและทางลบ และอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายหรือมิใช่กลุ่มเป้าหมายก็ได้ ซึ่งกระทบต่อสิ่งต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม

2.2.2 คำจำกัดความของคำว่า “สิ่งแวดล้อม” (Environment)

สิ่งแวดล้อม คือ ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบตัวของมนุษย์ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต (จับต้องได้และจับต้องไม่ได้) และนามธรรม (วัฒนธรรม แบบแผน ประเพณีความเชื่อ) มีอิทธิพล เกี่ยวโยงถึงกัน เป็นปัจจัยในการเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ผลกระทบจากปัจจัยหนึ่งจะมีส่วนเสริมสร้างหรือทำลายอีกส่วนหนึ่งอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ สิ่งแวดล้อมเป็นวงจรและวัฏจักรที่เกี่ยวข้องกันไปทั้งระบบอย่างไรก็ดี สิ่งแวดล้อมอาจแยกออกเป็นลักษณะกว้าง ๆ ได้เป็น 2 ส่วน คือ สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ เช่น ป่าไม้ ภูเขา แม่น้ำ อากาศ ดิน ทรัพยากรทุกประเภทและสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น

ชุมชนเมือง ทางยกระดับ โบราณสถาน ศิลปกรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม (สุวัจน์ สงวนวงศ์, 2540)

สิ่งแวดล้อม หมายถึง สรรพสิ่งที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติมนุษย์สร้างขึ้นให้เป็นประโยชน์ และโทษเห็นและไม่เห็นด้วยตาเปล่า เป็นรูปธรรมและสิ่งเป็นพิษและไม่เป็นพิษซึ่งสามารถกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า สิ่งแวดล้อมหมายถึง สิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัวเรา เป็นนิยามคำสั้นๆ ง่ายต่อการเข้าใจแต่ความหมายนี้ชี้ให้เห็นว่าสิ่งแวดล้อมในโลกใบนี้เป็นทุกสิ่งทุกอย่างไม่ว่าจะเป็น สิ่งของบ้านเรือน ถนน วัด แม่น้ำ ทะเล ดิน ป่าไม้ ภูเขาเหียบ ฯลฯ ความหมายของสิ่งแวดล้อม คำหลังนี้สะท้อนความหมายของความหมายแรกอย่างชัดเจนอันเป็นความหมายที่ถูกใช้ทุกวงการ แต่มีข้อน่าสังเกตว่าสิ่งแวดล้อมที่อยู่รอบๆ ตัวเรานั้นหลายสิ่งหลายอย่างมีทั้งใกล้ตัวเราทั้งแนวตั้ง และแนวนอนเป็นทั้งทรัพยากรธรรมชาติเป็นทั้งมลสาร ที่เป็นทั้งคุณและโทษต่อมนุษย์หรือ สิ่งแวดล้อมด้วยกันเอง (เกษม จันทรแก้ว, 2540, หน้า 1)

จากที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า สิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งต่างๆ ที่อยู่รอบตัวที่มองเห็นและมองไม่เห็น ทั้งที่ธรรมชาติสร้างขึ้นเองโดยเป็นไปตามวัฏจักรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ได้สร้างขึ้น เช่น สิ่งปลูกสร้าง ทางยกระดับ อาคารสูง

2.2.3 คำจำกัดความของคำว่า “ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม” (Environmental Impact)

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นใหม่หรือการจับกลุ่มใหม่ของสิ่งแวดล้อมทั้งที่มนุษย์สร้างขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติมีผล ทำให้สิ่งแวดล้อมเดิมหรือสิ่งแวดล้อมอื่นได้รับความกระทบกระเทือนจนมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทางใดทางหนึ่ง อาจเปลี่ยนแปลงทางเคมีและฟิสิกส์หรือทางชีวภาพที่อาจส่งผลร้ายต่อคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมนั้นๆ (ณรงค์ ฌ เชียงใหม่, 2534, หน้า 22 อ้างถึงใน เกษม จันทรแก้ว, 2524)

จากข้อความข้างต้น สรุปได้ว่า ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งที่เกิดจากกิจกรรมการใช้ชีวิต การกระทำของมนุษย์ หรือเกิดจากตัวธรรมชาติเอง ที่ส่งผลทำให้สิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปจากที่เป็นอยู่ซึ่งเป็นไปได้ทั้งทางบวกและทางลบ

2.2.4 คำจำกัดความของคำว่า “ความปลอดภัย” (Safety)

ชัยยุทธ ขวลิตนิธิกุล (2534, หน้า 64) กล่าวว่า ความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง สภาวะการปราศจากภัย หรือพ้นจากภัยอันตรายจากการบาดเจ็บ การเสี่ยงภัย การสูญเสีย โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการทำงานซึ่งเกิดจากสาเหตุนำและสาเหตุโดยตรง จึงจำเป็นต้องมีการป้องกันอุบัติเหตุเหล่านั้น

ไพจิตร บุญยานุเคราะห์ (2534, หน้า 52) กล่าวว่า ความปลอดภัยในการทำงาน คือ สภาพที่ไม่มีภัยหรืออันตราย และไม่เสี่ยงต่อสภาพที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือไม่ก่อให้เกิดสิ่งหนึ่งสิ่งใด ได้แก่ การบาดเจ็บ พิการ หรือตาย การเจ็บป่วยหรือเป็นโรค และทรัพย์สินเสียหาย

สรุปได้ว่า ความปลอดภัย หมายถึง การที่ร่างกายปราศจาก อุบัติภัยหรือทรัพย์สิน ปราศจากความเสียหายใดๆ เป็นสิ่งที่มนุษย์หรือสัตว์ย่อมต้องการ ความปลอดภัยทั้งสิ้น ความปลอดภัยจะเป็นประโยชน์มากหรือน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับปฏิบัติหรือ กระทำของตนเอง

2.2.5 ประเภทของผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แสวง รัตนมงคลมาศ (2538, หน้า 16-17 อ้างอิงใน ปาริชาติ สังขทิพย์, 2546) ได้สรุปความหมายผลกระทบ คือ ผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง อาจเป็นผลที่เกิดขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต เป็นไปทั้งทางบวกและทางลบและอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายและมีใช่เป้าหมายหรือผลกระทบต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างไรก็ดีเราสามารถแบ่ง ผลกระทบออกเป็นแง่มุมต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมเนื้อหา (Content) สามารถแบ่งออกได้เป็นหลายรูปแบบ คือ
 - 1.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับกระบวนการผลิตและกระบวนการกระจายสินค้าหรือบริการ เช่น ผลกระทบนโยบายที่มีต่อรายได้ต่อหัวต่อคน
 - 1.2 ผลกระทบทางการเมือง หมายถึง ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการจัดผลประโยชน์ทางด้านวัตถุ ตำแหน่ง หน้าที่ และเกียรติยศชื่อเสียง โดยมุ่งที่จะตอบคำถาม “ใครได้ ใครเสีย อะไร เมื่อไร และอย่างไร”
 - 1.3 ผลกระทบทางการกายภาพ หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นทางวัตถุตามธรรมชาติหรือชีววิทยา เช่น ผลกระทบที่ทำให้เกิดโรคมะเร็งจากการส่งเสริมการสูบบุหรี่
 - 1.4 ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสภาพนิเวศวิทยาทางอากาศ น้ำ เสียง และทางเดิน
 - 1.5 ผลกระทบทางสังคม หมายถึง ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับวิถีดำเนินชีวิตของราษฎรในแง่ของระบบคุณค่าและพฤติกรรมทางสังคม
2. การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมของความเป็นจริงที่เกิดขึ้น (Reality) เราอาจแบ่งได้เป็น สองประเภทใหญ่ ๆ คือ ผลกระทบในเชิงภาวะวิสัย (Objective Impact) ซึ่งได้แก่ ผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยไม่ขึ้นอยู่กับความรู้สึกนึกคิดของคน เช่น การดำเนินนโยบายคุมกำเนิด จะทำให้สัดส่วน ของผู้สูงอายุสูงขึ้นไม่ว่าใครจะรับรู้หรือไม่ เช่นนี้ก็จะเกิดขึ้นประเภทหนึ่งคือ ผลกระทบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เชิงอัตวิสัย (Subjective Impact) ได้แก่ผลกระทบที่เกิดขึ้นในความรู้สึกนึกคิดภายในจิตใจต่อความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ได้แก่ ด้านสังคมและวัฒนธรรม ความขัดแย้ง เป็นต้น

3. การแบ่งตามแ่งมุมของทิศทางที่กระทบ (Impact) คือ ผลกระทบโดยตรง (Direction Impact) ผลกระทบทางอ้อม (Indirection Impact)

4. การแบ่งตามแ่งมุมของคุณค่า (Value)ของผลกระทบอาจแบ่งได้เป็นผลกระทบในเชิงบวก (Position Impact) หมายถึง ผลกระทบที่เป็นสิ่งที่พึงปรารถนา และผลกระทบในเชิงลบ (Negative Impact) ได้แก่ ผลกระทบที่ไม่เป็นที่พึงปรารถนา

5. การแบ่งผลกระทบตามช่วงเวลา คือ ผลกระทบในระยะสั้น หมายถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบัน และผลกระทบระยะยาว หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นในอนาคต

6. การแบ่งผลกระทบตามขอบเขตที่เกิดขึ้น สามารถแบ่งออกได้เป็นผลกระทบที่มีผลในวงกว้าง และผลกระทบที่มีผลในวงแคบ

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 งานวิจัยภายในประเทศ

ฉัตรชัย อำนาจบุตุดี (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง โดยได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย คือประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่สายทางที่ครอบคลุมพื้นที่ใน 5 ตำบลของพื้นที่อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง เนื่องจากจำนวนประชากรมีจำนวนมาก จึงหาขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีของ Taro Yamane กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่จะศึกษาได้คือ 400 คน ใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบเป็นสัดส่วน (proportional random sampling) เพื่อที่จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นสัดส่วนตามจำนวนของประชากรในแต่ละตำบล โดยใช้แบบสอบถามปลายเปิดและปลายปิด และใช้เทคนิคการวัดทัศนคติ 5 ช่วง ของลิเกิร์ต โดยจากการเก็บข้อมูลความพึงพอใจ 3 ด้าน คือ

1. ด้านรูปแบบของทางบริการ
2. ด้านความสะดวกปลอดภัย
3. ด้านการทำงานของกรมทางหลวง

ในด้านรูปแบบของทางบริการ การปรับปรุง U-TURN ได้สะพานโดยขยายกว้างขึ้นมีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ในด้านความสะดวกปลอดภัย การเดินทางเข้าออกถนนบริการมีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ในด้านการทำงานของกรมทางหลวง การควบคุมงานของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงมี

ระดับความพึงพอใจมากที่สุด ซึ่งระดับความพอใจเฉลี่ยของทั้ง 3 ด้านมีค่า 3.14 คืออยู่ในระดับพึงพอใจปานกลาง

บวรชัย มุสิกะรักษ์ (2550) ได้ทำการศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เพื่อศึกษาถึงปัญหา และแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหา เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อความพึงพอใจของประชาชนน้อยที่สุดและเพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับโครงการก่อสร้างรถไฟลอยฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยที่มีขอบเขตการศึกษาคือ จะทำการศึกษาเฉพาะในพื้นที่ที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ส่งผลกระทบต่อการเดินทางชีวิตของประชาชน ในแนวเส้นทางตลอดความยาวของโครงการระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร และจะไม่กล่าวถึงผลกระทบต่อการจราจร ซึ่งการศึกษาวิจัยนี้ได้จัดทำเครื่องมือวิจัยโดยใช้แบบสอบถามในการประเมินความพึงพอใจของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการก่อสร้าง และหาปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจ ทำการกำหนดขนาดของตัวอย่างที่ไม่ทราบจำนวนประชากร(ทราบเพียงแค่ว่ามีจำนวนมาก) โดยใช้สมการ (2.1)

$$n = \frac{p(1-p)z^2}{e^2} \quad (2.1)$$

เมื่อ n คือ จำนวนสมาชิกกลุ่มตัวอย่าง

p คือ สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยกำหนดจะสุ่มในที่นี้ใช้ 50 %

z คือ ระดับความมั่นใจที่ผู้วิจัยกำหนด มีค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

และ e คือ ความผิดพลาดสูงสุดที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ $\alpha = 0.05$

นั่นคือ ต้องใช้ตัวอย่างอย่างน้อย 385 ตัวอย่าง (ผู้วิจัยใช้จำนวนตัวอย่าง 400 ตัวอย่าง) โดยใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ข้อมูลที่สำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติแบบ ไคสแควร์ (Chi-square) ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของประชาชนที่สัมพันธ์กันในแต่ละพื้นที่ และได้มีการจำแนกกลุ่มประชากรโดยใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำแนกออกเป็นกลุ่ม ที่อาศัยในชุมชน/หมู่บ้านริมแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งแบ่งเป็นช่วงเส้นทางรถไฟแบ่งเป็น 5 ช่วงกำหนดช่วงละ 80 ตัวอย่าง

การศึกษาพบว่า จากการจัดลำดับ ปัญหาในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่บริเวณช่วงต่างๆ พึงพอใจในทุกๆ ช่วงเหมือนกัน คือ ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ, ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้, ได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้างโครงการ และได้รับความเดือดร้อนจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ส่วนปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่พึงพอใจในทุกๆ ช่วง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เหมือนกันคือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก, เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์, เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร, ฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง และฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละช่วงให้ความสำคัญต่อปัญหาเหล่านี้สอดคล้องกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

สมพล ตรีวิศวะเวทย์ (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ในระหว่างการก่อสร้าง) ระยะทางรวม 23 กิโลเมตร จากบางซื่อ กรุงเทพมหานคร ถึงบางใหญ่ จ.นนทบุรี พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ในเมืองเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชุมชน จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนทั้งเรื่องการจราจร ฝุ่น ความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเท้า การค้าขายหาบเร่ โดยทำการออกแบบแบบสอบถามสำหรับใช้ในการสอบถามประชาชนในพื้นที่จำนวน 1,160 ตัวอย่าง (290 ตัวอย่างต่อ 1 ช่วงพื้นที่) โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง และใช้มาตรวัดแบบ Likert ข้อมูลที่สำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนขณะก่อสร้าง งานวิจัยนี้สามารถสรุปผลได้ว่าผลกระทบที่มีปัญหาที่สุดคือ บ้าน/ที่ทำงาน สั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง อันดับที่ 2 คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการ อันดับที่ 3 คือ การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน อันดับที่ 4 คือ ฝุ่นละอองจากการสัญจรรถบรรทุก และอันดับที่ 5 คือ พื้นผิวถนนชำรุดเสียหาย ซึ่งเมื่อมีการนำไปเปรียบเทียบกับงานวิจัยที่ทำไว้ก่อนหน้าของนายบวรชัย มุสิกะรักษ์ (2551) จะมีระดับผลกระทบที่คล้ายคลึงกัน เช่น อันดับที่ 1 คือ พื้นผิวถนนชำรุดเสียหาย อันดับที่ 2 คือ เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุก อันดับที่ 3 คือ เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร อันดับที่ 4 คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการ และอันดับที่ 5 คือ ฝุ่นละอองจากการสัญจรรถบรรทุก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่จะมีการเกิดผลกระทบเดิม ซึ่งยังไม่มีการแก้ไขปัญหาย่างจริงจัง หรือการลดปัญหา ไม่ว่าจะเป็นการก่อสร้างถนน การก่อสร้างรถไฟฟ้า หรือการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ต่างๆ

2.3.2 งานวิจัยต่างประเทศ

Jingfeng Yuan และคณะ (2017) ได้ทำการศึกษาความเสี่ยงทางสังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีขอบเขตการศึกษาคือต้องเป็นโครงการก่อสร้างที่อยู่ภายในพื้นที่ในเมืองที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงในประเทศจีน โดยมีการแบ่งปัจจัยความเสี่ยงทางสังคมออกเป็น 16 ประเภท คือ

1. การวางแผนที่หละหลวมของรัฐบาล
2. รัฐบาลมีความน่าเชื่อถือต่ำ
3. การตัดสินใจหรือแบบงานก่อสร้างไม่สมเหตุสมผล
4. การละเมิดกฎหมายและข้อกำหนด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. การเวนคืนและการรื้อถอน
 6. ข้อเรียกร้องและค่าชดเชย
 7. ความเสียหายของอาคารที่อยู่รอบโครงการ
 8. การกีดขวางการจราจร
 9. ความปลอดภัยของพื้นที่ก่อสร้าง
 10. การเผาระวังขโมยหรือโจร
 11. มลพิษที่มีผลต่อสิ่งแวดล้อม
 12. มลพิษทางเสียงและฝุ่น
 13. อันตรายจากรังสี
 14. ขอบเสียจากงานก่อสร้าง
 15. การขัดขวางจากผู้อยู่อาศัย
 16. ทศนคติของคนในสังคมต่อโครงการ
- และมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการ 8 ชนิด คือ

1. ผู้อยู่อาศัย
2. สื่อ
3. ผู้รับเหมา
4. เจ้าของ
5. ผู้ออกแบบ
6. ผู้ควบคุม
7. กลุ่มคนในสังคม
8. เจ้าหน้าที่รัฐ

ซึ่งหลังจากเก็บข้อมูลเรียบร้อยแล้ว พวกเขาได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธี SNA ซึ่งแบ่งระดับความสำคัญของความเสี่ยงทางสังคมเป็นสามระดับ คือ

1. ความซับซ้อนด้านสิ่งแวดล้อม
2. พฤติกรรมที่ไม่สมเหตุสมผลของบุคคลหรือองค์กร
3. ปฏิสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมและสิ่งแวดล้อม

ในส่วนของความซับซ้อนทางสังคมปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญมากที่สุดคือด้านปัญหาสิ่งก่อสร้างและการรักษาสิ่งแวดล้อม ในระดับพฤติกรรมที่ไม่สมเหตุสมผลของบุคคลหรือองค์กรควรที่จะให้ความสำคัญในพฤติกรรมของรัฐบาลและสังคมมากกว่าผู้รับเหมา สำหรับปฏิสัมพันธ์ระหว่างเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พฤติกรรมและสิ่งแวดล้อมควรให้ความสำคัญในปัจจัยความปลอดภัยของพื้นที่ก่อสร้างและการกีดขวางการจราจร

X. Xue et al. (2015) ได้ทำการศึกษาผลกระทบทางลบของโครงการก่อสร้างรถไฟใต้ดินโดยการสำรวจในประเทศจีน ทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ซึ่งการสำรวจจะใช้วิธีการแจกแบบสอบถาม โดยที่ปัจจัยหลักจะถูกระบุโดยใช้วิธีการสร้างโมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) และใช้วิธี KMO and Bartlett's test ในการทดสอบความสัมพันธ์ของข้อมูล ซึ่งทำให้ได้ปัจจัยหลักอยู่ 4 ปัจจัยคือ

1. ผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางและการเดินทางของประชาชน

ปัจจัยนี้สะท้อนถึงผลกระทบเชิงลบของการก่อสร้างรถไฟใต้ดินในการเดินทางประจำวันของประชาชนรวมถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางรายวัน วิธีการเดินทางและความถี่ในการออกนอกบ้าน ผลที่ได้แสดงให้เห็นว่าปัจจัยนี้มีผลกระทบต่อผู้ที่ไม่มียานส่วนตัวมากยิ่งขึ้นนอกจากนี้ค่าความแปรปรวนสูงสุดเท่ากับ 29.65% แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างรถไฟใต้ดินมีผลกระทบเชิงลบมากที่สุดต่อการเดินทางประจำวันของผู้พักอาศัยและประชาชน

2. ผลกระทบในทางลบต่อการจราจร

การก่อสร้างทางรถไฟใต้ดินนำไปสู่ปัญหาการจราจรจำนวนมากรวมถึงความเสียหายของอรรถประโยชน์ทางถนน, ความยุ่งยากในการหาที่จอดรถ, การจราจรติดขัดและอุบัติเหตุทางจราจร

3. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การก่อสร้างทางรถไฟใต้ดินยังมีผลกระทบอย่างมากต่อสิ่งแวดล้อม เช่นเสียงในการก่อสร้าง, ฝุ่นละออง, ความเสียหายของถนน ฯลฯ

4. ผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน

ปัจจัยนี้สะท้อนถึงผลกระทบในทางลบต่อชีวิตประจำวันของประชาชนเช่น ความถี่ในการจับจ่ายใช้สอย, อารมณ์ในการทำงาน, รายได้ต่อเดือน, การระงับน้ำไฟฟ้าและก๊าซธรรมชาติ

Alba Fuertes (2012) ได้ทำการศึกษาเรื่องแบบจำลองเชิงสาเหตุผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อปรับปรุงสมรรถนะด้านสิ่งแวดล้อมของกระบวนการก่อสร้าง และปรับปรุงความเข้าใจเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง โดยการระบุปัจจัยสาเหตุหน่วยงานและสถานการณ์เร่งด่วนที่เกี่ยวข้องในระหว่างกระบวนการก่อสร้างโครงการที่พักอาศัย โดยเทคนิคการวิเคราะห์สาเหตุพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 39 อย่างรุนแรงที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง ซึ่งการประเมินระดับความสำคัญของผลกระทบในแต่ละขั้นตอนการก่อสร้างที่เฉพาะเจาะจงตามระดับพื้นที่ ความน่าจะเป็นของการเกิดและระยะเวลา สามารถแบ่งผลกระทบออกเป็น 9 ประเภทหลัก ๆ ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. บรรยากาศการปล่อยมลพิษซึ่งรวมถึงผลกระทบที่ได้จากการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สารอินทรีย์ระเหย และ CFCs
2. การปล่อยมลพิษทางน้ำ รวมทั้งการทิ้งผลิตภัณฑ์มลพิษและน้ำที่ปนเปื้อนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพของน้ำผิวดินน้ำบาดาลหรือระบบบำบัดน้ำเสีย
3. การผลิตของเสีย รวมถึงของเสียของมนุษย์วัสดุขุดค้นที่สร้างขึ้นในระหว่างการขุดเจาะหรือการตัดวัสดุก่อสร้างส่วนเกิน
4. การเปลี่ยนแปลงของดินซึ่งรวมถึงทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับการครอบครองที่ดิน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เนื่องจากทิ้งของเหลวที่ก่อให้เกิดมลพิษ
5. การใช้ทรัพยากร ส่วนใหญ่ เช่น น้ำ, ไฟฟ้า, เชื้อเพลิง และการใช้วัสดุดิบที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง
6. ปัญหาในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้อยู่อาศัยโดยรอบ เช่น อนุภาค แขนงลอย, ความสกปรก, เสียง, การสั่นสะเทือนและผลกระทบทางสายตา
7. เรื่องการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นหรือการรบกวนการจราจรทางถนน ภายนอกเนื่องจากการขนส่งสถานที่ก่อสร้าง
8. ผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพรวมถึงทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับการสูญเสียพืช, การสูญเสียความอุดมสมบูรณ์ของดินและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการสกัดกั้น river beds
9. เหตุการณ์ อุบัติเหตุและสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ผลการวิจัยได้กล่าวถึงข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงผลงานด้านสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้าง การประเมินความสำคัญของประเด็นและผลกระทบและจัดลำดับความสำคัญมุ่งเน้นไปที่ขั้นตอนการควบคุมการดำเนินงาน

บทที่ 3

ระเบียบวิธีดำเนินงานวิจัย

3.1 รูปแบบงานวิจัย

เพื่อให้สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้ตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย จึงเลือกจัดทำงานวิจัยในเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยการจัดทำแบบสอบถามขึ้นมาเพื่อศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านต่างๆของผู้อยู่อาศัยบริเวณชุมชนในแนวพื้นที่เส้นทางของโครงการ นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และพัฒนางานก่อสร้างต่อไป

3.2 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

กระบวนการศึกษาในงานวิจัยแบ่งเป็น 5 ขั้นตอนหลัก คือ

1. รวบรวมและศึกษาเอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยศึกษาในเรื่องของผลกระทบของโครงการก่อสร้าง การวิเคราะห์สถิติ วิธีการสุ่มและการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. ออกแบบและสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล กำหนดรูปแบบของการวิจัยเป็นการวิจัยเชิงสำรวจโดยสร้างแบบสอบถามวัดทัศนคติของลิเกิร์ตที่มีคำถามแบบปิดใน ส่วนที่ 1 และคำถามแบบเปิดที่ถามข้อเสนอแนะในส่วนที่ 3 ของแบบสอบถาม เพื่อทำการเก็บข้อมูลระดับความคิดเห็นของผู้ทดสอบ
3. กำหนดขอบเขตของประชากรและระยะเวลาในการวิจัย
4. ทำการแจกแบบสอบถามเก็บข้อมูลในสนาม โดยใช้วิธีการติดต่อผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่ต้องการจะศึกษา แล้วทำการส่งแบบสอบถามให้แก่ผู้นำชุมชน เพื่อนำไปแจกจ่ายให้กับสมาชิกในชุมชนนั้นๆ แล้วให้ผู้นำชุมชนเรียกเก็บและส่งคืนแบบสอบถาม
5. นำข้อมูลจากแบบสอบถามมาประมวลผล, วิเคราะห์และสรุปผลข้อมูลถึงผลกระทบของโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ที่มีต่อชุมชนในแนวพื้นที่เส้นทาง โดยการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นจากเทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ตออกมาเป็นระดับคะแนนค่าเฉลี่ย (mean) แล้วนำระดับคะแนนที่ได้มาเปรียบเทียบ เพื่อหาว่าโครงการก่อสร้างจะส่งผลกระทบในด้านใดมากที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2.1 ประชากร

ประชากรที่ทำการศึกษาข้อมูล ได้แก่ ประชากรที่อาศัยอยู่ติดแนวเส้นทางโครงการ ภายใน เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตสะพานสูง เขตประเวศ และเขตลาดกระบัง อยู่ห่างจากตัวโครงการรัศมี 1 กิโลเมตร

3.2.2 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

กรณีไม่ทราบจำนวนประชากร สามารถหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างได้จากสมการ (3.1)

$$n = \frac{Z^2 PQ}{e^2} \quad (3.1)$$

เมื่อ n = จำนวนตัวอย่างที่ต้องการ

Z = คะแนนมาตรฐานที่ความเชื่อมั่น 95% คือ 1.96

P = สัดส่วนของลักษณะที่สนใจประชากรในทีนี้คือร้อยละ 50

$Q = 1-P$

e = ค่าคลาดเคลื่อนของการประมาณค่า คือ 0.05

$$n = \frac{1.96^2 \times 0.5 \times 0.5}{0.05^2} = 385$$

ดังนั้นได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 385 คน ปรับเพื่อความเหมาะสมเป็น 400 คน

วิธีการสุ่มตัวอย่าง

เลือกใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (purposive sampling) โดยแบ่งประชากรออกเป็น 5 เขต และทำการเก็บข้อมูลตัวอย่างในแต่ละเขต เขตละ 80 ตัวอย่าง ซึ่งทุกตัวอย่างต้องมีที่อยู่อาศัยหรือสถานที่ทำงานอยู่ภายในรัศมี 1 กิโลเมตรจากโครงการ

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนตัวอย่างที่ต้องการ

เขตพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ	จำนวน (คน)
เขตบางกะปิ	80
เขตสวนหลวง	80
เขตสะพานสูง	80
เขตประเวศ	80
เขตลาดกระบัง	80
รวม	400

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยจะสร้างเครื่องมือเป็นแบบสอบถามเนื่องจากจำนวนตัวอย่างที่ต้องการเก็บข้อมูลมีจำนวนมากคือ 400 ตัวอย่าง จึงเลือกใช้วิธีการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเพราะสามารถส่งแบบสอบถามให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ครั้งละหลายๆ ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย และข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนำมาวิเคราะห์ข้อมูลได้ง่าย โดยจะสร้างเครื่องมือวิจัยแบบสอบถามโดยใช้เทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ต (Likert's technique) ซึ่งเป็นเทคนิคการวัดที่มีความน่าเชื่อถือและนิยมใช้กันมากเพราะสามารถนำมาใช้งานได้ง่ายโดยที่เทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ตจะแบ่งทัศนคติเป็น 5 ช่วงเท่าๆกันโดยที่ทัศนคติเชิงบวกจะเริ่มตั้งแต่ 1-5 จากน้อยไปมากตามลำดับ โดยประเภทของคำถามที่ใช้ในแบบสอบถามเป็นคำถามแบบปิด (close-ended question) เพราะง่ายต่อการตีความ-วิเคราะห์และสะดวกต่อผู้ตอบแบบสอบถาม โดยแบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากโครงการทางยกระดับ ช่วงศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ของผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการทางใช้มาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับของลิเกิร์ต โดยกำหนดน้ำหนักการให้คะแนน ดังนี้

5 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุด

4 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมาก

3 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับปานกลาง

2 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อย

1 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ทัศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

3.3.1 การทดสอบเครื่องมือ

การทดสอบคุณภาพแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ทำการเสนออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (content validity) และความเหมาะสมถูกต้องในสำนวนภาษา เมื่อมีข้อเสนอแนะแล้วจึงนำมาปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามจนมีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ จากนั้นผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาทำการทดสอบ (Pilot test) จำนวน 30 ชุด กับกลุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบว่าคำถามสามารถสื่อความหมายตรงตามความต้องการหรือไม่ และทดสอบความ

เชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient) ของครอนบัค (Cronbach) ดังสมการ (3.2)

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left(\frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right) \quad (3.2)$$

α คือค่าความสอดคล้องภายใน

n คือจำนวนข้อคำถามในแบบสอบถาม

$\sum S_i^2$ คือผลรวมของความแปรปรวนของคะแนนรายข้อ

S_t^2 คือความแปรปรวนของคะแนนรวมทั้งฉบับ

α ต้องมีค่ามากกว่า 0.7 ขึ้นไป

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ศึกษาทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการส่งแบบสอบถามไปยังเขตชุมชนต่างๆที่อยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัดของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ซึ่งประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ การประสานงาน การจัดส่งแบบสอบถาม และการติดตามแบบสอบถาม (ดร.สิน: 2553)

1. การประสานงาน ผู้ศึกษาทำการประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง ในพื้นที่คือผู้นำหรือหัวหน้าชุมชนที่จะทำการศึกษา โดยทำการขออนุญาตและความช่วยเหลือในการแจกจ่ายและเรียกเก็บแบบสอบถามแก่สมาชิกภายในชุมชน

2. การจัดส่งแบบสอบถาม หลังจากที่ประสานงานกับผู้ทำชุมชนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงทำการส่งแบบสอบถามให้แก่ผู้นำชุมชน โดยภายในแบบสอบถามแต่ละฉบับมีการจัดทำรหัส หมายเลข และทะเบียนของแบบสอบถามทุกฉบับ เพื่อให้ง่ายต่อการติดตามและประมวลผลข้อมูล

3. การติดตามแบบสอบถาม ผู้ศึกษาได้กำหนดระยะเวลาการส่งกลับของแบบสอบถามอยู่ที่ประมาณ 2 เดือน และมีติดตามเพื่อรับคืนแบบสอบถามทุกๆ 2 สัปดาห์ เพราะ “ถ้าหากไม่มีการติดตามจะมีอัตราการตอบแบบสอบถามกลับทั้งหมดเป็นร้อยละ 50-60 ถ้าหากมีการติดตามก็จะมีอัตราการตอบแบบสอบถามกลับทั้งหมดเป็นร้อยละ 70-80” (Bailey 1987: 162) จึงต้องทำการติดตามเพื่อให้ได้รับข้อมูลที่เพียงพอต่อการวิเคราะห์

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

อันดับแรกคือการตรวจสอบข้อมูลที่ได้รับมาว่ามีความถูกต้องเหมาะสมตรงกับความต้องการหรือไม่ โดยจะนำข้อมูลที่คำตอบไม่สัมพันธ์กัน ไม่สมเหตุสมผล และไม่ครบถ้วนออก ต่อจากนั้นถึงทำการแยกประเภทของข้อมูลเชิงคุณภาพ คือ เพศ อายุ และระดับการศึกษา และข้อมูลเชิงปริมาณจากเทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ต แล้วจึงทำการบันทึกข้อมูลลงในโปรแกรมสเปรดชีตเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อไป

ผู้ศึกษาทำการวิเคราะห์โดยวิธีสถิติพรรณนา (descriptive statistics) เพราะผู้ศึกษาต้องการใช้ค่าเฉลี่ย (mean, \bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation, SD) เพื่ออธิบายเปรียบเทียบและสรุปผลข้อมูล เพื่อให้ทราบว่าความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยตามแนวโครงการ ว่าโครงการจะส่งผลกระทบต่อในด้านใดมากที่สุด

3.5.1 ค่าเฉลี่ย (mean) คำนวณได้จากสมการ (3.3)

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{N} \quad (3.3)$$

เมื่อ \bar{X} คือ ค่าเฉลี่ย

$\sum_{i=1}^n X_i$ คือ ผลรวมของข้อมูล

N คือ จำนวนของข้อมูล

3.5.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation, SD) คำนวณได้จากสมการ (3.4)

$$SD. = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{N}} \quad (3.4)$$

เมื่อ SD. คือ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

N คือ จำนวนของข้อมูล

\bar{X} คือ ค่าเฉลี่ย

3.6 การประเมินผลข้อมูล

การประเมินผลข้อมูลได้หาค่าเฉลี่ยคะแนนระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยกำหนดเกณฑ์ ความคิดเห็นจะเป็นค่าเฉลี่ยแต่ละระดับแบบอิงเกณฑ์ (criterion reference) 5 ระดับ โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

1. ให้ทุกระดับมีช่วงคะแนนเท่ากัน
2. คะแนนสูงสุดคือ 5 คะแนนต่ำสุดคือ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ช่วงห่างหรือพิสัย (range) ของคะแนนทั้งหมด คือ $5-1 = 4$
4. ช่วงห่างแต่ละระดับ คือ $4/5 = 0.8$ มีเกณฑ์การแปลผลของข้อมูลตามช่วงของคะแนน ดังนี้
 - 4.21-5.00 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุด
 - 3.41-4.20 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมาก
 - 2.61-3.40 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับปานกลาง
 - 1.81-2.60 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อย
 - 1.00-1.80 หมายถึง ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุด

สำหรับคำถามปลายเปิดได้รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ด้วยการรวบรวมความถี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีแนวโน้มใกล้เคียงกันแล้วจึงนำมาสรุปและนำเสนอในรูปแบบของตารางและคำบรรยาย



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์และการนำเสนอผลของการวิจัยเรื่อง “การศึกษาผลกระทบโครงการทางยกระดับ ช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7” จะนำเสนอในรูปแบบของ ตารางประกอบคำบรรยาย และรูปประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งการนำเสนอเป็น 6 ข้อ ดังนี้

- 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับในด้านมลภาวะ
- 4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับในด้านความปลอดภัยและการจราจร
- 4.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับในด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่
- 4.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่น ๆ ของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

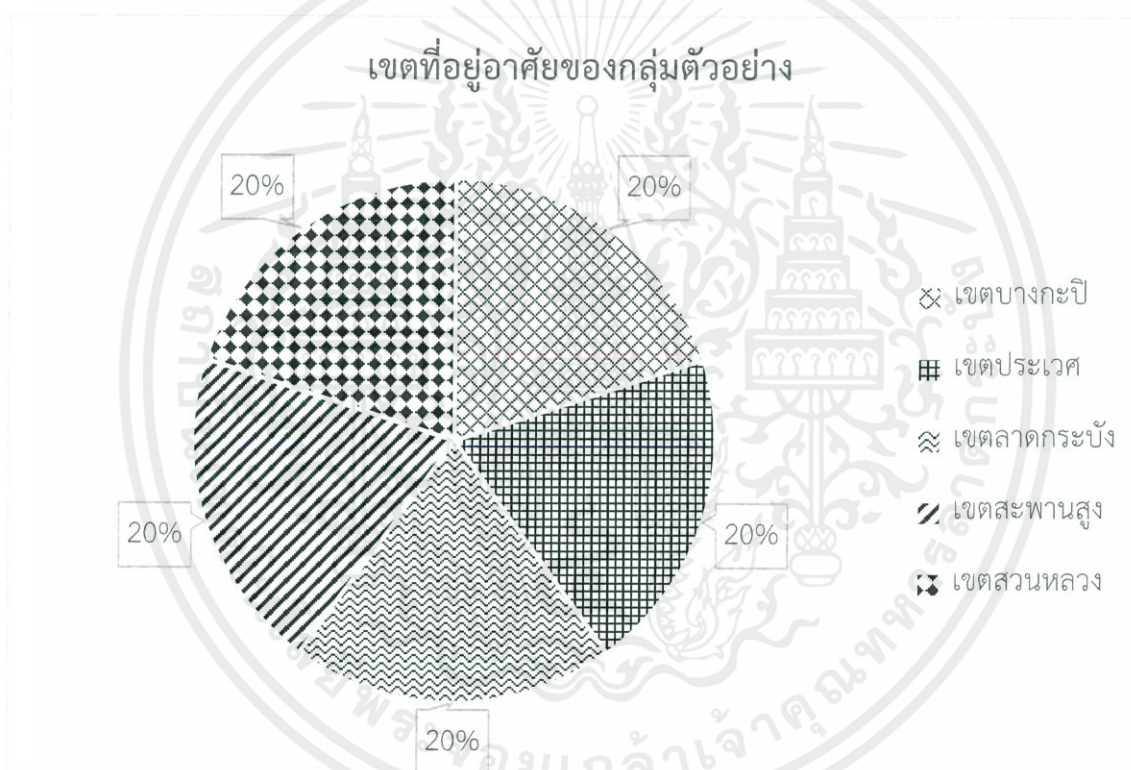
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นข้อมูลแบบ ปฐมภูมิ ซึ่งได้จากการการตอบแบบสอบถามของผู้อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ แบบสอบถามนี้มี ลักษณะเป็นแบบ ตรวจสอบรายการ (check list) จำนวน 9 ข้อ มีรายละเอียดและลักษณะของข้อมูล ทั่วไปดังนี้

4.1.1 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านที่อยู่อาศัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านเขตที่อยู่อาศัย แสดงดังตารางที่ 4.1 และรูปที่ 4.1 ซึ่งพบว่าเขตที่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในเขตบางกะปิคิดเป็นร้อยละ 20 เขตประเวศ คิดเป็นร้อยละ 20 เขตลาดกระบังคิดเป็นร้อยละ 20 เขตสะพานสูงคิดเป็นร้อยละ 20 เขตสวนหลวงคิด เป็นร้อยละ 20 ซึ่งเท่ากันทั้ง 5 เขตที่กล่าวมา เนื่องจากการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

ตารางที่ 4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเขตที่อยู่อาศัย

เขต	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
เขตบางกะปิ	80	20.00
เขตประเวศ	80	20.00
เขตลาดกระบัง	80	20.00
เขตสะพานสูง	80	20.00
เขตสวนหลวง	80	20.00
รวม	400	100.00



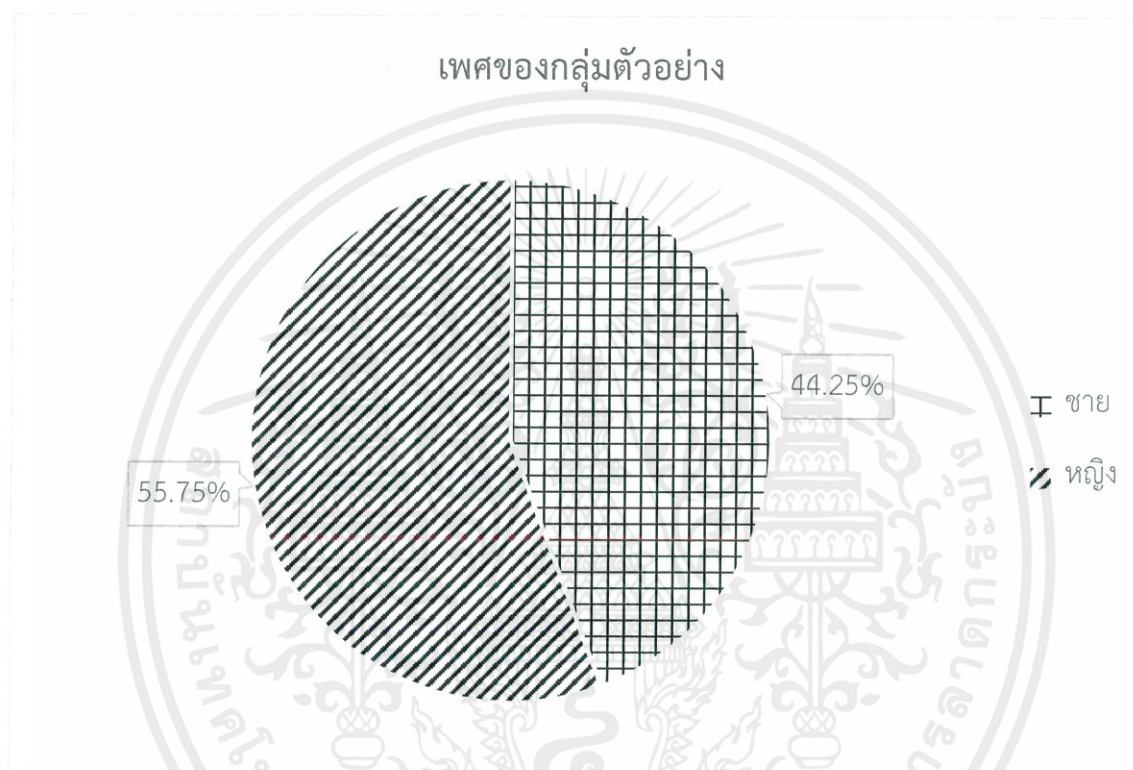
รูปที่ 4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเขตที่อยู่อาศัย

4.1.2 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านเพศ แสดงดังตารางที่ 4.2 และรูปที่ 4.2 ซึ่งพบว่าเพศของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 55.75 และเป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 44.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ

เพศ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ชาย	177	44.25
หญิง	223	55.75
รวม	400	100.00



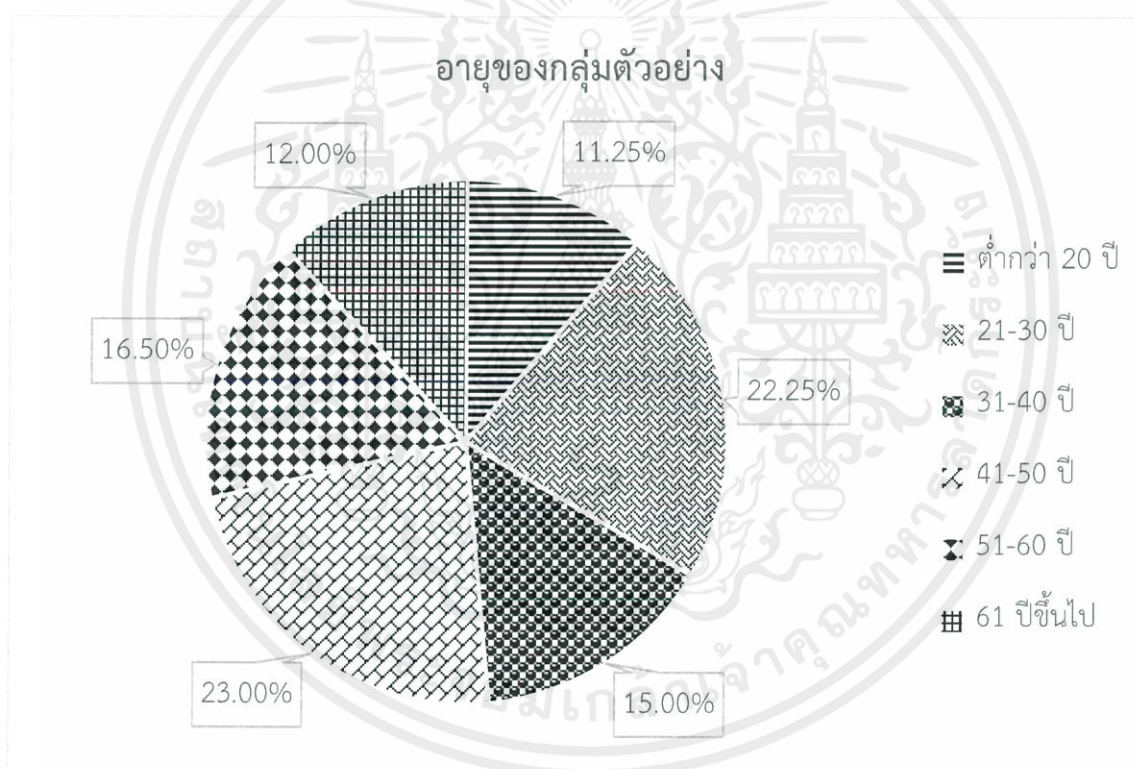
รูปที่ 4.2 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ

4.1.3 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านอายุ แสดงดังตารางที่ 4.3 และรูปที่ 4.3 ซึ่งพบว่าช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ อายุ 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.00 รองลงมาคือ อายุ 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.25 อายุ 51-60 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.50 อายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.00 อายุ 61 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 12.00 และอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ

อายุ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ต่ำกว่า 20 ปี	45	11.25
21-30 ปี	89	22.25
31-40 ปี	60	15.00
41-50 ปี	92	23.00
51-60 ปี	66	16.50
61 ปีขึ้นไป	48	12.00
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.3 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ

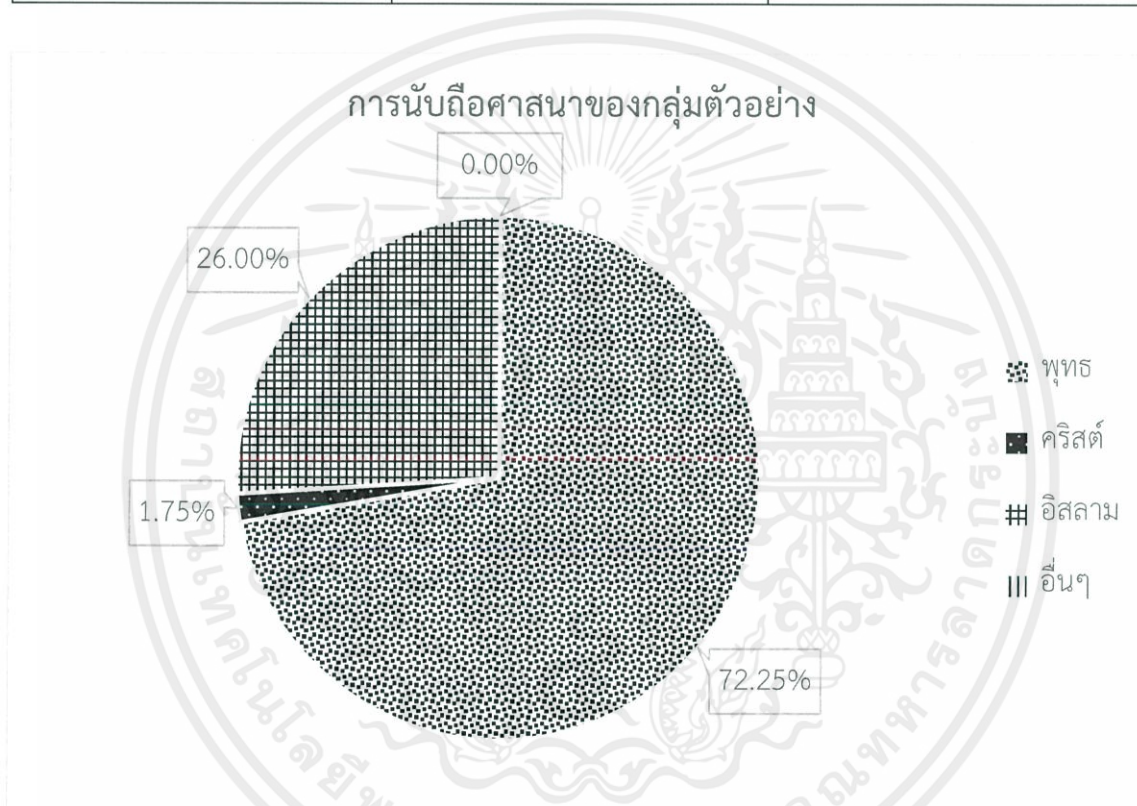
4.1.4 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการนับถือศาสนา

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านการนับถือศาสนา แสดงดังตารางที่ 4.4 และรูปที่ 4.4 ซึ่งพบว่าการนับถือศาสนาของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ ศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 72.25 รองลงมาคือ ศาสนาอิสลาม คิดเป็นร้อยละ 26.00 ศาสนาคริสต์ คิดเป็นร้อยละ 1.75 และอื่นๆ ร้อยละ 0.00 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการนับถือศาสนา

ศาสนา	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
พุทธ	289	72.25
คริสต์	7	1.75
อิสลาม	104	26.00
อื่นๆ	0	0.00
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.4 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการนับถือศาสนา

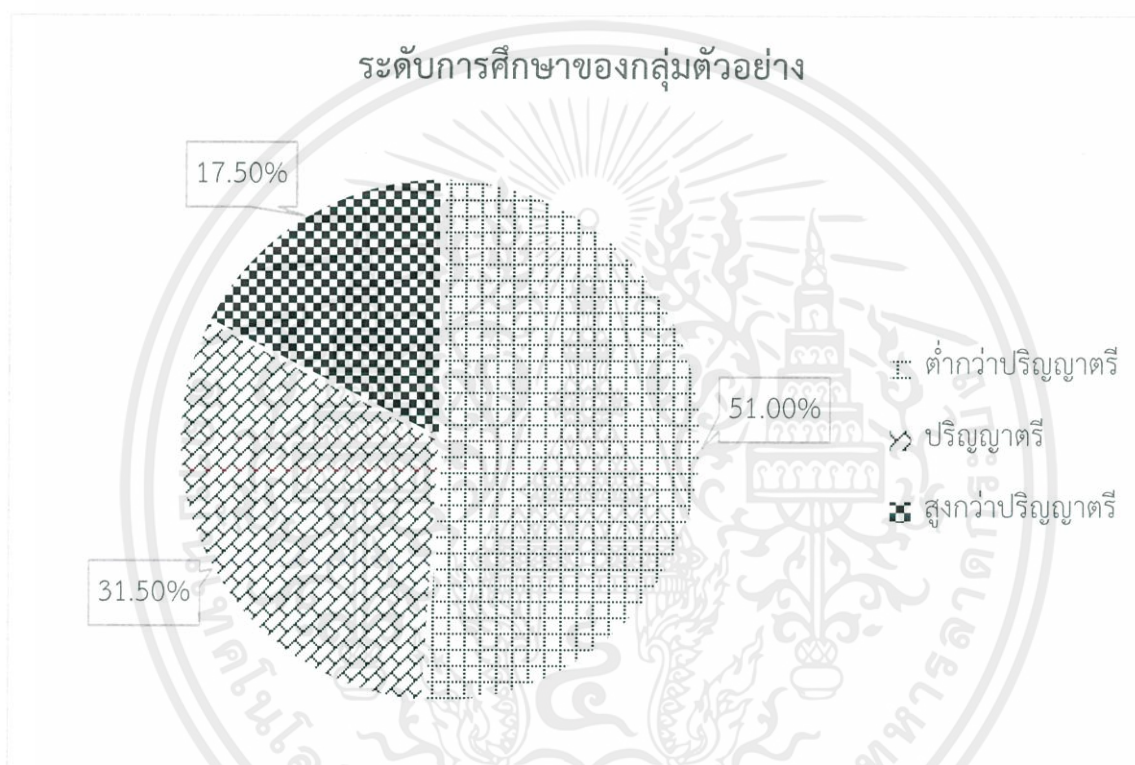
4.1.5 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระดับการศึกษา

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านระดับการศึกษา แสดงดังตารางที่ 4.5 และรูปที่ 4.5 ซึ่งพบว่าระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ ต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 51.00 รองลงมาคือ ปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 31.50 และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 17.50 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ต่ำกว่าปริญญาตรี	204	51.00
ปริญญาตรี	126	31.50
สูงกว่าปริญญาตรี	70	17.50
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.5 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระดับการศึกษา

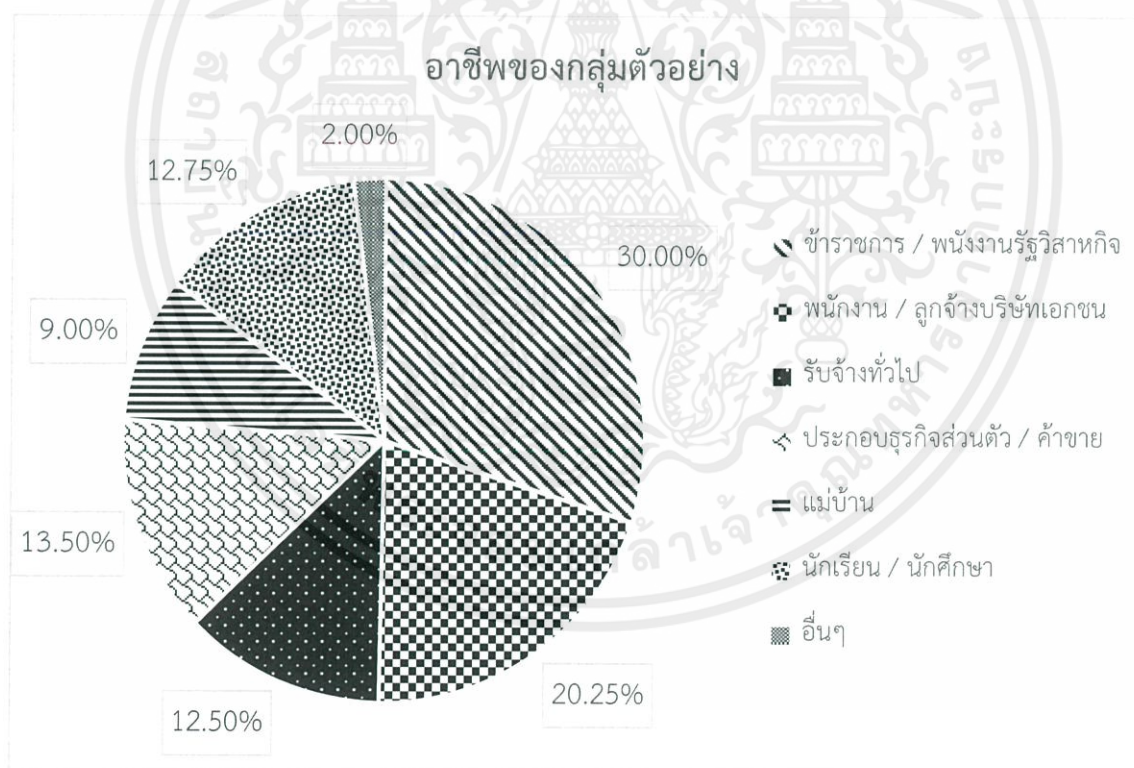
4.1.6 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านอาชีพ แสดงดังตารางที่ 4.6 และรูปที่ 4.6 ซึ่งพบว่าอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 30.00 รองลงมาคือ พนักงาน / ลูกจ้างบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 20.25 ประกอบธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 13.50 นักเรียน / นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 12.75 รับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 12.50 แม่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 9.00 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 2.00 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.6 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ

อาชีพ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ข้าราชการ / พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	120	30.00
พนักงาน / ลูกจ้างบริษัทเอกชน	81	20.25
รับจ้างทั่วไป	50	12.50
ประกอบธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	54	13.50
แม่บ้าน	36	9.00
นักเรียน / นักศึกษา	51	12.75
อื่นๆ	8	2.00
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.6 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ

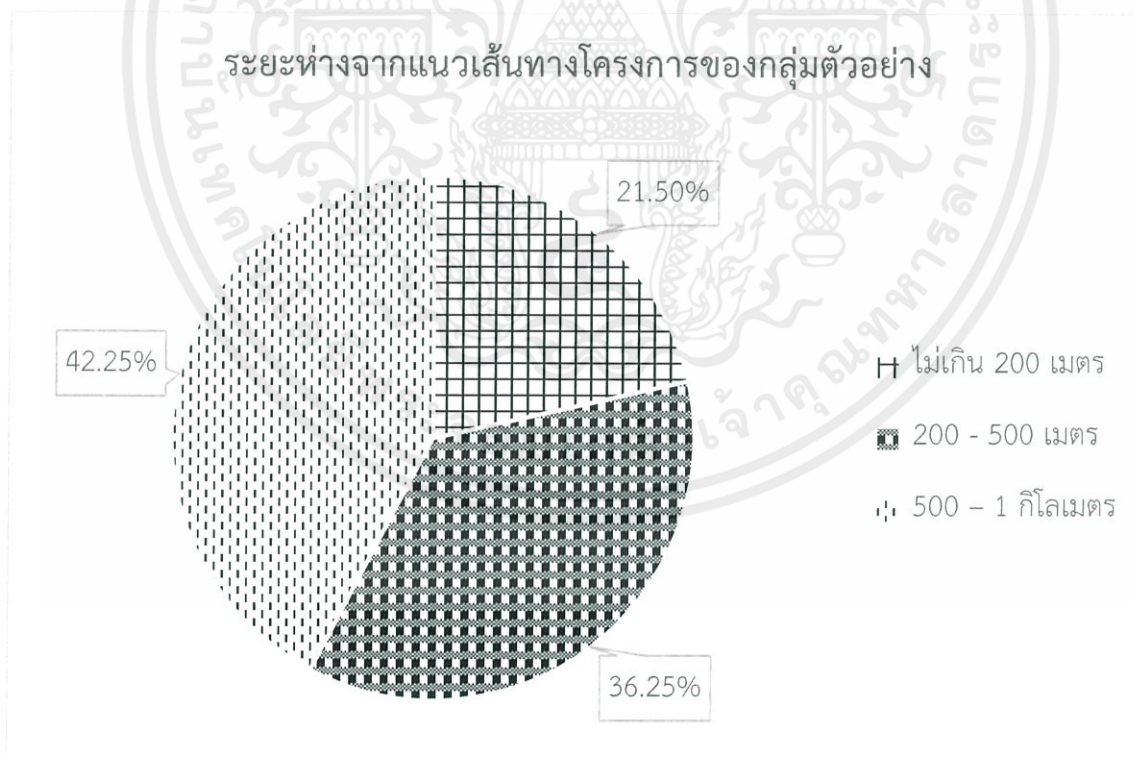
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.7 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.7 และรูปที่ 4.7 ซึ่งพบว่าระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มากที่สุดคือ 500 – 1 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 42.25 รองลงมาคือ 200 - 500 เมตร คิดเป็นร้อยละ 36.25 และไม่เกิน 200 เมตร คิดเป็นร้อยละ 21.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ

ระยะห่างจากแนวเส้นทาง	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ไม่เกิน 200 เมตร	86	21.50
200 - 500 เมตร	145	36.25
500 – 1 กิโลเมตร	169	42.25
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.7 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ

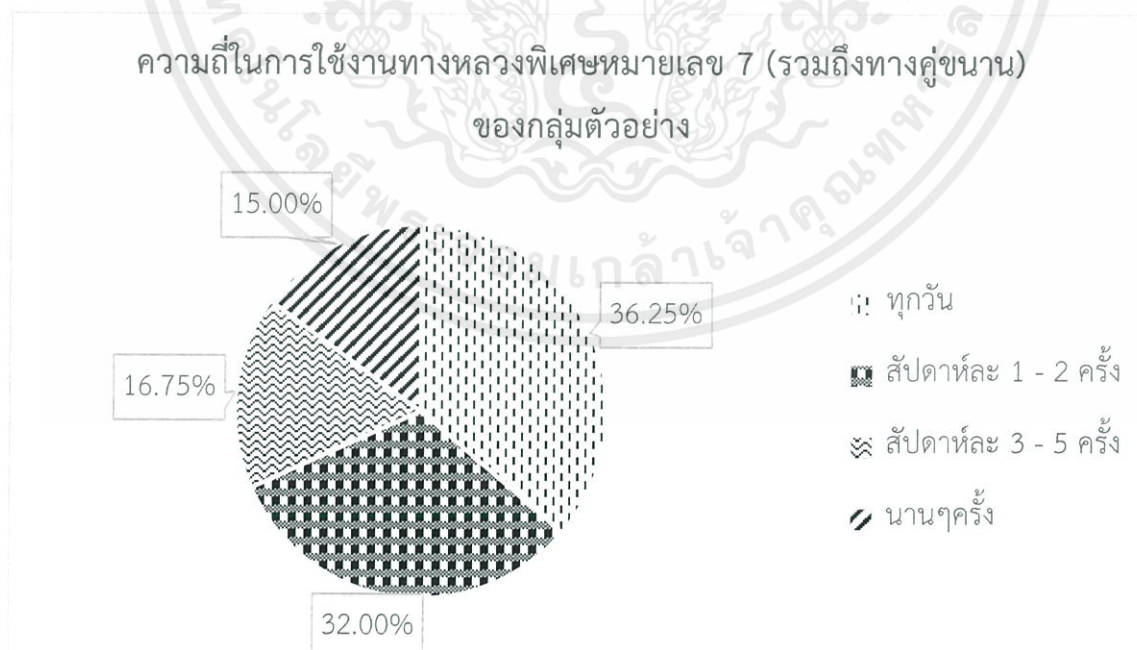
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.8 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน) แสดงดังตารางที่ 4.8 และรูปที่ 4.8 ซึ่งพบว่าความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน) ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ ทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 36.25 รองลงมาคือ สัปดาห์ละ 1 - 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32.00 สัปดาห์ละ 3 - 5 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.75 และนานๆครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน)

ความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ทุกวัน	145	36.25
สัปดาห์ละ 3 - 5 ครั้ง	67	16.75
สัปดาห์ละ 1 - 2 ครั้ง	128	32.00
นานๆครั้ง	60	15.00
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.8 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน)

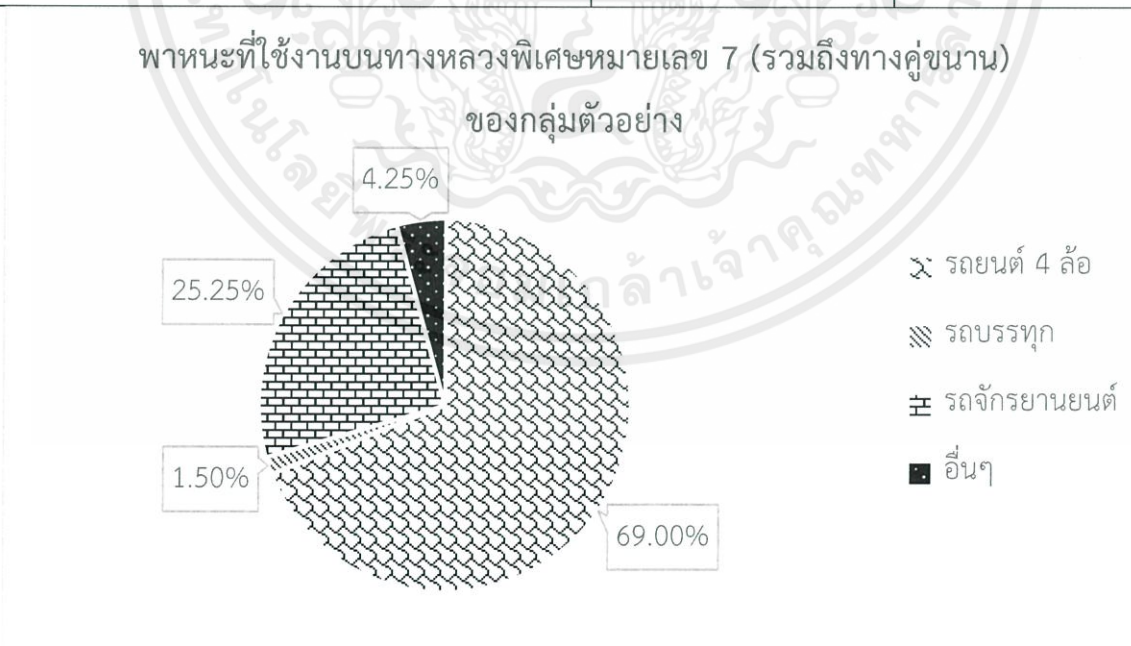
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.9 สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน) แสดงดังตารางที่ 4.9 และรูปที่ 4.9 ซึ่งพบว่าพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน)ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ รถยนต์ 4 ล้อ คิดเป็นร้อยละ 69.00 รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 25.25 อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.25 และรถบรรทุก คิดเป็นร้อยละ 1.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน)

พาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
รถยนต์ 4 ล้อ	276	69.00
รถบรรทุก	6	1.50
รถจักรยานยนต์	101	25.25
อื่นๆ	17	4.25
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.9 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนาน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

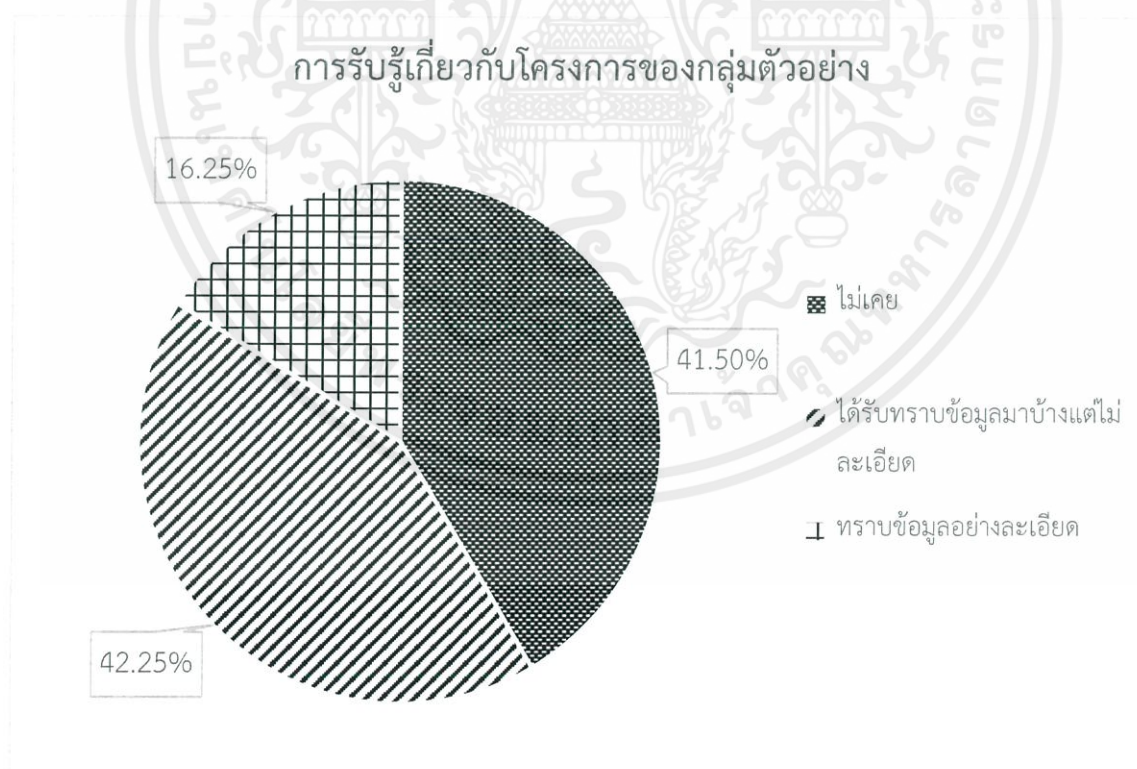
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2.1 การรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงดังตารางที่ 4.10 และรูปที่ 4.10 ซึ่งพบว่า การรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ ได้รับทราบข้อมูลมาบ้างแต่ไม่ละเอียด คิดเป็นร้อยละ 42.25 รองลงมาคือ ไม่เคย คิดเป็นร้อยละ 41.50 และทราบข้อมูลอย่างละเอียด คิดเป็นร้อยละ 16.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ

การรับรู้เกี่ยวกับโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ไม่เคย	166	41.50
ได้รับทราบข้อมูลมาบ้างแต่ไม่ละเอียด	169	42.25
ทราบข้อมูลอย่างละเอียด	65	16.25
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.10 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ

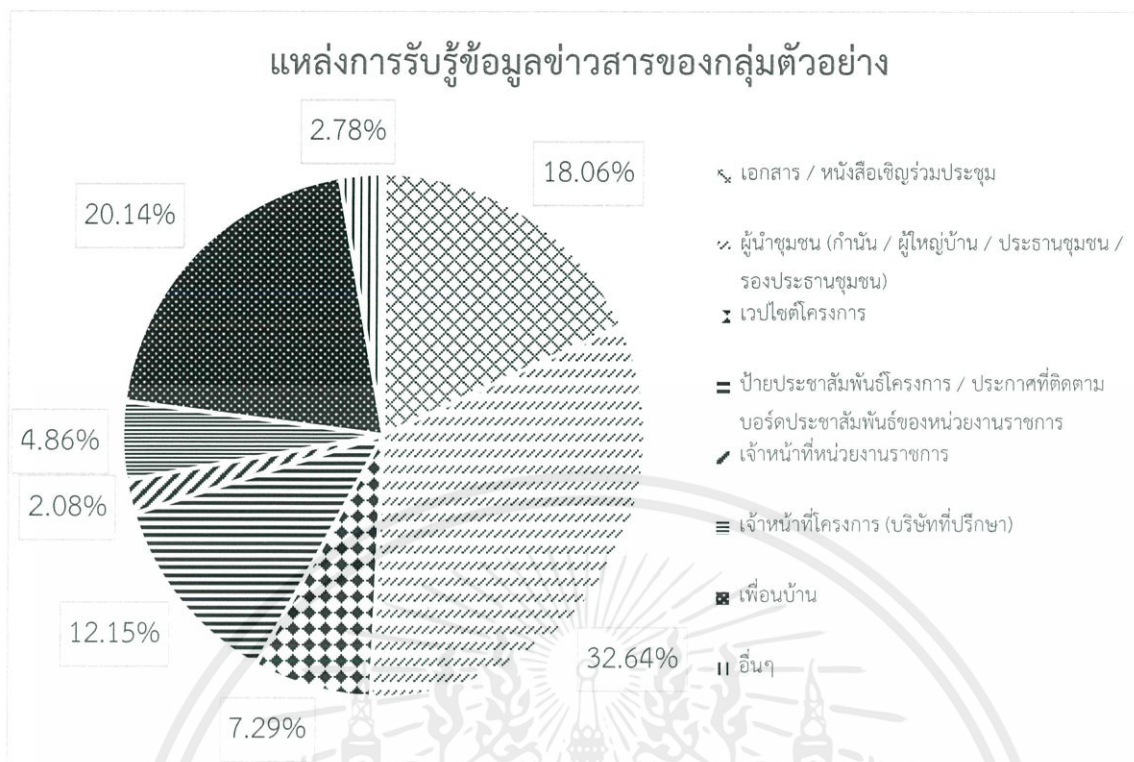
4.2.2 แหล่งที่มาของการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งที่มาของการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงดังตารางที่ 4.11 และรูปที่ 4.11 ซึ่งพบว่าแหล่งที่มาของการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือผู้นำชุมชน (กำนัน / ผู้ใหญ่บ้าน / ประธานชุมชน / รองประธานชุมชน) คิดเป็นร้อยละ 32.64 รองลงมาคือ เพื่อนบ้าน คิดเป็นร้อยละ 20.14 เอกสาร / หนังสือเชิญร่วมประชุม คิดเป็นร้อยละ 18.06 ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ / ประกาศที่ติดตามบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ คิดเป็นร้อยละ 12.15 เว็บไซต์โครงการ คิดเป็นร้อยละ 7.29 เจ้าหน้าที่โครงการ (บริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 4.86 อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 2.78 และเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ คิดเป็นร้อยละ 2.08 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.11 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านแหล่งการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ

แหล่งการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
เอกสาร / หนังสือเชิญร่วมประชุม	52	18.06
ผู้นำชุมชน (กำนัน / ผู้ใหญ่บ้าน / ประธานชุมชน / รองประธานชุมชน)	94	32.64
เว็บไซต์โครงการ	21	7.29
ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ / ประกาศที่ติดตามบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ	35	12.15
เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ	6	2.08
เจ้าหน้าที่โครงการ (บริษัทที่ปรึกษา)	14	4.86
เพื่อนบ้าน	58	20.14
อื่นๆ	8	2.78
รวม	288	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



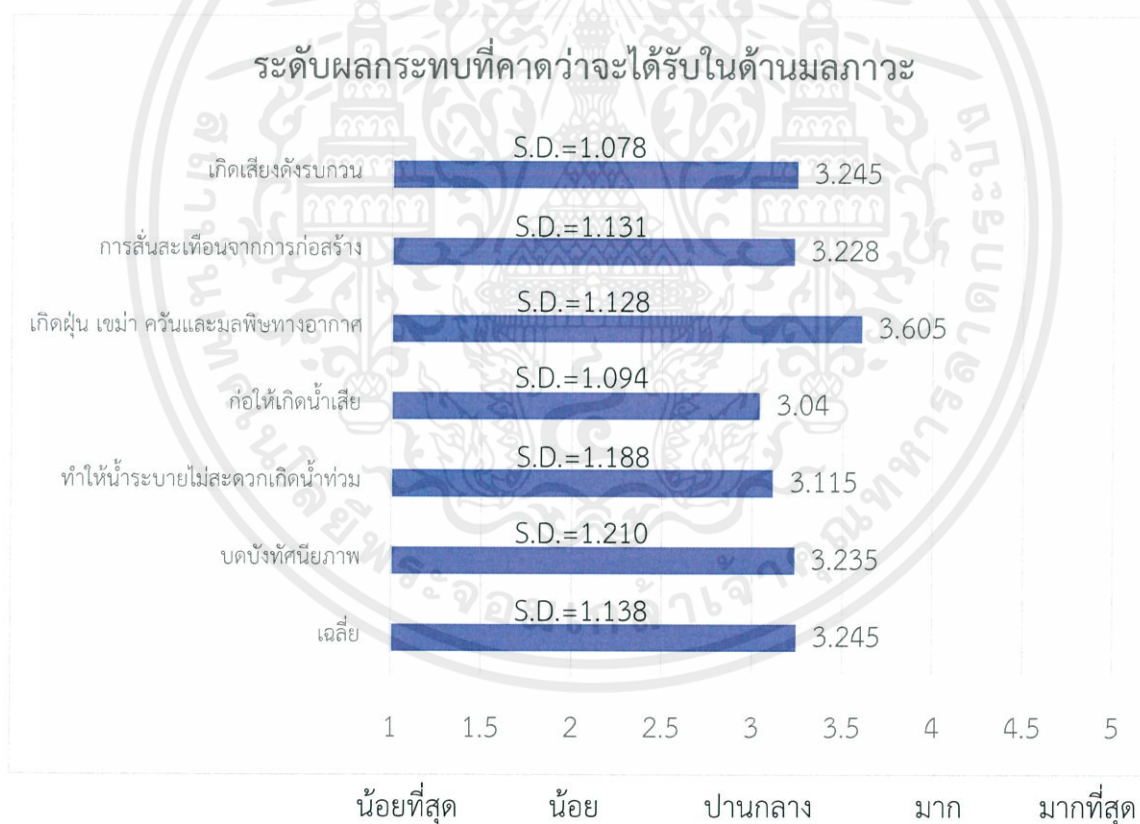
รูปที่ 4.11 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านแหล่งการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านมลภาวะ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านมลภาวะโดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.12 และรูปที่ 4.12 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.245 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.138 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านมลภาวะคือ เกิดฝุ่น เหม่า ควันและมลพิษทางอากาศ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.605 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.128 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านมลภาวะคือ ก่อให้เกิดน้ำเสีย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.040 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.094

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านมลภาวะ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ
เกิดเสียงดังรบกวน	3.245	1.078	ปานกลาง
การสิ้นสະเทือนจากการก่อสร้าง	3.228	1.131	ปานกลาง
เกิดฝุ่น เหม่า คิว้นและมลพิษทางอากาศ	3.605	1.128	มาก
ก่อให้เกิดน้ำเสีย	3.040	1.094	ปานกลาง
ทำให้น้ำระบายไม่สะดวกเกิดน้ำท่วม	3.115	1.188	ปานกลาง
บดบังทัศนียภาพ	3.235	1.210	ปานกลาง
เฉลี่ย	3.245	1.138	ปานกลาง



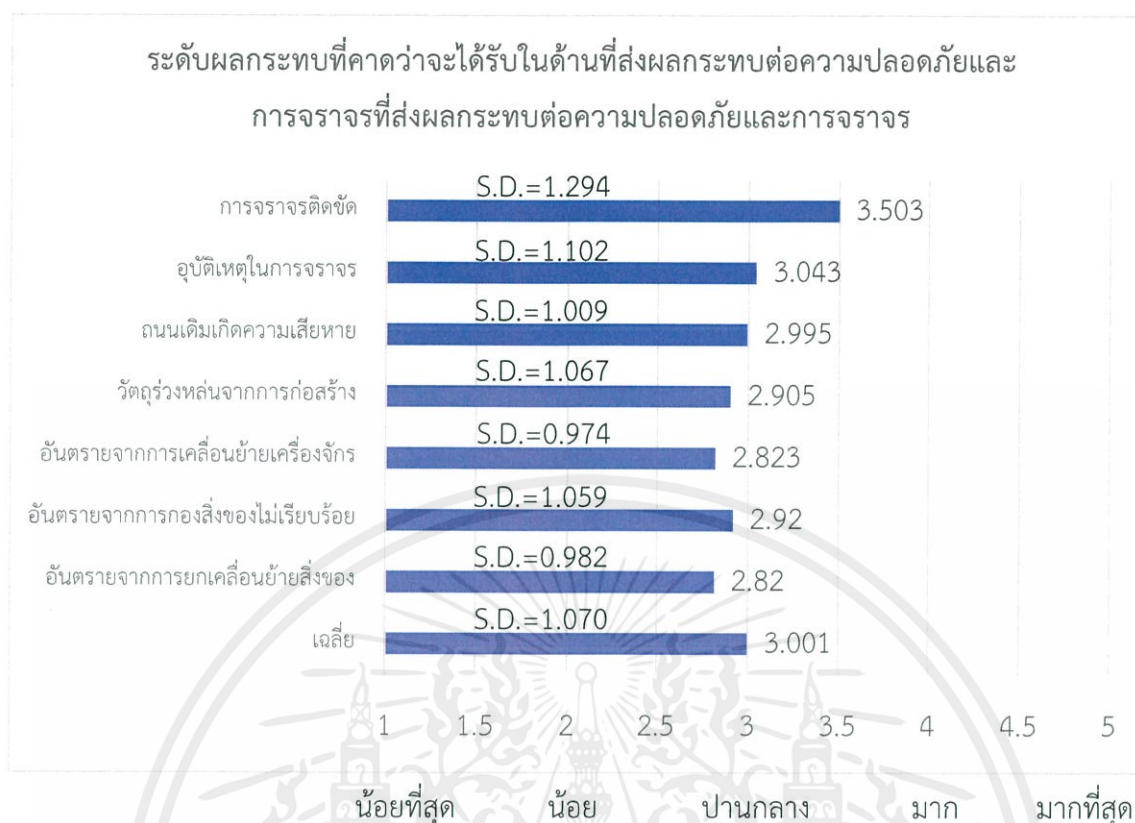
รูปที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านมลภาวะ

4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับในด้านความปลอดภัยและการจราจร

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านความปลอดภัยและการจราจรโดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.13 และรูปที่ 4.13 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.001 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.070 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านความปลอดภัยและการจราจรคือ การจราจรติดขัด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.503 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.294 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านความปลอดภัยและการจราจรคือ อันตรายจากการยกเคลื่อนย้ายสิ่งของ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.820 และมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.982

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านความปลอดภัยและการจราจร

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ
การจราจรติดขัด	3.503	1.294	มาก
อุบัติเหตุในการจราจร	3.043	1.102	ปานกลาง
ถนนเดิมเกิดความเสียหาย	2.995	1.009	ปานกลาง
วัตถุร่วงหล่นจากการก่อสร้าง	2.905	1.067	ปานกลาง
อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	2.823	0.974	ปานกลาง
อันตรายจากการกองสิ่งของไม่เรียบร้อย	2.920	1.059	ปานกลาง
อันตรายจากการยกเคลื่อนย้ายสิ่งของ	2.820	0.982	ปานกลาง
เฉลี่ย	3.001	1.070	ปานกลาง



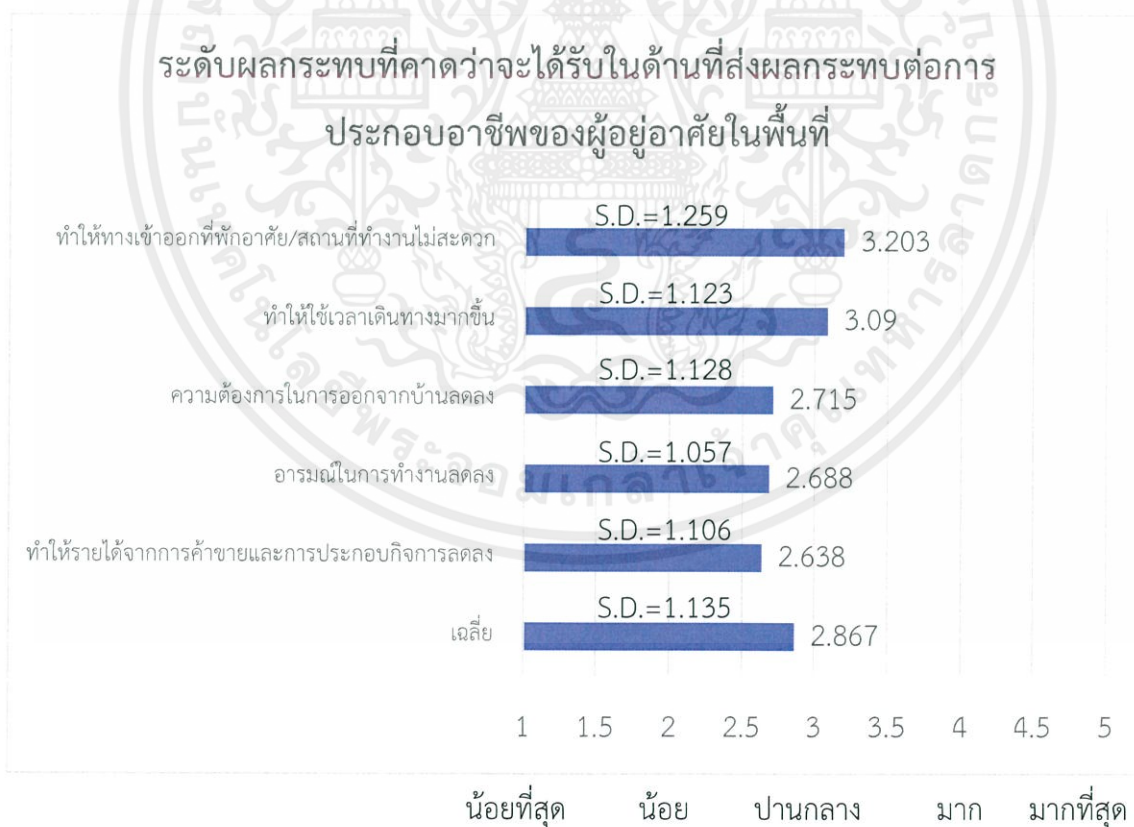
รูปที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านความปลอดภัยและการจราจร

4.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับในด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.14 และรูปที่ 4.14 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.867 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.135 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ คือ ทำให้ทางเข้าออกที่พักอาศัย/สถานที่ทำงานไม่สะดวก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.203 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.254 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ คือ ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.638 และมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.106

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ
ทำให้ทางเข้าออกที่พักอาศัย/สถานที่ทำงานไม่สะดวก	3.203	1.259	ปานกลาง
ทำให้ใช้เวลาเดินทางมากขึ้น	3.090	1.123	ปานกลาง
ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	2.715	1.128	ปานกลาง
อารมณ์ในการทำงานลดลง	2.688	1.057	ปานกลาง
ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	2.638	1.106	ปานกลาง
เฉลี่ย	2.867	1.135	ปานกลาง



รูปที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

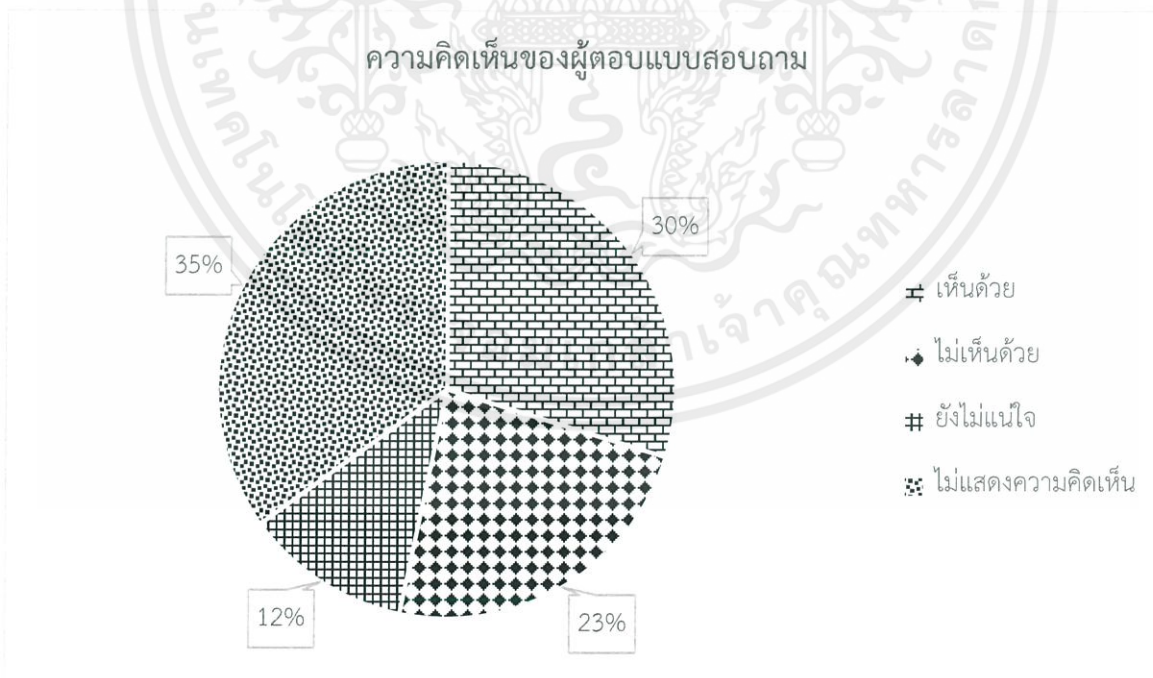
4.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่น ๆ ของผู้ตอบ

แบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.15 และรูปที่ 4.15 ซึ่งพบว่าความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่เห็นด้วยกับการมีโครงการ 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.75 ไม่เห็นด้วยกับการมีโครงการ จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 23.50 ไม่แน่ใจจำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 และไม่ออกความคิดเห็นจำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 35.00

ตารางที่ 4.15 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม

ความคิดเห็นต่อโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
เห็นด้วย	119	29.75
ไม่เห็นด้วย	94	23.50
ยังไม่แน่ใจ	47	11.75
ไม่แสดงความคิดเห็น	140	35.00
รวม	400	100.00



รูปที่ 4.15 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิจัยเอกสารและวิจัยเชิงสำรวจเพื่อศึกษาทัศนคติที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบของโครงการทางยกระดับศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ที่มีต่อผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโดยรอบของโครงการ โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาผลกระทบของโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
- 2) เพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับโครงการก่อสร้างทางยกระดับที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ประชากรของการวิจัย คือ ผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ช่วงแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างโครงการทางยกระดับศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างกิโลเมตรที่ 0+000 บริเวณทางแยกศรีนครินทร์ และจุดสิ้นสุดโครงการกิโลเมตรที่ 18+553 ระยะทางรวม 18.5 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 5 เขต ได้แก่ เขตบางกะปิ เขตสวนหลวง เขตสะพานสูง เขตประเวศ และเขตลาดกระบัง ที่อยู่ห่างจากตัวโครงการภายในรัศมี 1 กิโลเมตร การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีของ Taro Yamane ได้จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยกำหนดความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดระหว่างค่าจริงและค่าประมาณการร้อยละ 5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 ระดับทัศนคติของประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการทางยกระดับศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และส่วนที่ 3 ความกังวล ความเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะเป็นแบบเนื้อหาปลายปิด-เปิด ในการวิจัยได้วิเคราะห์หาคุณภาพเครื่องมือทำโดยการนำแบบสอบถามไปทดลองใช้จำนวน 30 ชุด คำนวณหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ปรากฏผลเท่ากับ 0.842 สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีการแจกแบบสอบถามและการส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ รวมจำนวนที่รวบรวมได้ทั้งสิ้น 400 ราย จากนั้นได้วิเคราะห์ข้อมูลโดยคำถามที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคล ความกังวล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามใช้วิธีการหาค่าความถี่ แล้วสรุปออกมาเป็นค่าร้อยละ สำหรับข้อคำถามทัศนคติของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อโครงการ ใช้วิธีการหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

1. ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยจำนวน 400 คน พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 55.8 เป็นเพศหญิง อายุส่วนใหญ่ร้อยละ 23.0 มีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี การนับถือศาสนาส่วนใหญ่ร้อยละ 72.3 นับถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 51.0 อยู่ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี อาชีพส่วนใหญ่ร้อยละ 30.0 เป็นข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ การรับรู้เกี่ยวกับโครงการส่วนใหญ่ร้อยละ 42.3 ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาบ้างแต่ไม่ละเอียด ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่ร้อยละ 42.3 มีระยะทางอยู่ระหว่าง 500 – 1000 เมตร ความถี่ในการใช้ทางพิเศษหมายเลข 7 ส่วนใหญ่ร้อยละ 36.3 เป็นใช้ทางพิเศษหมายเลข 7 ทุกวัน และพาหนะที่ใช้งานบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ส่วนใหญ่ร้อยละ 69.0 เป็นรถยนต์ 4 ล้อ

2. ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาด้านมลภาวะอยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อจำแนกเป็นรายข้อสามารถเรียงลำดับระดับทัศนคติจากมากไปน้อยได้ คือ 1) เกิดฝุ่น เขม่า คาร์บอน และมลพิษทางอากาศ 2) เกิดเสียงดังรบกวน 3) บดบังทัศนียภาพ 4) การสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง 5) ทำให้น้ำระบายไม่สะดวกเกิดน้ำท่วม 6) ก่อให้เกิดน้ำเสีย

3. ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและการจราจรอยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อจำแนกเป็นรายข้อสามารถเรียงลำดับระดับทัศนคติจากมากไปน้อยได้ คือ 1) การจราจรติดขัด 2) อุบัติเหตุในการจราจร 3) ถนนเดิมเกิดความเสียหาย 4) อันตรายจากการกองสิ่งของไม่เรียบร้อย 5) วัตถุร่วงหล่นจากการก่อสร้าง 6) อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร 7) อันตรายจากการยกเคลื่อนย้ายสิ่งของ

4. ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่อยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อจำแนกเป็นรายข้อสามารถเรียงลำดับระดับทัศนคติจากมากไปน้อยได้ คือ 1) ทำให้ทางเข้าออกที่พักอาศัย/สถานที่ทำงานไม่สะดวก 2) ทำให้ใช้เวลาเดินทางมากขึ้น 3) ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง 4) อารมณ์ในการทำงานลดลง 5) ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง

5. ภาพรวมระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการโครงการทางยกระดับศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อจำแนกเป็นรายข้อพบว่าปัญหาด้านมลภาวะมีระดับทัศนคติสูงสุดและปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่มีระดับทัศนคติต่ำที่สุด

6. ความกังวลเกี่ยวกับโครงการที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่กังวลคือ ปัญหามลพิษทางอากาศ และปัญหาการจราจรติดขัดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

7. ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามที่ “เห็นด้วย” ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 29.8 ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า “โครงการสามารถช่วยลดปริมาณรถและการจราจรติดขัดในเส้นทางที่เข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิได้” ผู้ตอบแบบสอบถามที่ “ไม่เห็นด้วย” มีจำนวนร้อยละ 23.5 ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า “โครงการสร้างผลเสียต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัยในแนวเส้นทางของโครงการ” ผู้ตอบแบบสอบถามที่ “ยังไม่แน่ใจ” มีจำนวนร้อยละ 11.8 ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า “ยังไม่ทราบข้อมูลผลดี ผลเสียของโครงการอย่างละเอียด จึงไม่สามารถสรุปความคิดเห็นได้” และจำนวนร้อยละ 35.0 ไม่แสดงความคิดเห็น

5.2 อภิปราย

จากการวิจัยครั้งนี้ได้พบประเด็นสำคัญซึ่งสามารถนำมาอภิปรายเพื่อสรุปข้อเท็จจริงได้ ดังนี้ผล

5.2.1 ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาด้านมลภาวะ

ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาด้านมลภาวะอยู่ในระดับ “ปานกลาง” ซึ่งค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.25 ซึ่งเมื่อเทียบจากเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล ระดับทัศนคติปานกลางคือช่วงค่า 2.61 – 3.40 ดังนั้นแสดงว่าค่าเฉลี่ยโดยภาพรวมเข้าใกล้ระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ในปัญหาการเกิดฝุ่น เขม่าควันและมลพิษทางอากาศ มีระดับทัศนคติมากที่สุด รองลงมาคือปัญหาการเกิดเสียงดังรบกวน ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะผู้คนที่ให้ความสนใจในเรื่องของการดูแลสุขภาพของตนเองเป็นสำคัญ และมีการตื่นตัวในเรื่องของปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดจากงานก่อสร้าง

5.2.2 ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความ

ปลอดภัยและการจราจร

ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและการจราจรอยู่ในระดับ “ปานกลาง” ซึ่งค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.00 น้อยกว่าด้านปัญหาด้านมลภาวะ (3.25) แต่มากกว่าด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ (2.87) ซึ่งเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าในปัญหาการจราจรติดขัดมีระดับทัศนคติมากที่สุด รองลงมาคือปัญหาอุบัติเหตุในการจราจร ซึ่งอาจเป็นเพราะผู้ตอบแบบสอบถามค่อนข้างกังวลเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดที่จะเพิ่มมากขึ้น และปัญหาอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับผู้ให้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ระหว่างที่มีการดำเนินโครงการ

5.2.3 ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่

ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่อยู่ในระดับ “ปานกลาง” ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.87 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าอีกสองด้าน ซึ่งเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าในปัญหาทำให้ทางเข้าออกที่พักอาศัย/สถานที่ทำงานไม่สะดวกมีระดับทัศนคติมากที่สุด เนื่องจากอาจทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งมีผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูงขึ้น

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาทัศนคติที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบของโครงการทางยกระดับศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีต่อผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโดยรอบของโครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามมีข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดังนี้ ให้ดำเนินโครงการอย่างถูกต้องตามกฎหมาย มีการวางแผนในการทำโครงการเป็นอย่างดีเพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าขึ้น และต้องมีแผนเพื่อแก้ไขหรือบรรเทาปัญหามลพิษทางอากาศและการจราจรติดขัดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

บรรณานุกรม

กรมทางหลวง. 2560. โครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7.

เกษม จันทร์แก้ว. 2540. วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ : อักษรสยาม.

โครงการทางยกระดับบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.svn-motorway7.com>. (19 พฤศจิกายน 2561)

ฉัตรชัย อำนาจบุตตี. 2556. “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

ชัยยุทธ ขวลิตนธิกุล. 2534. อาชีวอนามัย เล่มที่ 1 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. พิมพ์ครั้งที่ 8. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ณรงค์ ณ เชียงใหม่. 2534. คู่มือแนะนำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ : โอ เอส พริน ตั้ง เฮาส์.

นิสาชล ทองแถม. 2528. แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบ. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

บวรชัย มุสิกะรักษ์. 2551. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการบัณฑิตวิทยาลัย. สถาบันพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

ประสิทธิ์ ตงยั้งศิริ. 2542. การวางแผนและการวิเคราะห์โครงการ. กรุงเทพฯ : ซีเอ็ดยูเคชั่น.

ไพจิตร บุญยานุเคราะห์. 2534. นิยามและบทบาทของวิศวกรรมความปลอดภัย. วารสารโรงงาน.

สิน พันธุ์พินิจ. 2554. เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : วิทยพัฒน์.

สุวัจน์ สงวนวงศ์. 2540. การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ดอกเบญจ.

เสถียร เหลืองอร่าม. 2527. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจสังคม. กรุงเทพฯ : อักษรสยามการพิมพ์.

แสวง รัตนมงคลมาศ. 2538. ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคม. กรุงเทพฯ : สารมวลชน.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมพล ตริวิศวะเวทย์. 2556. “ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ในระหว่างการก่อสร้าง).” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

Alba Fuertes, Miquel Casals, Marta Gangoellis, Nuria Forcada, Marcel Macarulla, Xavier Roca. 2013. An Environmental Impact Causal Model for improving the environmental performance of construction processes. *Journal of Cleaner Production*. 52: 425-437.

Jingfeng Yuan, Kaiwen Chen, Wei Li, Chuang Ji, Zhiru Wang, Mirosław J. Skibniewski. 2018. Social network analysis for social risks of construction projects in high-density urban areas in China. *Journal of Cleaner Production*. 198: 940-961.

Kenneth D. Bailey. 1987. *Methods of Social Research*. New York : The Free Press.

Related Post. 2560. กรมทางหลวงแจ้งเกิด ทางยกระดับศรีนครินทร์ – สุวรรณภูมิ. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.realist.co.th/blog/ทางยกระดับศรีนครินทร์>. (19 พฤศจิกายน 2561)

Xiaolong Xue, Ruixue Zhang, Xiaoling Zhang, Rebecca Jing Yang, Hong Li. 2015. Environmental and social challenges for urban subway construction: An empirical study in China. *International Journal of Project Management*. 33: 576-588.



ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถาม

การศึกษาผลกระทบโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิ

บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

แบบสอบถามนี้ใช้ประกอบงานวิจัยเรื่อง “โครงการทางยกระดับบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสำหรับเก็บข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการที่มีผลต่อผู้อาศัยตามแนวเส้นทางโครงการ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร

การตอบแบบสอบถามนี้แบ่งเป็น 3 ส่วน ใช้เวลาประมาณ 10-15 นาที

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หมายเลขแบบสอบถาม.....

พิกัด.....

วัน/เดือน/ปี.....

ส่วนที่ 1: ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง: กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง () เพียงหนึ่งช่อง

1. สถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม**1.1 ท่านอาศัยอยู่ในเขตใด**

- () 1.บางกะปิ () 2.ประเวศ () 3.ลาดกระบัง
() 4.สะพานสูง () 5.สวนหลวง

1.2 เพศ

- () 1.ชาย () 2.หญิง

1.3 อายุ

- () 1.อายุต่ำกว่า 20 ปี () 2.อายุ 21 - 30 ปี () 3.อายุ 31 - 40 ปี
() 4.อายุ 41 - 50 ปี () 5.อายุ 51 - 60 ปี () 6.อายุตั้งแต่ 61 ปี ขึ้นไป

1.4 การนับถือศาสนา

- () 1.ศาสนาพุทธ () 2.ศาสนาคริสต์
() 3.ศาสนาอิสลาม () 4.อื่นๆ (ระบุ)

1.5 ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด

- () 1.ต่ำกว่าปริญญาตรี () 2.ปริญญาตรี () 3.สูงกว่าปริญญาตรี

1.6 อาชีพปัจจุบันของท่าน

- () 1.ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ () 2.พนักงาน / ลูกจ้างบริษัทเอกชน
() 3.รับจ้างทั่วไป () 4.ประกอบธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย
() 5.แม่บ้าน () 6.นักเรียน / นักศึกษา
() 7.อื่นๆ (ระบุ)

1.7 ที่พักอาศัย หรือ สถานที่ทำงาน ของท่านที่อยู่ในระยะใกล้กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

กรุงเทพฯ-ชลบุรีที่สุดอยู่เป็นระยะทางประมาณเท่าไร

- () 1.ไม่เกิน 200 เมตร () 2.200 - 500 เมตร
() 3.500 - 1 กิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.8 ความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนานด้วย)

- () 1.ทุกวัน () 2.สัปดาห์ละ 3 - 5 ครั้ง
 () 3.สัปดาห์ละ 1 - 2 ครั้ง () 4.นานๆครั้ง

1.9 ท่านใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยพาหนะใดมากที่สุด (รวมถึงทางคู่ขนานด้วย)

- () 1.รถยนต์ 4 ล้อ () 2.รถบรรทุก
 () 3.รถจักรยานยนต์ () 4.อื่นๆ (ระบุ)

2.การรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม

2.1 ท่านเคยได้ยินข่าวเกี่ยวกับโครงการฯ บ้างหรือไม่

- () 1.ไม่เคย
 () 2.ได้รับทราบข้อมูลมาบ้างแต่ไม่ละเอียด (ถามต่อข้อ 2.2)
 () 3.ทราบข้อมูลอย่างละเอียด (ถามต่อข้อ 2.2)

2.2 ท่านทราบข้อมูลข่าวสารโครงการจากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () 1.เอกสาร / หนังสือเชิญร่วมประชุม
 () 2.ผู้นำชุมชน (กำนัน / ผู้ใหญ่บ้าน / ประธานชุมชน / รองประธานชุมชน)
 () 3.เว็บไซต์โครงการ
 () 4.ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ / ประกาศที่ติดตามบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ
 () 5.เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ (ระบุ)
 () 6.เจ้าหน้าที่โครงการ (บริษัทที่ปรึกษา)
 () 7.เพื่อนบ้าน
 () 8.อื่นๆ (ระบุ)

ส่วนที่ 2: คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากโครงการทางยกระดับ

ช่วงศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

คำชี้แจง: กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดต่อผลกระทบที่ได้รับ

ปัญหาที่ได้รับผลกระทบ	ระดับผลกระทบที่ได้รับ				
	น้อยที่สุด (1)	น้อย (2)	ปานกลาง (3)	มาก (4)	มากที่สุด (5)
1. ปัญหาด้านมลภาวะ					
1.1 เกิดเสียงดังรบกวน					
1.2 การสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
1.3 เกิดฝุ่น เหมม่า คาร์บอนและมลพิษทางอากาศ					
1.4 ก่อให้เกิดน้ำเสีย					
1.5 ทำให้น้ำระบายไม่สะดวกเกิดน้ำท่วม					
1.6 บดบังทัศนียภาพ					
1.7 อื่นๆ ระบุ					
2. ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและการจราจร					
2.1 การจราจรติดขัด					
2.2 อุบัติเหตุในการจราจร					
2.3 ถนนเดิมเกิดความเสียหาย					
2.4 วัตถุร่วงหล่นจากการก่อสร้าง					
2.5 อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร					
2.6 อันตรายจากการกองสิ่งของไม่เรียบร้อย					
2.7 อันตรายจากการยกเคลื่อนย้ายสิ่งของ					
2.8 อื่นๆ ระบุ					
3. ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่					
3.1 ทำให้ทางเข้าออกที่พักอาศัย/สถานที่ทำงานไม่สะดวก					
3.2 ทำให้ใช้เวลาเดินทางมากขึ้น					
3.3 ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง					
3.4 อารมณ์ในการทำงานลดลง					
3.5 ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง					
3.6 อื่นๆ ระบุ					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 3: ทศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยาน

สุพรรณภูมิบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

3.1 ประเด็นปัญหาหรือข้อวิตกกังวลกรณีมีการก่อสร้างและพัฒนาโครงการ

() ไม่มีความวิตกกังวล

() มีความกังวล

- ได้แก่ 1.
2.
3.

3.2 เมื่อพิจารณาภาพรวม ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อโครงการ

() เห็นด้วย เพราะ

() ไม่เห็นด้วย เพราะ

() ยังไม่แน่ใจ เพราะ

() ไม่แสดงความคิดเห็น

3.3 ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

“ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาตอบแบบสอบถาม”

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

The seal of Sakon Nakhon Rajabhat University is a circular emblem. It features a central sun with rays, flanked by two traditional Thai stupas. Below the sun is a tiered umbrella (parasol) and a lotus flower. The entire design is surrounded by a circular border containing the university's name in Thai script: "มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา" (Mahavithayalai Rajabhat Nakhon Ratchasima).

ภาคผนวก ข

ข้อมูลการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS และสรุปผลแบบสอบถามคำถามปลายเปิด

RELIABILITY

```

/VARIABLES=เขต เทศ อายุ ศาสนา ระดับการศึกษา อาชีพ การรับรู้โครงการ เอกสาร ผู้นำชุมชน
เวปไซตฺโครงการ ภายประชาสัมพันธ์ เจ้าหน้าที่หน่วยงาน บริษัทที่ปรึกษา เพื่อนบ้าน อื่นๆ ระยะทาง
ความถี่ งานพาหนะ Ba1 Ba2 Ba3 Ba4 Ba5 Ba6 Eb1 Eb2 Eb3 Eb4 Eb5 Eb6 Eb7 Bc1 Bc2 Bc3
/SCALE ('ALL VARIABLES') ALL
/MODEL=ALPHA
/STATISTICS=DESCRIPTIVE SCALE
/SUMMARY=TOTAL.

```

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.842	36

รูปที่ ข.1 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
ท่านอาศัยอยู่ในเขตใด	3.13	1.634	30
เพศ	1.87	.479	30
อายุ	2.73	1.574	30
การนับถือศาสนา	3.00	.000	30
ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด	1.37	.490	30
อาชีพปัจจุบันของท่าน	4.07	1.760	30
ท่านเคยได้ยืมข่าวเกี่ยวกับบัตร รณรงค์ฯ บางหรือไม่	1.57	.568	30
เอกสาร	1.87	.346	30
ผู้นำชุมชน	1.87	.346	30
เว็บไซต์โครงการ	1.97	.183	30
ป้ายประชาสัมพันธ์	1.87	.346	30
เจ้าหน้าที่หน่วยงาน	1.97	.183	30
บริษัทที่ปรึกษา	1.97	.183	30
เพื่อนบ้าน	1.93	.254	30
อื่นๆ	2.00	.000	30
ที่พัก หรือ สถานที่ทำงานหรือห้างสรรพสินค้า เส้นทาง	2.30	.702	30
ความถี่ในการใช้งานทางหลวง พิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนานด้วย)	2.30	1.119	30
ท่านใช้งานทางหลวงพิเศษหน วยเลข 7 โดยพหุนะโวลมากที่สุด	1.57	.971	30
เกิดเสียงดังรบกวน	3.17	.913	30
การสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	3.20	.997	30
เกิดฝุ่น เหม ควันและมลพิษทางอากาศ	4.03	1.033	30
ก่อให้เกิดน้ำเสีย	2.73	.907	30
ทำให้น้ำระบายในสระน้ำเกิด น้ำท่วม	2.77	.971	30
บดบังทัศนียภาพ	3.13	1.196	30
การจราจรติดขัด	3.87	1.279	30
อุบัติเหตุในการจราจร	3.23	.935	30
ถนนเดิมเกิดความเสียหาย	3.27	1.081	30
วัดถูกร้างหลังจากการก่อสร้าง	2.97	1.066	30
อันตรายจากการเคลื่อนย้าย สิ่งของจักร	3.13	.973	30

รูปที่ ข.2 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
อันตรายจากการก่อกองสิ่งของไว้ มเขียบรรอย	2.93	.907	30
อันตรายจากการยกเคลื่อนย้าย สิ่งของ	2.87	.819	30
ทำให้ทางเราออกที่พักอาศัย/ สถานที่ทำงานไม่สะดวก	3.43	1.135	30
ทำให้ใช้เวลาเดินทางมากขึ้น	3.73	1.081	30
ความต้องการในการออกจาก บ้านลดลง	3.30	1.179	30
อารมณ์ในกาทำงานลดลง	3.17	1.177	30
ทำให้รายได้จากการค้าขายแ ละการประกอบกิจการลดลง	3.07	1.048	30

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ท่านอาศัยอยู่ในเขตใด	94.00	172.621	.019	.855
เพศ	95.47	175.085	.063	.843
อายุ	94.40	176.838	-.079	.858
การนับถือศาสนา	94.13	176.120	.000	.843
ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด	95.77	173.909	.152	.842
อาชีพปัจจุบันของท่าน	93.07	171.985	.022	.857
ท่านเคยได้ยืมข่าวเกี่ยวกับโครงการฯ บ้างหรือไม่	95.57	175.428	.025	.844
เอกสาร	95.27	177.306	-.142	.845
ผู้นำชุมชน	95.27	177.375	-.149	.845
เว็บไซต์โครงการ	95.17	176.040	.217	.842
ป้ายประชาสัมพันธ์	95.27	177.444	-.157	.845
เจ้าหน้าที่หน่วยงาน	95.17	176.937	.031	.843
บริษัทที่ปรึกษา	95.17	174.833	.259	.842
เพื่อนบ้าน	95.20	175.338	.107	.842
อื่นๆ	95.13	176.120	.000	.843
ที่พัก หรือ สถานที่ทำงานอยู่ห่างจากแนว เส้นทาง	94.83	177.318	-.090	.847

รูปที่ ข.3 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (รวมถึงทางคู่ขนานด้วย)	94.83	178.075	-.107	.852
หาหนังสือทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยพาหนะใดมากที่สุด	95.57	173.289	.074	.845
เกิดเสียงดังรบกวน	93.97	166.378	.378	.837
การสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	93.93	159.375	.628	.830
เกิดฝุ่น เหมม่า คิวและมลพิษทางอากาศ	93.10	163.059	.454	.836
ก่อให้เกิดน้ำเสีย	94.40	161.697	.589	.831
ทำให้ฟ้าผ่าขโมยและแตกเกิดฟ้าผ่าไหม	94.37	159.689	.631	.830
บดบังทัศนียภาพ	94.00	157.793	.562	.830
การจราจรติดขัด	93.27	158.409	.499	.833
อุบัติเหตุในการจราจร	93.90	158.714	.702	.828
ถนนเดิมเกิดความเสียหาย	93.87	158.051	.622	.829
วัดถูกรังแกจากการก่อสร้าง	94.17	159.318	.582	.830
อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	94.00	162.414	.514	.833
อันตรายจากการก่อสร้างขุดของไหมเชื่อมรวม	94.20	158.303	.744	.827
อันตรายจากการยกเคลื่อนย้ายสิ่งของ	94.27	160.981	.697	.829
ทำให้หวั่นไหวออกหักอวัดดี/สถานีแห่งใหม่สะพาน	93.70	154.838	.708	.826
ทำให้ใช้เวลานานทางมากขึ้น	93.40	154.041	.780	.824
ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	93.83	155.178	.666	.827
อารมณ์ในการพามาแล้ว	93.97	154.033	.709	.826
ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	94.07	157.582	.663	.828

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
97.13	176.120	13.271	36

รูปที่ ข.4 ผลการทดสอบ Reliability หน้า 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

FREQUENCIES VARIABLES=เขต เขต อายุ ศาสนา ระดับการศึกษา อาชีพ การรับรู้โครงการ ระยะทาง ความถี่
 ยานพาหนะ
 /STATISTICS=STDDEV MEAN
 /ORDER=ANALYSIS.

Frequencies

Statistics

		ท่านอาศัยอยู่มาก ในเขตใด	เขต อายุ	การรับรู้ศาสนา 1	ระดับการศึกษา นึ่งผล
N	Valid	400	400	400	400
	Missing	0	0	0	0
Mean		3.00	1.59	3.47	1.54
Std. Deviation		1.416	.497	1.557	.878

Statistics

		อาชีพประจำ งาน	ท่านเคยใช้รถ จักรยานยนต์ หรือไม่	ที่พัก หรือ สถานที่พำนัก อยู่ห่างจากสถานี ป้าย	ความถี่ในการใช้ ยานพาหนะ ส่วนตัว (รวม ทั้งรถจักรยาน ยนต์)	ความถี่ในการใช้ รถจักรยานยนต์ ส่วนตัว (รวม ทั้งรถจักรยาน ยนต์)
N	Valid	400	400	400	400	400
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		2.98	1.75	2.21	2.11	1.65
Std. Deviation		1.837	.718	.772	1.059	.995

Frequency Table

ท่านอาศัยอยู่มากในเขตใด

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	เขตบางกะปิ	80	20.00	20.00	20.00
	เขตปทุมวัน	80	20.00	20.00	40.00
	เขตลาดกระบัง	80	20.00	20.00	60.00
	เขตสะพานสูง	80	20.00	20.00	80.00
	เขตสวนหลวง	80	20.00	20.00	100.00
Total		400	100.00	100.00	

รูปที่ ข.5 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพศ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ชาย	177	44.25	44.25	44.25
	หญิง	223	55.75	55.75	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

อายุ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ต่ำกว่า 20 ปี	45	11.25	11.25	11.25
	21-30	89	22.25	22.25	33.50
	31-40	60	15.00	15.00	48.50
	41-50	92	23.00	23.00	71.50
	51-60	68	16.50	16.50	88.00
	61 ปีขึ้นไป	48	12.00	12.00	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

การนับถือศาสนา

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	พุทธ	289	72.25	72.25	72.25
	คริสต์	7	1.75	1.75	74.00
	อิสลาม	104	26.00	26.00	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

ระดับการศึกษาระดับสูงสุด

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ต่ำกว่าปริญญาตรี	204	51.00	51.00	51.00
	ปริญญาตรี	126	31.50	31.50	82.50
	สูงกว่าปริญญาตรี	70	17.50	17.50	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

รูปที่ ข.6 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้า 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อาชีพปัจจุบันของท่าน

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	120	30.00	30.00	30.00
	พนักงาน / ลูกจ้างบริษัทเอกชน	81	20.25	20.25	50.25
	รับจ้างทั่วไป	50	12.50	12.50	62.75
	ประกอบธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย	54	13.50	13.50	76.25
	แม่บ้าน	36	9.00	9.00	85.25
	นักเรียน / นักศึกษา	51	12.75	12.75	98.00
	อื่นๆ	8	2.00	2.00	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

ท่านเคยได้ยินข่าวเกี่ยวกับโครงการฯ บ้างหรือไม่

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เคย	166	41.50	41.50	41.50
	ได้รับทราบข้อมูลมาบ้างแต่ไม่ละเอียด	169	42.25	42.25	83.75
	ทราบข้อมูลอย่างละเอียด	65	16.25	16.25	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

ที่พัก หรือ สถานที่ทำงานอยู่ห่างจากแนวเส้นทาง

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เกิน 200 เมตร	86	21.50	21.50	21.50
	200 - 500 เมตร	145	36.25	36.25	57.75
	500 - 1 กิโลเมตร	169	42.25	42.25	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

รูปที่ ข.7 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความถี่ในการใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
(รวมถึงทางคู่ขนานด้วย)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ทุกวัน	145	36.25	36.25	36.25
	สัปดาห์ละ 1 - 2 ครั้ง	128	32.00	32.00	68.25
	สัปดาห์ละ 3 - 5 ครั้ง	67	16.75	16.75	85.00
	นานาครั้ง	60	15.00	15.00	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

ท่านใช้งานทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยพาหนะใดมากที่สุด

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	รถยนต์ 4 ล้อ	276	69.00	69.00	69.00
	จักรยานยนต์	6	1.50	1.50	70.50
	รถจักรยานยนต์	101	25.25	25.25	95.75
	อื่นๆ	17	4.25	4.25	100.00
	Total	400	100.00	100.00	

รูปที่ ข.8 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

DESCRIPTIVES VARIABLES=Ba1 Ba2 Ba3 Ba4 Ba5 Ba6 Bb1 Bb2 Bb3 Bb4 Bb5 Bb6 Bb7 Bc1
Bc2 Bc3 Bc4 Bc5
/STATISTICS=MEAN STDDEV.

Descriptives

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation
เกิดเสียงดังรบกวน	400	3.245	1.078
การสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	400	3.228	1.131
เกิดฝุ่น เขม่า ควันและมลพิษทางอากาศ	400	3.605	1.128
ก้อให้เกิดน้ำเสีย	400	3.040	1.094
ทำให้หาที่นอนในสี่ดาวเกิด น้ำท่วม	400	3.115	1.188
บดบังทัศนียภาพ	400	3.235	1.210
การจราจรติดขัด	400	3.503	1.294
อุบัติเหตุในการจราจร	400	3.043	1.102
ถนนเต็มไปด้วยขยะ	400	2.995	1.009
วัดกรุงพลนจากการก่อสร้าง	400	2.905	1.067
อันตรายจากการเคลื่อนย้าย เครื่องจักร	400	2.823	.974
อันตรายจากการทอสิ่งของ ไม่เรียบร้อย	400	2.920	1.059
อันตรายจากการยกเคลื่อนย้าย สิ่งของ	400	2.820	.982
ทำให้หาที่จอดรถที่พอใช้/ สถานที่หาบ้านในสี่ดาว	400	3.203	1.259
ทำให้วิถีชีวิตคนทางภาคอื่น	400	3.090	1.123
ความต้องการในการออกจาก บ้านลดลง	400	2.715	1.128
อารมณ์ในการทำงานลดลง	400	2.688	1.057
ทำให้รายได้จากการค้าขาย และการประกอบกิจการลดลง	400	2.638	1.106
Valid N (listwise)	400		

รูปที่ ข.9 ผลการคำนวณหาค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของกลุ่มตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.1 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด ส่วนที่ 3.1 ประเด็นปัญหาหรือข้อวิตกกังวลกรณีมีการก่อสร้างและพัฒนาโครงการ

ลำดับที่	หมายเลขแบบสอบถาม	ปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามกังวล	แยกความกังวล				
			เสียงรบกวน	การสั่นสะเทือน	มลภาวะทางอากาศ	การจราจรติดขัด	อื่นๆ
1	02-01-01-001	ฝุ่นละออง เสียง การสั่นสะเทือน กระบี่สิ่งก่อสร้างบ้านมัสยิด	1	1	1		
2	02-01-01-003	ปัญหาเรื่องฝุ่น PM 2.5 เยอะขึ้นกว่าเดิม			1		
3	02-01-01-010	ทำให้ไม่อยากออกจากบ้านเพราะฝุ่นเยอะ			1		1
4	02-01-01-017	สิ่งแวดล้อม เสียง	1				
5	02-01-01-022	มีมลภาวะทางอากาศขณะก่อสร้าง			1		
6	02-01-01-024	โครงการล่าช้า ปัญหาการจราจร				1	1
7	02-01-01-028	มลพิษ ฝุ่น			1		
8	02-01-01-029	มลพิษทางอากาศ การเดินทางติดขัด			1	1	
9	02-01-01-031	เรื่องการจราจรติดขัดระหว่างการก่อสร้าง เรื่องการขยายตัวของเมืองใหม่อาจกระทบกับวิถีชีวิตเดิมของชุมชน และสิ่งแวดล้อมอาจได้รับผลกระทบ				1	1
10	02-01-01-032	อาจมีผลกระทบต่อผู้ที่อาศัยและทำงานที่บริเวณใกล้เคียง					1
11	02-01-01-035	ทำให้รถติด ก่อมลภาวะ ได้ไม่คุ้มเสีย			1	1	
12	02-01-01-036	มลพิษ การจราจร อุบัติเหตุ			1	1	
13	02-01-01-037	มลพิษและฝุ่นควันจากการก่อสร้าง การจราจรที่ติดขัดเพราะในวันปกติช่วงเวลาทำงานทางหลวงหมายเลข 7 และคูขนานรถติดมากและมีการชะลอตัวทั้งที่ยังไม่มีการก่อสร้าง			1	1	
14	02-01-01-038	ทำให้การจราจรติดขัด และเกิดมลพิษทางอากาศ			1	1	
15	02-01-01-041	เป็นการเพิ่มมลภาวะทางอากาศ			1		
16	02-01-01-046	ฝุ่น มลพิษ การจราจรติดขัด			1	1	
17	02-01-01-052	รถติด ฝุ่น			1	1	
18	02-01-01-053	เกิดฝุ่นละออง การจราจรติดขัดขณะสร้าง เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย			1	1	
19	02-01-01-054	รถติดมากในบางพื้นที่ ทำให้ใช้เวลามากในการเดินทางจาก 1 ชม. เป็น 2 ชม. ปัญหามลพิษทำให้หายใจไม่สะดวก			1	1	
20	02-01-01-059	บดบังทัศนียภาพ ฝุ่นเยอะอากาศไม่ดีเวลาก่อสร้าง			1		1
21	02-01-01-072	กลัว PM 2.5 มาก			1		
22	02-01-01-073	อาจมีผลกระทบต่อกรจราจรด้านล่าง ทำให้รถติด				1	
23	02-01-01-076	ทำให้การจราจรติดขัด				1	
24	02-01-02-003	การจราจรที่ติดขัดเพิ่มมากขึ้น				1	
25	02-01-02-004	ฝุ่นละออง และเสียงดัง	1		1		
26	02-01-02-005	เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง และจะทำให้เกิดฝุ่นมากขึ้น	1		1		
27	02-01-02-006	ฝุ่นละออง และเสียงดัง	1		1		
28	02-01-02-021	รถติดเดินทางไม่สะดวก				1	
29	03-04-01-013	มลภาวะ การจราจร และบดบังทัศนียภาพ			1	1	1
30	03-04-01-035	ควันพิษและปัญหาการจราจร			1	1	
31	03-04-01-047	เสียงและการสั่นสะเทือน	1	1			
32	05-01-01-001	ปัญหาการจราจร และปัญหาด้านความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง				1	
33	05-01-01-004	เสียงดังรบกวน มลพิษฝุ่น เขม่า และการสั่นสะเทือน	1	1	1		
34	05-01-01-009	เดินทางออกบ้านลำบาก และกลัวการก่อสร้างของโครงการล่าช้า					1
รวม			7	3	23	18	7

ตารางที่ ข.2 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด ส่วนที่ 3.2 ความคิดเห็นต่อโครงการเมื่อพิจารณาภาพรวม

ลำดับที่	หมายเลขแบบสอบถาม	ความคิดเห็น			เหตุผล	แยกเหตุผล			
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ		แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด	ส่งเสริมการเดินทางธุรกิจ	ยังไม่ทราบข้อมูลรายละเอียด	อื่นๆ
1	02-01-01-003	1			จะช่วยให้การเดินทางจะสะดวกเร็วขึ้นในอนาคต	1			
2	02-01-01-005	1			ทำให้ถนนมีการพัฒนาและไม่มีจราจรติดขัดตลอดทั้งวัน	1			
3	02-01-01-006	1			ทำให้เดินทางสะดวกในอนาคต	1			
4	02-01-01-007	1			จะได้สะดวกในการเดินทาง	1			
5	02-01-01-014	1			ให้มีทางเลือกหลากหลาย	1			
6	02-01-01-018	1			การเดินทางไปสนามบินสะดวกขึ้น	1			
7	02-01-01-017	1			ช่วยคมนาคม	1			
8	02-01-01-019	1			เป็นทางเลือกให้ผู้ใช้ทาง	1			
9	02-01-01-020	1			ทำให้การจราจรลดความติดขัด	1			
10	02-01-01-022	1			เพิ่มช่องทางการเดินทาง	1			
11	02-01-01-023	1			บรรเทาปัญหาการจราจร	1			
12	02-01-01-024	1			เป็นผลดี				1
13	02-01-01-025	1			ช่วยในการเดินทางและทำธุรกิจ	1	1		
14	02-01-01-029	1			การคมนาคมจะสะดวกเมื่อโครงการสิ้นสุด				
15	02-01-01-031	1			อาจทำให้มีการพัฒนาแต่ควรควบคู่ในด้านอื่นแบบบูรณาการให้ครบด้าน				
16	02-01-01-036	1			สะดวกสบาย แต่ขอให้ทยอยก่อสร้าง	1			
17	02-01-01-037	1			ทำให้สะดวกสบายมากขึ้น แต่ระยะการทำงานควรกำหนดอย่างแน่ชัด เพื่อไม่ให้เกิดการยืดเยื้อ	1			
18	02-01-01-040	1			เพราะจะให้ทางไปสนามบินสะดวกขึ้น ไม่ตกเครื่อง	1			
19	02-01-01-049	1			มีทางเลือกเพิ่ม รถไม่ติด	1			
20	02-01-01-050	1			ช่วยระบายรถ เดินทางสะดวกขึ้น	1			
21	02-01-01-051	1			การคมนาคมจะสะดวกขึ้น	1			
22	02-01-01-052	1			เป็นทางเลือกในการใช้ทางมากขึ้น	1			
23	02-01-01-054	1			ทำให้ประเทศไทยนำอยู่มากขึ้นและต่อไปจะทำให้รถไม่ติดในบีข้างหน้า	1			
24	02-01-01-055	1			สามารถทำให้รถไม่ติดเยอะ เดินทางได้อย่างรวดเร็ว	1			
25	02-01-01-058	1			อำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสนามบิน	1			
26	02-01-01-060	1			สร้างความสะดวก	1			
27	02-01-01-061	1			ทำให้เกิดความเจริญ คล่องตัวทางคมนาคม	1			
28	02-01-01-063	1			ทำให้เกิดความสะดวกสำหรับผู้ที่ต้องการไปสนามบิน ส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ	1			
29	02-01-01-073	1			ช่วยลดปริมาณรถที่จะเข้าสนามบินสุวรรณภูมิที่อยู่ด้านล่าง	1			
30	02-01-01-076	1			ทำให้เกิดความสะดวกมากขึ้นหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ	1			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.3 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด

ส่วนที่ 3.2 ความคิดเห็นต่อโครงการเมื่อพิจารณาภาพรวม (ต่อ)

ลำดับที่	หมายเลขแบบสอบถาม	ความคิดเห็น			เหตุผล	แยกเหตุผล			
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ		แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด	ส่งเสริมการเติบโตทางธุรกิจ	ยังไม่ทราบข้อมูลอย่างละเอียด	อื่นๆ
31	02-01-01-090	1			สมควรที่จะต้องสร้างเพื่อความสะดวกในการเดินทาง	1			
32	02-01-02-004	1			รถไม่ติดด้านล่าง	1			
33	02-01-02-006	1			จะทำให้ด้านล่างรถวิ่งสะดวกขึ้น	1			
34	02-01-02-008	1			เป็นการช่วยไม่ให้รถติด	1			
35	02-01-02-017	1			ทำให้เดินทางสะดวกแล้วรวดเร็ว	1			
36	03-03-01-002	1			อยากให้มีทางพิเศษเยอะๆ				1
37	03-04-01-009	1			มีความสะดวกมากขึ้น	1			
38	03-04-01-020	1			จะได้สะดวกและปลอดภัย	1			
39	03-04-01-030	1			แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด มีสภาพคล่อง	1			
40	03-04-01-039	1			สร้างความสะดวกสบาย	1			
41	03-04-01-042	1			แก้รถติด	1			
42	03-04-01-045	1			สร้างความเจริญ		1		
43	03-04-01-047	1			เดินทางเข้าออกสนามบินสะดวก	1			
44	05-01-01-005	1			สะดวกในการสัญจร	1			
45	02-01-01-001		1		เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ ควรจัดการปัญหาอย่างเป็นระบบ				
46	02-01-01-035		1		สิ้นเปลืองงบประมาณ				
47	02-01-01-038		1		รถติด				
48	05-01-01-009		1		มีถนนเต็มอยู่แล้ว				
49	02-01-01-032			1	มีทั้งผลดีและผลกระทบบแก่ผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง				1
50	02-01-01-041			1	อาจยังไม่เห็นภาพรวมที่เกิดขึ้น			1	
51	02-01-01-059			1	ถนนปัจจุบันยังสะดวกสบายในการไปทำอากาศยานสุวรรณภูมิ				1
52	02-01-01-071			1	ไม่ทราบว่าจะช่วยแก้ปัญหาได้มากน้อยขนาดไหน			1	
53	02-01-02-003			1	ข้อมูลทราบมาไม่ละเอียดมาก จึงไม่รู้รายละเอียดเชิงลึก			1	
54	03-03-01-003			1	ไม่รู้ว่าจะเส้นทางที่สร้างจะส่งผลดีต่อการคมนาคมหรือเปล่า			1	
55	03-04-01-013			1	ยังไม่ทราบรายละเอียดว่ามีผลดีหรือไม่			1	
56	03-04-01-035			1	ยังไม่ทราบรายละเอียดชัดเจน			1	
57	05-01-01-001			1	ยังไม่ทราบรายละเอียดของโครงการ			1	
รวม						39	2	7	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.4 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด ส่วนที่ 3

ลำดับที่	หมายเลขแบบสอบถาม	ข้อเสนอแนะ
1	05-01-01-004	สร้างเสร็จจะดี ไม่ดีขณะก่อสร้าง เสร็จไวหนอยจะดี
2	02-01-01-063	ควรก่อสร้างสะพานเชื่อมเข้าสู่ทางหลักหรือข้ามทางหลักไปอีกฝั่ง เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับผู้สัญจรทางถนน และลดปัญหาการติดตามชอกซอยต่างๆ
3	02-01-01-017	ทำทุกอย่างเลย ทุกถนนๆเลย เพื่อช่วยจราจร
4	02-01-01-018	รีบทำให้เร็วที่สุด
5	02-01-01-022	ควรควบคุมงานก่อสร้างเพื่อป้องกันมลพิษทางอากาศ
6	02-01-01-020	ทำทุกอย่างให้จราจรไม่ติดขัด แต่กฎหมายต้องเข้มงวด กวนขัดเรื่องวินัยทุกเรื่อง ประเทศชาติจะเจริญ
7	02-01-01-044	ถ้าทำให้การเดินทางสะดวกก็ดี
8	02-01-01-054	ต้องให้ความสะดวกสบายให้แก่คนในพื้นที่มากกว่านี้ เพราะสร้างแล้วทำให้คนออกไปข้างนอกลำบาก ควรให้เครื่องจักรมีเสียงน้อยลงหรือทำในเวลาเช้าถึงเย็น ปลุกต้นไม้ในบางพื้นที่และดูแลคลองน้ำในที่ต่างๆ ก่อนจะเปิดทางวนควรวางทางที่ให้ผู้คนในพื้นที่ไปทำงานได้สะดวกเพราะทางเดิมของเขาใช้ไม่ได้แล้ว
9	02-01-01-035	ไม่ควรทำ ควรไปแก้ทางอื่น เช่น ทางร่วม วงแหวน ทางออกกรมเกล้า
10	02-01-01-036	หยุดก่อสร้างถนนก่อนก็ได้ เพราะมลพิษทางอากาศ ณ ตอนนี้สภาพอากาศมลพิษมีแต่ฝุ่นก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพประชาชน
11	02-01-01-031	1.ควรพัฒนาด้านขนส่งมวลชนควบคู่กันไปและราคาควรเหมาะสม 2.ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางนี้จะลดเวลาในการเดินทางมาสนามบินได้พอสมควร 3.ควรมีการเชื่อมตอมือง สุวรรณภูมิ ให้ดีกว่าปัจจุบัน 4.ควรพิจารณาโครงการรถไฟความเร็วสูงของรัฐบาลยิ่งลักษณ์เพราะแก้ไขได้ทั้งระบบ
12	02-01-01-037	การก่อสร้างเป็นสิ่งที่เพิ่มความสะดวกสบายให้ผู้ใช้บริการ แต่ด้วยความที่อาศัยอยู่ในละแวกนี้คิดว่ามีผลกระทบ เพราะเส้นทางศรีนครินทร์กำลังก่อสร้าง เกิดการจราจรติดขัด ถ้ามีการก่อสร้างต่อเนื่อง รถก็จะติดไปหมดทุกที่ ถ้าค่อยๆดำเนินการมีการวางแผนชะลอการวางถนนเส้นทางอื่นแล้วเสร็จ แล้วจึงสร้างเส้นทางนี้ต่อไปจะเป็นผลดีกว่า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.1 สํารวจรอยต่อพื้นที่โครงการ

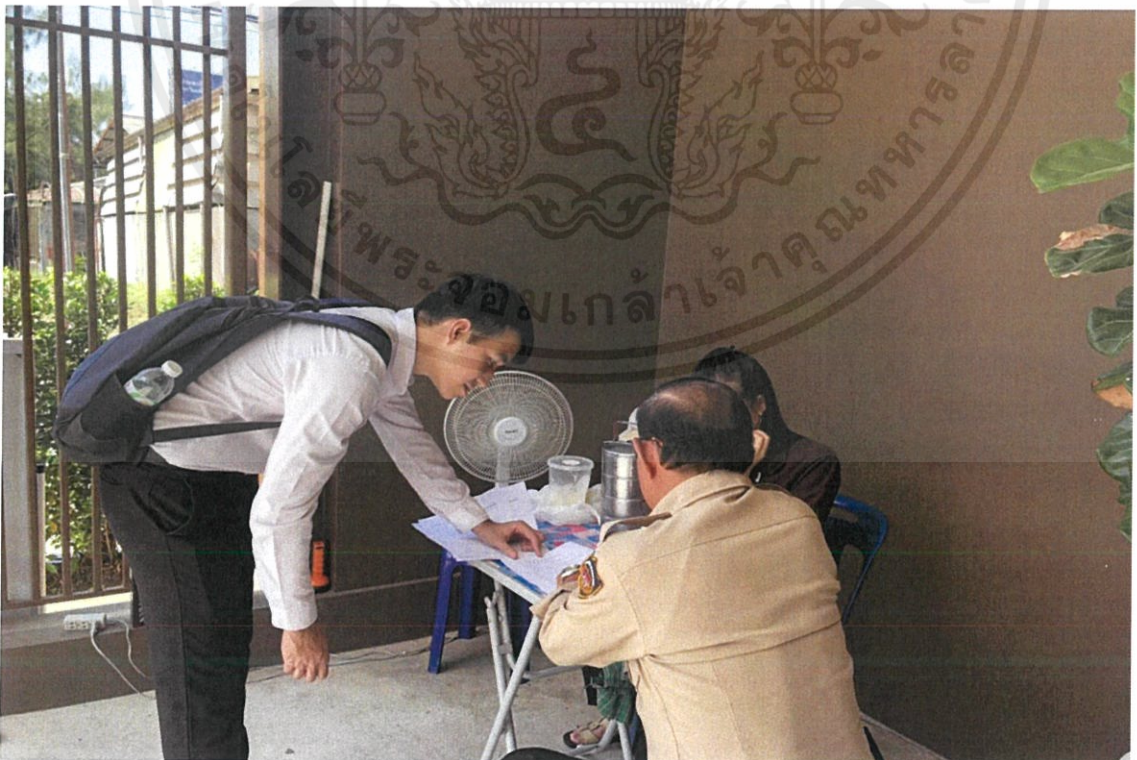


รูปที่ ค.2 สํารวจความคิดเห็นของเขตสวนหลวง (1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.3 สํารวจความคิดเห็นของเขตสวนหลวง (2)



รูปที่ ค.4 สํารวจความคิดเห็นของเขตบางกะปิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.5 สํารวจความคิดเห็นของเขตประเวศ (1)



รูปที่ ค.6 สํารวจความคิดเห็นของเขตประเวศ (2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สําหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.7 สํารวจความคิดเห็นของเขตประเวศ (3)



รูปที่ ค.8 สํารวจความคิดเห็นของเขตลาดกระบัง (1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

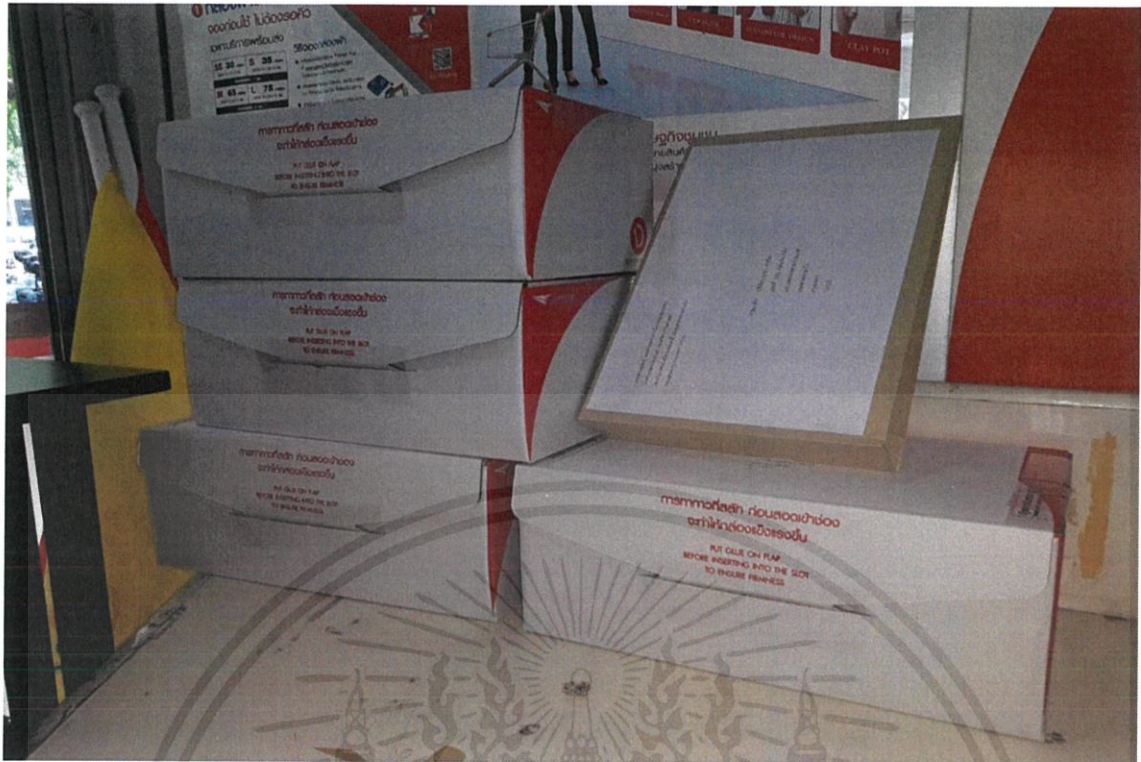


รูปที่ ค.9 สํารวจความคิดเห็นของเขตลาดกระบัง (2)



รูปที่ ค.10 สํารวจความคิดเห็นของเขตลาดกระบัง (3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.11 ส่งแบบสำรวจไปยังผู้นำชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - นามสกุล นายเศรษฐสิทธิ์ ตลอดไธสงดาภา
 วัน เดือน ปีเกิด 5 พฤศจิกายน 2539 ที่จังหวัดศรีสะเกษ
 ที่อยู่ 81 หมู่ 4 ต.ธรรมามูล อ.เมือง จ.ชัยนาท 17000
 ประวัติการศึกษา พ.ศ. 2552 – 2557 โรงเรียนชัยนาทพิทยาคม
 พ.ศ. 2558 – 2561 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
 ลาดกระบัง

ชื่อ - นามสกุล นางสาวอรวรรณ แยมสรวล
 วัน เดือน ปีเกิด 4 พฤศจิกายน 2539 ที่จังหวัดสมุทรปราการ
 ที่อยู่ 151 หมู่ 7 ต.เกาะตะเภา อ.บ้านดง จังหวัดตาก 63120
 ประวัติการศึกษา พ.ศ. 2552 – 2554 โรงเรียนเซนต์ฟรังซิสเซเวียร์มัธโนทัย
 พ.ศ. 2555 – 2557 โรงเรียนตากพิทยาคม
 พ.ศ. 2558 – 2561 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
 ลาดกระบัง

ชื่อ - นามสกุล นายอุกฤษฏ์ มนตรี
 วัน เดือน ปีเกิด 1 กรกฎาคม 2540 ที่จังหวัดมุกดาหาร
 ที่อยู่ 389 ม.3 ต.บางทรายใหญ่ อ.เมือง จ.มุกดาหาร 49000
 ประวัติการศึกษา พ.ศ. 2552 - 2554 โรงเรียนจุฬารัตนราชวิทยาลัย มุกดาหาร
 พ.ศ. 2555 - 2557 โรงเรียนมุกดาหาร
 พ.ศ. 2558 – 2561 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
 ลาดกระบัง