

ปัญหาพิเศษ

เรื่อง

ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง)  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

THE OPINIONS OF STUDENT, FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION,  
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG TOWARD  
SUARNABHUMI AIRPORT

โดย

นางสาวนพมาศ ไพร์ทอง

เลขหมู่.....  
เลขทะเบียน..... 60017  
วันเดือนปี 26 ส.ย. 2549

b. 44591295  
i. ....

ปัญหาพิเศษนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาคามหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต  
สาขาวิชาเทคโนโลยีการเกษตร-การผลิตสัตว์  
ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร  
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กรุงเทพฯ  
ปีการศึกษา 2548

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทคัดย่อปัญหาพิเศษ

ปีการศึกษา 2548

**ชื่อเรื่อง** ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง)  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่มีต่อการเปิดใช้  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

The Opinions of Student, Faculty of Industrial Education, King Mongkut's  
Institute of Technology Ladkrabang Toward Suvarnabhumi Airport

**ชื่อ-สกุล** นางสาวนพมาศ โพธิ์ทอง

**สาขาวิชา** เทคโนโลยีการเกษตร-การผลิตสัตว์ ภาควิชา ครุศาสตร์เกษตร

**คณะ** ครุศาสตร์อุตสาหกรรม

**อาจารย์ที่ปรึกษา** อาจารย์ ดร.ราตรี ศิริพันธุ์

### บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 2) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3) เพื่อศึกษาความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใน 6 ด้าน คือ ด้านเสียง ด้านการสิ้นเปลือง ด้านสภาพอากาศ ด้านสภาพการจราจร ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ และด้านเศรษฐกิจ และสังคม จากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การวิจัยเริ่มต้นจาก การศึกษาค้นคว้า ตำรา งานวิจัย วิทยานิพนธ์ต่างๆ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการสร้างแบบสอบถาม เพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และได้แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 3 ตอน ตอนที่ 1 สถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของนักศึกษาเกี่ยวกับการเปิดใช้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตอนที่ 3 ความคิดและข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ทำอากาศยาน-สุวรรณภูมิ เมื่อสร้างแบบสอบถามเสร็จแล้วจึงนำไปให้อาจารย์ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเนื้อหา และ ภาษาที่ใช้ให้เหมาะสม จากนั้นจึงนำไปเก็บข้อมูลกับประชากร จำนวน 300 คน และได้รับแบบสอบถามกลับคืน 287 ชุด คิดเป็นร้อยละ 95.66 จากนั้นนำข้อมูลที่ได้นำวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ หาค่าร้อยละ ค่าคะแนนเฉลี่ย และหาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการศึกษาพบว่าสถานภาพทั่วไปของนักศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-22 ปี และมีภูมิลำเนาอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ศึกษาอยู่ภาควิชา ครุศาสตร์เกษตรและส่วนใหญ่อยู่ในชั้นปีที่ 1 มากกว่าชั้นปีที่ 2 และมีเกรดเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.51-3.00 สำหรับค่าใช้จ่ายที่ได้รับต่อเดือนอยู่ระหว่าง 3,000-6,000 บาท ผู้ปกครองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรกรรม นักศึกษาส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่ในหอพักเอกชน และพักอยู่ในเขตลาดกระบังเกือบทั้งหมด เดินทางมาเรียน โดยรถประจำทางเป็นส่วนใหญ่ และใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 20 นาที ส่วนผลการศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาเกี่ยวกับการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านต่างๆ พบว่า ด้านเสียง นักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกรายการเช่น รบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ ทำให้ประสิทธิภาพในการเรียนลดลง รบกวนเวลาพักผ่อน เป็นต้น ด้านการสิ้นสะท้อน พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 4 รายการ และระดับปานกลาง 1 รายการ โดยการสิ้นสะท้อนจากเครื่องบินก่อให้เกิดการกระทบกระเทือนต่อตึกสูงและอาคารปฏิบัติงาน ส่วนความคิดเห็นในระดับปานกลาง คือ ส่งผลกระทบต่อรับรู้และการทรงตัว ด้านสภาพอากาศ พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 4 รายการ และระดับปานกลาง 1 รายการ คือ มลพิษจากควัน และก๊าซพิษ ต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ส่วนความคิดเห็นในระดับปานกลางคือ ก่อให้เกิดฝนกรด ด้านการจราจร พบว่ามีความคิดเห็นในระดับมากทุกรายการ เช่น ควันเสียจากรถยนต์เพิ่มขึ้น การจราจรหนาแน่นขึ้น ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ พบว่ามีความคิดเห็นในระดับมากทุกรายการเช่น ที่อยู่อาศัย อาคาร และสิ่งปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น เกิดสภาวะแหล่งเสื่อมโทรม เกิดปัญหาน้ำเน่าเสียและขยะ ด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่ามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกรายการ เช่น ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เศรษฐกิจมีการขยายตัวมีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นมีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง ส่วนข้อเสนอแนะ คือ รัฐบาลควรมีการศึกษาปรับปรุง และแก้ไขเกี่ยวกับปัญหาด้านต่างๆ อย่างจริงจัง ก่อนที่จะเปิดใช้จริง และต้องการให้มีการเพิ่มเส้นทางจราจร เพื่อป้องกันปัญหาการจราจร และดูแลเกี่ยวกับเรื่องราคาของใช้ และค่าครองชีพต่างๆ ที่ต้องปรับตัวสูงขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจซึ่งจะส่งผลกระทบต่อดำรงชีวิตประจำวัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อปัญหาพิเศษ.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ.....	ง
สารบัญตาราง.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของปัญหา.....	2
1.4 นิยามศัพท์.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 ความเป็นมาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	5
2.2 รายละเอียดและการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	7
2.3 ผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ.....	9
2.3 รายละเอียดเกี่ยวกับคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม.....	19
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	21
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	27
3.1 ประชากร.....	27
3.2 การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	27
3.3 วิธีการส่งแบบสอบถาม.....	27
3.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	27
3.3.2 วิธีดำเนินการสร้างแบบสอบถามและลักษณะของแบบสอบถาม.....	28
3.3.3 การทดลองใช้แบบสอบถาม.....	28
3.3.4 วิธีการดำเนินการและเก็บรวบรวมแบบสอบถาม.....	29

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3.5 การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ.....	29
บทที่ 4 ผลการวิจัยและวิจารณ์ผล.....	31
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	44
บรรณานุกรม.....	48
ภาคผนวก.....	50



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 จำนวนแบบสอบถามที่ส่งคืนและได้รับ.....	29
2 สถานภาพทั่วไปของนักศึกษา.....	31
3 ความคิดเห็นของนักศึกษาต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านเสียง.....	35
4 ความคิดเห็นต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านการขนส่งเหิน.....	36
5 ความคิดเห็นต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านสภาพอากาศ.....	37
6 ความคิดเห็นต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านสภาพการจราจร.....	38
7 ความคิดเห็นต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ.....	39
8 ความคิดเห็นต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านเศรษฐกิจและสังคม.....	40

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันประเทศไทยมีการพัฒนาทางการคมนาคมขนส่งอย่างรวดเร็วและเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการคมนาคมขนส่งที่จัดได้ว่ารวดเร็วที่สุดก็คือ “เครื่องบิน” ซึ่งในไทยนั้นมีสนามบินอยู่หลายแห่งกระจายอยู่ตามจังหวัดต่าง ๆ เช่น เชียงใหม่ สงขลา เป็นต้น แต่สนามบินที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยคือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งได้เปิดให้บริการและรองรับผู้โดยสารที่เข้ามาสู่ประเทศไทยเป็นจำนวนมาก โดยเปิดให้บริการมาเป็นระยะเวลายาวนานหลายปีจนกระทั่งรัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัท Litchfield whiting Bown and Associate ศึกษาและวางแผนผังเมืองกรุงเทพ และจากผลการศึกษาได้มีการเสนอให้มหานครของประเทศไทย เตรียมจัดให้มีสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ขึ้น เพราะสนามบินดอนเมือง ถึงจุดอิ่มตัวในปี 2543 หากไม่มีท่าอากาศยานแห่งใหม่จะกระทบต่อเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบกับสนามบินดอนเมืองเป็นสนามบินที่ใช้ในราชการทหารมาตั้งแต่เริ่มก่อสร้าง และเป็นสนามบินทหาร คืออยู่ในความดูแลของกองทัพอากาศโดยกองทัพอากาศอนุญาตให้ใช้ส่วนหนึ่งเป็นสนามบินพาณิชย์นานาชาติและอีกส่วนหนึ่งด้านทิศตะวันออก ยังสงวนใช้เป็นสนามบินและหน่วยงานต่างๆ ของกองทัพอากาศ ทำให้การขยายตัวของการบินพาณิชย์นานาชาติมีข้อจำกัด คือ ไม่สามารถขยายตัวสนองตอบปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอ ซึ่งจะมีผลเสียต่อเศรษฐกิจของประเทศหลายประการเช่น ในด้านกิจการท่องเที่ยวซึ่งเป็นกิจการที่ทำรายได้แก่ประเทศเป็นอย่างมาก (สุรสิทธิ์ สุดแสง, 2547) ดังนั้นรัฐบาลจึงมีนโยบาย ที่จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินนานาชาติและสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ ชื่อของสนามบินสุวรรณภูมิจึงถือกำเนิดขึ้นและเป็นที่รู้จักของคนทั้งประเทศ

สุวรรณภูมิ เป็นชื่อของท่าอากาศยานนานาชาติแห่งใหม่ ที่เป็นเจ้าของสถิติโลกในหลายๆ ด้านโดยเฉพาะในเรื่องของการใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างที่ยาวนานถึง 45 ปีและจะเปิดใช้จริงในเชิงพาณิชย์ประมาณเดือนมิถุนายน 2549 หรืออย่างช้าไม่เกินเดือนตุลาคมซึ่ง ในขณะที่ทำการก่อสร้างนั้นท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นก็มีผู้คนกล่าวขานถึงเป็นอย่างมาก เพราะมีข่าวที่ออกมาโดยสื่อต่างๆ ตลอดทุกวัน ซึ่งเป็นที่สนใจแก่ประชาชนทั้งในเรื่องของปัญหาในการทุจริตคอร์รัปชัน ปัญหาทางด้านเทคนิคการก่อสร้างเช่นเรื่องรอยร้าวของรันเวย์ เป็นต้น ซึ่งจนบัดนี้ก็ยังไม่มีฝ่ายใดเอกสารเป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สามารถชี้ชัดผู้กระทำผิดได้อย่างชัดเจนซึ่งอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้ระยะเวลาการก่อสร้างมายืดเยื้อถึง 45 ปีเต็มแต่ถ้ามองอีกด้านแล้วเมื่อใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างก็น่าจะทำให้ท่าอากาศยานแห่งนี้มีระบบทางด้านต่าง ๆ ที่สมบูรณ์ มีประสิทธิภาพและมีความพร้อมในทุกๆ ด้านและพร้อมสำหรับการเปิดใช้งานหรือให้บริการ (ธีรพงษ์ คงสมฤทธิ์, 2548)

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมเป็นคณะหนึ่งของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งตั้งอยู่ในเขตลาดกระบัง มีพื้นที่ติดต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดย อยู่ในเขตเชื่อมต่อกับทางเข้าออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นถนนขนาดสี่ช่องจราจร เชื่อมกับถนนออ่อนนุช ซึ่งนักศึกษาคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม โดยส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างจังหวัด และมาพักอาศัยในหอพักรอบๆ สถาบันซึ่งเมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานนักศึกษาในคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม จะได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อมจากจุดนี้เองผู้วิจัยจึงสนใจ ทำการศึกษาเกี่ยวกับความคิดเห็นของนักศึกษา ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานเกี่ยวกับผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีต่อสภาพแวดล้อมในด้านต่างๆ เช่น ด้านเสียง การสั่นสะเทือน สภาพอากาศ สภาพการจราจร ภูมิทัศน์และทัศนียภาพ รวมถึงด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อตารางชีวิตประจำวันของนักศึกษาในคณะครุศาสตร์-อุตสาหกรรม ในอนาคต

## 1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548
2. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. เพื่อศึกษาความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยาน-สุวรรณภูมิ

## 1.3 ขอบเขตของปัญหา

การศึกษาค้นคว้าความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร - ลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประชากร คือ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) จำนวนทั้งสิ้น 994 คน โดยสุ่มตัวอย่างมาจำนวนร้อยละ 30 ของประชากรทั้งหมดจะได้กลุ่มตัวอย่าง 300 คน (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2538: 53)

การวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดขอบเขตความคิดเห็นเกี่ยวกับผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีต่อสภาพแวดล้อมในด้านต่างๆ ดังนี้คือ

1. ด้านเสียง
2. ด้านการสั่นสะเทือน
3. ด้านสภาพอากาศ
4. ด้านสภาพการจราจร
5. ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ
6. ด้านเศรษฐกิจและสังคม

#### 1.4 นิยามศัพท์

“ความคิดเห็น” หมายถึง ทำที่และความรู้สึกนึกคิดของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่แสดงออกมาทั้งทางบวก หรือ ทางลบ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“นักศึกษาหลักสูตรต่อเนื่อง” หมายถึง ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 1 และ 2 ของหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2ปีต่อเนื่อง) คณะครุศาสตรบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548

“สถาบัน” หมายถึง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

“ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” หมายถึง สนามบินนานาชาติขนาดใหญ่โดยมีพื้นที่ประมาณ 20, 000 ไร่ ที่ตั้ง อยู่ในเขต อ. บางพลี จ. สมุทรปราการ โดยห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 25 กิโลเมตร ซึ่งมีความสำคัญต่อการส่งเสริม และพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และด้านอื่น โดยรัฐบาลกำหนดให้ก่อสร้างเป็นวาระแห่งชาติ โดยเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชียอาคเนย์

“มลภาวะทางด้านเสียง” หมายถึง เสียงของเครื่องบินที่บินขึ้นลง จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ส่งผลกระทบต่อการศึกษาและดำรงชีวิตของนักศึกษาภายหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“มลภาวะทางด้านการสั่นสะเทือน” หมายถึง การที่เครื่องบินมีการเคลื่อนที่เข้าไปเข้ามาและเครื่องบินมีอาการเหมือนไหวหรือสั่น ซึ่งมีผลต่อการรับรู้ของนักศึกษาที่อยู่ภายในสถาบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่อผู้ผู้ใดเห็นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

“การจราจร” หมายถึง การสัญจรบริเวณเส้นทางการจราจรที่เชื่อมต่อกับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ถนนร่วมเกล้า แยกถนนกิ่งแก้ว ถนนอ่อนนุช ถนนบางนา-ตราด รวมถึง ถนนกรุงเทพ-ชลบุรี เป็นต้น

“สภาพเศรษฐกิจ” หมายถึง การที่เงินเข้ามาเป็นปัจจัยและเป็นส่วนเกี่ยวข้องกับรายได้และกิจกรรมต่างๆ ที่มีผลต่อการครองชีพของนักศึกษาหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“มลภาวะทางด้านอากาศ” หมายถึง ก๊าซ ควันและฝุ่นละอองต่างๆ ที่ลอยอยู่ในอากาศและมีปริมาณเพิ่มขึ้นซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อนักศึกษาภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“ภูมิทัศน์และทัศนียภาพ” หมายถึง สภาพแวดล้อมต่างๆ ภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่นักศึกษาสามารถมองเห็นและรับรู้ได้และสิ่งที่มองเห็นก็จะมีผลต่ออารมณ์และจิตใจของนักศึกษา

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบข้อมูลทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548
2. ได้ทราบความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ
3. ได้ทราบความคิดและข้อเสนอแนะอื่นๆ ในการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
4. หน่วยงานและบุคลากรที่เกี่ยวข้องได้ทราบข้อมูลพื้นฐานเพื่อใช้เป็นประโยชน์เกี่ยวกับการจัดการดูแลนักศึกษาครุศาสตรบัณฑิตต่อไป

## บทที่ 2

### การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้การวิจัยดำเนินไปตามลำดับขั้นตอนและเป็นไปด้วยความถูกต้องสมบูรณ์ ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาค้นคว้าเอกสาร เกี่ยวกับเรื่องความเป็นมาของท่าอากาศยาน-สุวรรณภูมิ รายละเอียดและการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยาน-สุวรรณภูมิ ที่มีต่อสภาพแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านเสียง การั่นสะเทือน อากาศ การจราจร ภูมิทัศน์และทัศนียภาพ และด้านเศรษฐกิจและสังคม ภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะครุศาสตรบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากเอกสาร หนังสือ ตำรา รวมทั้งงานวิจัย ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 2.1 ความเป็นมาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เริ่มโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 หรือประมาณ 45 ปีที่ผ่านมาในสมัยรัฐบาล จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ แต่ในช่วงเริ่มแรกเป็นเพียงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสนามบิน จนเป็นรูปธรรมมากขึ้นในสมัยของจอมพลถนอม กิตติขจร ที่มอบหมายให้กรมการบินพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม เวนคืนและซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้าง และใช้เวลากว่า 10 ปี กว่าจะสามารถเวนคืนที่ดินได้หมด โดยมีพื้นที่รวมกันกว่า 1.9 หมื่นไร่ แต่โครงการดังกล่าวก็ต้องชะงักไปจากปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ จนกระทั่ง พ.ศ. 2521 ในสมัยของรัฐบาลพลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ ได้หยิบยกโครงการนี้ขึ้นมาพิจารณาใหม่อีกครั้ง ว่าควรที่จะดำเนินการต่อไปหรือไม่ โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาคความเป็นไปได้และความจำเป็นในการก่อสร้างสนามบินแห่งที่ 2 และมีผลสรุปว่าบริเวณหนองงูเห่ายังเป็นบริเวณที่เหมาะสมที่สุด แต่สุดท้ายการดำเนินการก็เป็นเรื่องที่ยาก เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรีบ่อยจนทำให้โครงการมีความไม่ต่อเนื่อง ประกอบกับปัญหาด้านเศรษฐกิจ ทำให้การก่อสร้างไม่มีความคืบหน้า (โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2548: 1-2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ยืมได้คืนแล้วจะต้องคืนให้เจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่อมาถึงสมัยนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี มีความสับสนที่สำคัญอย่างยิ่ง คือได้มอบหมายให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) หรือบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปัจจุบันเป็นผู้ดำเนินการต่อไป แต่ก็ยังไม่มีความสับสน จนสมัยที่นายอานันท์ กลับมาเป็นรัฐบาลชุดรักษาการแทน หลังเกิดเหตุการณ์พฤษภาทมิฬ โดยระหว่างนั้น รัฐบาลชุดนี้ได้อนุมัติเงินจำนวน 80 ล้านบาท เพื่อให้สำนักคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปจัดทำแผนพัฒนาระบบวิศวกรรมพื้นฐานรองรับโครงการก่อสร้างทำอากาศยานสากลแห่งที่ 2

ในสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้มีการจัดตั้งบริษัทจำกัดเพื่อรับผิดชอบโครงการนี้โดยตรง แม้ว่ารัฐบาลชุดนี้จะแพ้การเลือกตั้งในสมัยต่อมา แต่รัฐบาลชุดต่อมา ยุคที่มีนายบรรหาร ศิลปอาชา เป็นนายกรัฐมนตรี ก็ได้ดำเนินการเรื่องนี้ต่อ และให้ตั้งบริษัททำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ( บทม.) ด้วยทุนจดทะเบียน 1,000 ล้านบาท โดยให้ ทอท. ถือหุ้นร้อยละ 51.39 และกระทรวงคลังถือหุ้นร้อยละ 48.61 ทั้งนี้บริษัทอิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) สามารถชนะประมูลเพื่อรับเหมาการปรับปรุงที่ดินได้ อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2540 ช่วงพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เกิดปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจขึ้นทำให้คณะรัฐมนตรีมีมติให้ลดขนาดการก่อสร้างสนามบินแห่งที่ 2 ลง จากแผนเดิมที่สามารถรับผู้โดยสารได้ประมาณ 30 ล้านคนต่อปีเป็น 20 ล้านคนต่อปี และลดทางวิ่งเครื่องบิน จาก 2 ทาง เหลือ 1 ทางให้กำหนดวงเงินค่าก่อสร้างที่ 68,832 ล้านบาท และยังกำหนดให้ก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2546 และสามารถเปิดใช้อย่างเป็นทางการได้ในปี พ.ศ. 2547

ต่อมาในปี 2541 สมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย มีนายสุเทพ เทือกสุบรรณ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เพิ่มงบประมาณในการก่อสร้างสร้างสนามบินเป็น 120,000-140,000 ล้านบาท และขยายทางวิ่งเครื่องบินเป็น 2 ทาง เช่นเดียวกับให้สนามบินรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี ในปี พ.ศ. 2543 ได้มีการยื่นประมูลการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ซึ่งสูงกว่าราคากลางที่กำหนดประมาณ 9,753 ล้านบาทหรือประมาณ 54,573 ล้านบาท จากราคากลาง 45,000 บาท อย่างไรก็ตามการประมูลครั้งดังกล่าวถูกยกเลิกไปเพราะมีการคัดค้านจากหลายฝ่ายจนมาถึงรัฐบาลชุดปัจจุบัน ได้มีการเปิดประมูลการก่อสร้างใหม่และทำให้ราคาการประมูลต่ำกว่าราคากลางถึง 17,607 ล้านบาท หรือราคา 36,666 ล้านบาท จากกลุ่มไอทีโอ ภายใต้การนำของบริษัทอิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้การประมูลที่ต่ำกว่าราคากลางนั้นไม่ใช่การลดแบบ ลดขนาด หรือ ลดการก่อสร้าง แต่เป็นการนำวัสดุก่อสร้างภายในประเทศมาใช้ ซึ่งมีต้นทุนที่ถูกกว่า แต่มีคุณภาพเทียบเท่ากับวัสดุต่างประเทศ ทำให้สามารถลดราคาการก่อสร้างได้ โดยเฉพาะ โครงสร้างเหล็กที่สามารถประหยัดงบประมาณได้ถึง 6,000 ล้านบาท

(โครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2548: 1-2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2.2 รายละเอียดและการก่อสร้างทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

### 2.2.1 รายละเอียดของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความหมายว่า "แผ่นดินทอง" โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อนี้ เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2543 เมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2545 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารผู้โดยสาร

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือ และตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัด สมุทรปราการ ห่างจากบริเวณศูนย์กลางของกรุงเทพฯ ไปทางตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 25 กิโลเมตร พื้นที่โครงการมีความยาวประมาณ 8 กิโลเมตร กว้าง 4 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตพื้นที่โดยรอบดังนี้

ทิศเหนือ	จรด	พื้นที่เขตลาดกระบัง
ทิศใต้	จรด	คลองเทวะตรง
ทิศตะวันตก	จรด	คลองลาดกระบัง
ทิศตะวันออก	จรด	คลองหนองงูเห่า

### 2.2.2 รูปแบบทำอากาศยาน

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิประกอบด้วยทางวิ่งคู่ขนาน 2 คู่ วางขนานกันในทิศทาง ทางวิ่งจำนวน 2 เส้น มีความยาว 3,700 เมตร มีระยะห่างของทางวิ่งในแต่ละคู่เท่ากับ 400 เมตรและระหว่างคู่เท่ากับ 2,200 เมตร (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 2-2)

### 2.2.3 เส้นทางการคมนาคมเข้าสู่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ทิศเหนือ เป็นถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจรจากรাজร จากถนนกรุงเทพ-ชลบุรี สายใหม่เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร

2. ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจรเชื่อมกับทางยกระดับจากถนนร่มเกล้าและถนนกิ่งแก้ว

3. ทิศใต้ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนบางนา - ตราด และทางด่วนบูรพาวิถี

4. ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนอ่อนนุช

5. ทิศตะวันตก เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนกิ่งแก้ว

นอกจากนี้ยังมีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายพญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ วิ่งเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร โดยมีสถานีรถไฟฟ้าใต้อาคารผู้โดยสาร (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2547: 10-13)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.4 อาคารสนับสนุนและสิ่งอำนวยความสะดวก (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2546: 10-12)

1. อาคารเทียบเครื่องบินและอาคารสะพานเทียบเครื่องบินมีอาคารเทียบเครื่องบินทั้งหมด 7 อาคาร และมีประตูท่าเทียบสะพานเทียบเครื่องบินจำนวน 51 ช่องทาง ซึ่งสามารถจอดเครื่องบินได้ทั้งหมด 24 ลำ

2. อาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเดี่ยว มีพื้นที่ประมาณ 563,000 ตารางเมตร โครงสร้างเป็นเหล็ก และ กระจก ภายในตัวอาคารประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น การตรวจบัตรโดยสาร การตรวจหนังสือเดินทาง ค่านศุลกากร ระบบรับกระเป๋า ร้านค้า ที่พักผู้โดยสาร เป็นต้น

3. อาคารหอบังคับการบินเป็นอาคารสูง 132 เมตร ใช้ควบคุมการบินขึ้น-ลงของเครื่องบินทั้ง 2 รันเวย์ โดยจะสามารถควบคุมการขึ้นลงเครื่องได้สูงสุด 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง

4. อาคารคลังสินค้า ประกอบด้วยอาคารหลัก 2 อาคาร ซึ่งสามารถรองรับสินค้าได้ประมาณ 3 ล้านตันต่อปี และ มีบริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร

5. ส่วนโภชนาการ แบ่งออกเป็น 3 พื้นที่ ซึ่งสามารถเตรียมอาหารสำหรับผู้โดยสารภายในเครื่องบินได้มากกว่า 65,000 ชุดต่อวัน

6. ส่วนซ่อมบำรุงเครื่องบินภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วน โดยสามารถรองรับเครื่องบินเพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงได้ถึง 14 ลำ

7. อาคารจอดรถยนต์ เป็นอาคารที่ต่อเชื่อมโดยตรงกับอาคารผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 2 อาคาร รองรับรถยนต์ได้สูงสุด 5,000 คัน (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2547: 10-12)

#### 2.2.5 การก่อสร้าง

การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เงินลงทุนงบประมาณ 225,000 ล้านบาทและได้รับการออกแบบ และมีขั้นตอนการก่อสร้างที่ได้มาตรฐาน ทำให้สามารถรองรับการขยายตัวของการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น ได้อย่างรวดเร็ว ทันต่อความต้องการและเตรียมพร้อมที่จะพัฒนาศักยภาพได้อย่างต่อเนื่อง ศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อแล้วเสร็จแล้วจะรองรับการคมนาคมทางอากาศได้ในระยะเริ่มแรก สามารถวิ่งสองรันเวย์ เมื่อพัฒนาเสร็จจะรองรับเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นจาก 76 เที่ยวบิน เป็น 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง มีหลุมจอดเครื่องบินจำนวน 120 หลุมโดยจอดประชิด 51 หลุม และจอดระยะไกล 69 หลุมจอด มีอาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเดี่ยวขนาดใหญ่ มีพื้นที่ประมาณ 563,000 ตารางเมตร มีหอบังคับการบินสูง 132 เมตรสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 40 ล้านคนต่อปี เมื่อสามารถพัฒนาเสร็จแล้ว จะสามารถรองรับได้ถึง 100 ล้านคนต่อปี ส่วนการให้บริการทางอากาศจะมีพื้นที่รวม 568,000 ให้บริการแบบปลอดภาษีศุลกากรโดยผู้ประกอบการ เอกสารเป็นเอกสารที่ส่งวันเวลาสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สามารถเคลื่อนย้าย และจัดเตรียมหรือบรรจุสินค้าเพื่อส่งออกหรือนำเข้าภายในพื้นที่ที่กำหนดได้ตลอด สามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปีเมื่อพัฒนาเสร็จสมบูรณ์จะสามารถขนถ่ายสินค้าได้ 6.5 ล้านตันต่อปี

ส่วนโภชนาการ สามารถผลิตอาหารได้มากกว่า 65,000 ชุดต่อวัน ระบบสาธารณสุขโลกกลางประกอบด้วยสถานีจัดส่งน้ำประปา มีตัวเก็บดั่งน้ำประปาขนาด 40,000 ลูกบาศก์เมตร และระบบบำบัดน้ำเสียที่บำบัดน้ำเสียได้ 12,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สถานีแปลงไฟฟ้าย่อยเป็นสถานีแปลงเพื่อลดแรงดันไฟฟ้าจาก 115 กิโลโวลต์ ให้เหลือ 24 กิโลโวลต์เพื่อจ่ายให้ระบบต่างๆ ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ระบบป้องกันน้ำท่วม มีเขื่อนดินสูง 3.50 เมตร กว้าง 70 เมตร ล้อมรอบท่าอากาศยานทั้งหมด 24 กิโลเมตร มีคลองระบายน้ำ คลองรับน้ำ และ อ่างเก็บน้ำ ภายในจำนวน 6 แห่ง ซึ่งสามารถรองรับน้ำฝนที่ตกได้มากกว่า 3.2 ล้านลูกบาศก์เมตร มีโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน 4 โรง

ในการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นทางรัฐบาลกำหนดให้ใช้วัสดุภายในประเทศร้อยละ 81 โดยมีงบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 36,666.73 ล้านบาท และมีระยะเวลาก่อสร้าง 36 เดือน กำหนดแล้วเสร็จใน เดือนธันวาคม 2547(สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2547: 10-12)

## 2.3 ผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีต่อสภาพแวดล้อมในด้านต่างๆ

### 2.3.1 ด้านเสียง

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (ราชบัณฑิตยสถาน, 2542: 225) ได้กล่าวว่า เสียง คือ สิ่งที่ได้รับได้ด้วยหู และ ฃรงค์ ฃ เชียงใหม่ (2525: 140) ได้อธิบายไว้ว่า เสียง คือ พลังงานที่เกิดจากความสั่นสะเทือนของโมเลกุลของอากาศ ผ่านอากาศไปสู่อวัยวะรับเสียง คือ หู ในที่ที่ไม่มีอากาศเสียงจะไม่สามารถผ่านไปได้ ในแง่ของสุขภาพอนามัย แบ่งเสียงออกเป็น 2 แบบ คือ

1. เสียงอึกทึก (Noise) หมายถึงเสียงที่คนเราไม่ต้องการ ไม่ปรารถนาหรือเป็นเสียงที่ไม่มีความไพเราะ นุ่มนวล ฟังแล้วกระด้างหู เสียงอึกทึกนี้มีผลกระทบต่อทางด้านจิตใจและถ้าได้รับหรือได้ฟังนานๆ อาจทำให้สุขภาพอนามัยเสื่อม หรือหูหนวกได้ ลักษณะของเสียงอึกทึกมีอยู่ด้วยกัน 5 แบบ คือ

1.1 เสียงทุ้ม ที่เกิดขึ้นนานๆ ติดต่อกัน เช่น เสียงจากเครื่องยนต์ เสียงจากเครื่องทอผ้า เป็นต้น

1.2 เสียงแหลมเล็กที่เกิดขึ้นนาน ๆ เช่น เสียงของเลื่อยวงเดือน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3 เสียงที่เกิดจากการกระทบในช่วงเวลาสั้นๆ เช่น เสียงที่เกิดจากค้อนทุบ เสียงเคาะดังเหล็ก

1.4 เสียงที่เกิดจากการกระทบที่ดังมากเป็นจังหวะหรือเป็นครั้งคราว เช่น เสียงเครื่องเจาะถนน

1.5 เสียงที่เกิดค้างขึ้นเป็นพักๆ เช่น เสียงของการจราจร เสียงของเครื่องบิน

2. เสียงสปรอมม์ (Sound) หมายถึง เสียงที่ฟังแล้วทำให้เกิดความสบายใจ มีความสุข สามารถปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น

หน่วยที่ใช้วัดระดับเสียง

การวัดระดับเสียงมีหน่วยเป็นเดซิเบล (db) ใช้วัดระดับความดังของเสียง โดยเทียบกับระดับมาตรฐานในระดับหูของคนปกติจะรับ ได้มีค่าระหว่าง 0-120 เดซิเบล ถือเป็นช่วงของระดับเสียงจากค่าต่ำสุดที่คนเราจะ ได้ยินขึ้นไปจนถึงระดับเสียงที่ทำให้เกิดความเจ็บปวดในหูได้ เสียงดังในระดับต่างๆ เสียงดังมาก ๆ ในระดับสูงส่วนใหญ่จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ได้แหล่งกำเนิดเสียงที่สำคัญและมักหลีกเลี่ยงไม่ได้ในการ ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวกับชีวิตประจำวันของมนุษย์มีดังนี้

เดซิเบล (db) แหล่งกำเนิดเสียง อันตรายต่อสุขภาพ

30 เสียงกระซิบ ไม่มีอันตราย

50 เสียงพิมพ์ดีด ก่อความรำคาญทางอารมณ์

60 เสียงสนทนาทั่วไป ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์

70 เครื่องจักรในโรงงานระดับปกติ อาจก่อให้เกิดความดันในร่างกาย

ความเครียดในระยะยาว

80 เสียงดังจากการจราจรตามปกติ อันตรายต่อระบบประสาท ประสาทหูเสื่อมเร็ว

90 เครื่องจักรที่มีความเร็วรอบสูง อาจหูหนวกเมื่อสูงอายุ

100 เสียงขูดเจาะดินและถนน อันตรายต่อประสาทหูและเกิดความเครียดในร่างกาย

120 เสียงกระทบของโลหะหรือปัมโลหะ อันตรายมากต่อระบบประสาท เครียด และกลายเป็นคนโมโหง่าย นำมาซึ่งโรคความดัน

140 เสียงเครื่องบิน อันตรายต่อระบบไหลเวียนของโลหิต อันตรายต่อระบบประสาทของการได้ยิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เสียงที่ดังมากกว่า 140 ขึ้นไป เสียงปืน เสียงระเบิด อันตรายโดยฉับพลันต่อระบบประสาทของการเห็นและการได้ยินหัวใจเต้นเร็ว เกิดความเครียดและความดันสูงในร่างกาย อาจเกิด อาการประสาทหลอนตามมา (ปราณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

เกณฑ์กำหนดของระดับเสียงที่เป็นอันตราย

กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทยได้กำหนดมาตรฐานของระดับเสียงในสถานประกอบการต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. ได้รับเสียง ไม่เกินวันละ 7 ชั่วโมง ต้องมีระดับเสียงติดต่อกัน ไม่เกิน 91

เดซิเบล

2. ได้รับเสียงวันละ 7-8 ชั่วโมง ต้องมีระดับเสียงติดต่อกัน ไม่เกิน 90

เดซิเบล

3. ได้รับเสียงเกินวันละ 8 ชั่วโมง ต้องมีระดับเสียง ติดต่อกัน ไม่เกิน 80

เดซิเบล

องค์การอนามัยโลกได้กำหนดว่าระดับเสียงที่ดังเกินกว่า 85 เดซิเบล ถือว่าเป็นอันตรายต่อมนุษย์ (ปราณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

โทษของการได้ยินเสียงดังมากเกินไป ก่อให้เกิดผลเสียดังนี้

1. ผลเสียทางกายภาพ ผลเสียโดยตรงต่อประสาทหู ก่อให้เกิดการสูญเสียการได้ยินแบบชั่วคราวและแบบถาวรจนกลายเป็นความพิการได้
2. ผลเสียทางจิตใจ เกิดความเครียดเป็นโรคจิต โรคประสาทได้ มีการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ และทำให้เกิด โรคกระเพาะ และความดันโลหิตสูงได้
3. ผลเสียต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเรียน เสียงที่ดังมากๆ จะรบกวนการทำงานและการเรียนทำให้เสียสมาธิ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงานและทำให้ประสิทธิภาพของการเรียนและการทำงานลดลง

ผลด้านเสียงกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เสียงของเครื่องบินจอดอยู่ในประเภทของเสียงดัง ที่เกิดขึ้นเป็นพักๆ และจากการบินวัดระดับเสียง เสียงของเครื่องบิน มีระดับความดังอยู่ที่ 140 เดซิเบล ซึ่งถือว่าเป็นระดับเสียงที่ความดังอยู่ในระดับที่สูงและเป็นอันตรายต่อระบบประสาทของการได้ยินและการรับรู้ของมนุษย์

เนื่องจากคณะกรรมการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตั้งอยู่ในเขตลาดกระบัง ซึ่งมีพื้นที่ติดต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยอยู่ในเขตเชื่อมต่อกับทางเข้าออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและอยู่ห่างจาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียง 3.75 กิโลเมตร และเมื่อท่าอากาศยานเปิดใช้จะได้รับผลกระทบโดยตรง โดยจะมีเที่ยวบินขึ้นลงประมาณ 76 เที่ยวบินขึ้นลงต่อชั่วโมงโดยระดับความดังของเสียงจะอยู่ที่ประมาณ 70 เดซิเบล ซึ่งอาจถือว่าอยู่ในเกณฑ์ปกติ แต่ความดังสำหรับสถานศึกษา หรือโรงพยาบาลถือว่าเกินมาตรฐาน ซึ่งเสียงรบกวนที่ดังมาจากการขึ้นลงของเครื่องบิน จะก่อให้เกิดความเครียด รวมถึงผลกระทบต่อการศึกษา ในด้านการเรียนและการสนทนาและรบกวนการพักผ่อนของนักศึกษาและเสียงของเครื่องบินยังส่งผลกระทบ ก่อให้เกิดความสิ้นสะเทือนอีกด้วย

### 2.3.2 ด้านการสิ้นสะเทือน

สิริกัลยา สุวจิตตานนท์ และ คณะ (2541: 31) ได้กล่าวไว้ว่า การสิ้นสะเทือนเกิดจากการที่อนุภาค หรือ วัตถุมีการเคลื่อนที่เข้าไปเข้ามาในรูปของคลื่น การสิ้นสะเทือนมีหน่วยแสดงความเข้มข้นเป็นเดซิเบล เช่นเดียวกับเสียง การสิ้นสะเทือนจากอุตสาหกรรมมีลักษณะ เป็นคลื่นที่เกิดซ้ำๆ กันอย่างต่อเนื่อง เช่น การสั่นของมอเตอร์ เครื่องพิมพ์ เครื่องบินก็ก่อให้เกิดความสิ้นสะเทือนด้วย เนื่องจากเสียงดัง เพราะการสิ้นสะเทือนส่วนมาก มักจะมีเสียงดังเกี่ยวข้องด้วย (ปราวณี พันธุสินชัย, 2538 : 119)

อันตรายของการสิ้นสะเทือนต่อสุขภาพ

ตามปกติมักไม่ค่อยมีผู้ให้ความสนใจในเรื่องนี้มากเท่าเสียงดัง แต่การสิ้นสะเทือนมีผลต่อสุขภาพด้วย เพราะการสิ้นสะเทือนทำให้ร่างกายต้องการออกซิเจนมากขึ้น ปอดและหัวใจทำงานมากขึ้น มีผลต่ออวัยวะควบคุมการทรงตัว อาจทำให้ตาพร่า ปวดข้อ ขาดเลือด กระดูกขาดแคลเซียม นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความรำคาญและความเสียหายต่อสิ่งก่อสร้างด้วย (ปราวณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

ผลด้านความสิ้นสะเทือนกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม การเคลื่อนย้าย และ ลาออกจากพื้นที่สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่าปัญหาด้านการสิ้นสะเทือนก็เป็นอีกปัญหาหนึ่ง ที่ก่อให้เกิดผลกระทบ คือนักศึกษา อาจารย์และข้าราชการในสถาบัน โดยผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน ก่อให้เกิดความสิ้นสะเทือนต่ออาคารปฏิบัติการ อาคารสูงต่างๆ อาคารบ้านเรือนและยังมีผลทำให้ถนนชำรุดเสียหาย และมีผลต่อการรับรู้และก่อให้เกิดความรำคาญโดยประเด็นหลักในด้านความสิ้นสะเทือน มี 2 ประเด็นคือ

1. ความสิ้นสะเทือนอันเนื่องมาจากเสียงดังจากเครื่องบิน ซึ่งเสียงดังจากเครื่องบิน ก่อให้เกิดความสิ้นสะเทือนต่ออาคาร และส่งผลกระทบต่อรับรู้ของคน โดยขีดเริ่มของการรับรู้ของความสิ้นสะเทือน นั้นขึ้นอยู่กับค่าความถี่ของเครื่องบินแต่ละประเภท เช่น จากรายงานของ NASA

(สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 4-48) ดำรงในบ้านพักอาศัยที่ เครื่องบิน Concorde บินผ่านมีคนรับรู้ได้ถึงความสั่นสะเทือน ในขณะที่ยืนบนพื้น หรือ นั่งบนเก้าอี้ หรือ โซฟา และสำหรับค่าเฉลี่ยของเสียงที่เกิดจากเครื่องบินประเภทต่างๆ ที่บินผ่านบ้านในลักษณะ ต่างกันนั้น ระดับความเร่งที่ 67 เดซิเบล มีผลต่อการรับรู้ของผู้ทดสอบร้อยละ 50

2. ความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการจราจร ความสั่นสะเทือนที่เกิดจากแหล่งกำเนิด ต้องมีการส่งผ่านไปยังผู้รับผลกระทบ สำหรับการจราจรของรถยนต์บนท้องถนนทำให้มีความ สั่นสะเทือนเกิดขึ้นกับถนน บ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้าง คือ ความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการถ่ายแรง ที่ไม่สมดุล ระหว่างล้อรถยนต์ที่สัมผัสกับผิวหน้าของพื้นถนน ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในถนน แล้วส่งผ่านไปยังพื้นดินในบริเวณข้างเคียง จนกระทั่ง ไปถึงบ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้าง ความ สั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นในกรณีนี้ปัจจุบันรถยนต์ของรถยนต์ได้รับการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว จึง สามารถลดแรงที่ไม่สมดุลภายในรถยนต์ได้เกือบทั้งหมด ดังนั้นความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจาก เครื่องยนต์จึงน้อยมาก ส่วนความสั่นสะเทือนซึ่งเป็นผลจากการที่รถยนต์เคลื่อนที่ ทำให้เกิดคลื่น ความดันอากาศ ส่งผ่าน โดยตรง ไปยังบ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้าง คลื่นความดันที่ส่งผ่านอากาศนี้ โดยปกติแล้วจะมีระดับที่ไม่สูงพอทำให้เกิดความเสียหายแก่โครงสร้างได้ นอกจากจะส่งผลกระทบต่อ การรับรู้ และทำให้เกิดความรำคาญต่อคนได้

### 2.3.3 ด้านสภาพอากาศ

ปราณี พันธุสินชัย (2538: 119) ได้อธิบายว่า มลภาวะอากาศ หรือ สมอก (Smog) เป็นคำ ผสมระหว่าง “smoke” กับ “fog” หมายถึง สภาพะคล้ายหมอกควันในอากาศ เนื่องจากมีก๊าซพิษ หลายชนิดที่เกิดสะสมกันอยู่ในอากาศ จนเกิดผลกระทบต่อคุณภาพและสถานะของอากาศ เป็น อันตรายต่อสุขภาพอนามัยและการดำรงชีวิตของมนุษย์ สัตว์ พืชและความเสียหายให้กับวัตถุหรือ สิ่งก่อสร้าง

#### มลภาวะอากาศที่สำคัญ

1. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นมลพิษที่เกิดจาก การเผาไหม้ของเชื้อเพลิง เครื่องยนต์ หรือ เครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรม เมื่อปริมาณมากจะรวมตัวกับออกซิเจนจะ กลายเป็น ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ คือทำให้เกิดการแสบคอ คันจมูก ถ้า ความเข้มข้นสูงถึง 100 ppm อาจทำให้คนหรือสัตว์ตายได้ หรืออาจกลายเป็นฝนกรดได้

2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงและสารอื่นๆ ที่มี คาร์บอนเป็นองค์ประกอบ ทำให้เกิดภาวะ โลกร้อนและส่งผลกระทบต่อมนุษย์และสัตว์โดยสามารถเข้า แทนที่ออกซิเจนในเม็ดเลือดแดงได้ทันที ทำให้เกิดอาการ วิงเวียน หน้ามืด เป็นลมและอาจถึงแก่ ชีวิตได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ฝุ่นละออง ได้แก่ สารแขวนลอยที่อยู่ในอากาศ อาจเป็นของเหลว หรือของแข็ง ก็ได้ มีขนาดเล็กลงใหญ่ต่างกัน เช่น เขม่า ควันดำ ฝุ่นจากดิน ละอองเกสรดอกไม้ ละอองน้ำมัน ฝุ่นละอองจากกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์ มีผลต่อระบบทางเดินหายใจ ทำให้เกิดหลอดลมอักเสบ (ปราณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

#### อันตรายของอากาศของที่สกปรก

1. ทำให้ระคายเคืองต่อระบบประสาทที่รับรู้ความรู้สึกของร่างกาย อากาศที่สกปรกทำให้ระบบประสาทที่รับรู้ความรู้สึกระคายเคืองได้ เช่น ทำให้แสบจมูก แสบคอ และทำให้ตาเจ็บ หรือระคายเคืองได้

2. ทำให้เกิดโรคในระบบต่างๆ ภายในร่างกาย

3. ทำความเสียหายให้กับของใช้ต่างๆ ที่เป็นโลหะ เช่น หลังกา ขาควา และรางน้ำ ที่ทำด้วยโลหะ ทั้งนี้เกิดจากสารบางชนิด ที่มีอยู่ในอากาศเมื่อรวมตัวกับน้ำจะทำให้เกิดครดขึ้น

4. ทำให้เกิดความสกปรก กับสิ่งของเครื่องใช้ อากาศที่สกปรก ซึ่งประกอบด้วยสารต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาเมื่อสารเหล่านี้ตกลงบนผิวของเครื่องใช้ จะทำให้สิ่งของสกปรก เช่น ฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นบ้าน ตามโต๊ะ เก้าอี้ หรือฝาผนัง ก็จะทำให้สิ่งของนั้นสกปรก ต้องเสียเวลาทำความสะอาด

5. ทำให้ท้องฟ้ามีครีမ် แสงสว่างส่องมาได้น้อยกว่าปกติทำให้การมองเห็น ไม่ชัดเจนในระยะไกล หรืออาจมองไม่เห็น เพราะอนุภาคของสารที่เป็นของแข็งจะ ไปกั้นทางเดินของแสงทำให้แสงผ่านลงมาได้น้อยกว่าปกติ

6. ทำให้กิจการงานต่างๆ มีผลผลิตน้อยลง การที่อากาศสกปรกทำให้ท้องฟ้ามีครีမ် และมองเห็นไม่ชัดยังเป็นสาเหตุทำให้การคมนาคม การขนส่งสินค้าเสียเวลาลงไป และยังทำให้การทำงานช้าลงไป

#### ผลด้านอากาศกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เนื่องจากไอร้อนของเครื่องบิน ทำให้เกิดการสะสมทางอากาศ ทำให้การระบายอากาศไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งจะส่งผลทำให้สภาพอากาศร้อนขึ้นและในส่วนการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารจะทำให้มีจำนวนเที่ยวบินและจำนวนพยานที่เข้ามาให้บริการภายในท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ แต่ผลกระทบด้านอากาศที่เกิดจากยานยนต์จะมีมากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ จากยานยนต์ที่ขับเคลื่อนบนถนนใกล้เคียง เช่น ถนนฉลองกรุง ทางหลวงพิเศษ กรุงเทพ-ชลบุรี เป็นต้น ซึ่งก๊าซพิษที่เกิดขึ้นนี้ จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ ส่งผลต่อระบบทางเดินหายใจ รวมถึง ความสกปรกจากฝุ่น ควันต่างๆ อาจก่อให้เกิดความสกปรก และเสียหายต่อสิ่งของเครื่องใช้ต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 2.3.4 สภาพการจราจร

#### ความหมายการจราจร

การจราจร หมายถึง การที่ยานพาหนะ คนหรือสัตว์ เคลื่อนไปตามทาง (ราชบัณฑิตยสถาน, 2542: 230)

เส้นทางจราจรสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทิศเหนือ จากถนนศรีนครินทร์ผ่านมอเตอร์เวย์ กรุงเทพ -ชลบุรี เป็นทางยกระดับตลอดขนาด 2 คูณ 5 ช่อง ระยะทาง ประมาณ 12 กิโลเมตร

ทิศใต้ เชื่อมจากถนนบางนา - บางประกง และทางยกระดับ สายบางนา-ชลบุรี ขนาด 2 คูณ4 ช่องจราจร

ทิศตะวันตก เริ่มจากถนนกิ่งแก้ว-ลาดกระบัง ขนาด 2 คูณ 2 ช่องห่างจากท่าอากาศยาน เพียง 500 เมตร

ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมกับถนนอ่อนนุช ขนาด 2 คูณ 2 ช่อง

ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ เชื่อมกับทางยกระดับจากถนนร่มเกล้า และกิ่งแก้วขนาด 2 คูณ 3ช่องรถไฟฟ้าจากมักกะสัน ไปสนามบินสุวรรณภูมิ (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2547: 14)

ผลด้านการจราจรกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อมีการเปิดใช้สนามบิน คาดว่ารถยนต์จะต้องเพิ่มมากขึ้นการจราจรหนาแน่นขึ้น ทำให้ต้องใช้เวลามากขึ้นในการเดินทางและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น มลพิษจากฝุ่น คิว และเขม่ารถยนต์มีมากขึ้นและเมื่อสภาพการจราจรหนาแน่นขึ้นปริมาณรถมีจำนวนเพิ่มขึ้นก่อให้เกิด ความสั่นสะเทือนส่งผลให้สภาพถนน เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือความชำรุด เสียหายก่อนระยะเวลาที่กำหนด (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 45) สำหรับปริมาณการจราจรนั้นจากการรวบรวมข้อมูล พบว่าการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 คือ ถนนบางนา-ตราด ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 คือถนนสุวินทวงศ์และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3119 คือถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก บางปะอิน-บางพลี มีปริมาณการจราจรอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลัก ซึ่งเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมสายอื่นๆ ส่วนเส้นทางคมนาคมท้องถิ่นที่พบในเบื้องต้น ซึ่งสามารถเป็นเส้นทางเชื่อมสู่สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ได้แก่ ถนนเจ้าคุณทหาร ถนนลาดกระบัง ถนนกิ่งแก้ว ซึ่งทั้งหมดอยู่ในระหว่างการปรับปรุง ซึ่งยังพบร่องรอยการชำรุดอยู่บ้าง ซึ่งถ้ามีการปรับปรุงและพัฒนาให้ดีขึ้นก็ย่อมส่งผลดีต่อการเดินทางทำให้การเดินทางมีความสะดวกสบายขึ้น และสภาพการจราจรก็ย่อมดีขึ้นตามไปด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 2.3.5 ด้านเศรษฐกิจและสังคม

เศรษฐกิจ หมายความว่า กิจกรรมที่เกี่ยวกับการบริโภค จับจ่ายใช้สอยรวมทั้งความเป็นอยู่ของคนแต่ละชุมชน (ราชบัณฑิตยสถาน, 2542: 159) และบุญยืน ชัยสุโรจน์ (2533 : 12 ) กล่าวว่า เศรษฐกิจ เป็นกิจกรรมการกระทำ หรือการปฏิบัติที่เกี่ยวกับรายได้ หรือการจับจ่ายใช้สอย

ด้านเศรษฐกิจและสภาพสังคม กับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อเศรษฐกิจ มีอยู่ 2 ด้านคือ ผลกระทบเชิงบวก และผลกระทบเชิงลบ คือ

1. ผลกระทบเชิงบวก ทำให้เศรษฐกิจมีการขยายตัวมากขึ้น มีความเจริญในด้านต่างๆ มากขึ้นมีการอพยพของคนเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้นเพราะมีอาชีพรองรับ มีการกระจายรายได้เป็นที่รู้จักของชาวต่างชาติ ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาและนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ การเดินทางมีความสะดวกสบายขึ้น

2. ผลกระทบเชิงลบ เมื่อเศรษฐกิจมีการขยายตัวขึ้น ก็จะส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพที่สูงขึ้น เช่นค่าหอพัก ที่อยู่อาศัย ค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการดำรงชีวิตและอาจส่งผลให้นิยมต่อการเข้ามาเรียนในสถาบันลดน้อยลง เพราะมลภาวะด้านต่าง ๆ มากขึ้นและเมื่อมีประชากรเพิ่มมากขึ้น ความปลอดภัยในการดำรงชีพจะลดน้อยลง อันตรายด้านต่างๆ อาจมีเพิ่มมากขึ้น (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 3-182)

เนื่องจากเมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีผลต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมอยู่ 2 ด้าน คือในด้านการแรก เศรษฐกิจจะขยายตัวมากขึ้นมีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น และมีแนวโน้มว่าอาชีพของชุมชนเดิมจะเปลี่ยนไป และมีอาชีพรองรับก่อให้เกิดการกระจายรายได้ ให้แก่ราษฎรในท้องถิ่น และ เป็นการเผยแพร่ชื่อเสียงของประเทศให้เป็นที่รู้จักของชาวต่างชาติ ทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวเมืองไทยมากขึ้น ส่วนอีกด้านหนึ่งเมื่อเศรษฐกิจมีการขยายตัว จะส่งผลทำให้เกิดการอพยพของคนในเมืองเข้ามาอาศัยในพื้นที่เพิ่มขึ้น และ ส่งผลต่อค่าครองชีพ ทำให้ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย และเมื่อชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหญ่ก็อาจก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ในสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม การก่อการร้าย เป็นต้น

### 2.3.6 ด้านภูมิทัศน์ และ ทัศนียภาพ

ผลกระทบด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ หลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ภูมิทัศน์และทัศนียภาพ มีผลต่อทางการได้เห็น ได้ยิน ซึ่งส่งผลทางด้านอารมณ์และจิตใจ ธรรมชาติที่สวยงามที่เคยเห็นจะหมดไป อนาคตจะเห็นแต่ตึกกรม อาคารพาณิชย์ อาคารธุรกิจต่างๆ ตลอดทั้งสภาพแวดล้อม วงจรชีวิตของสัตว์ต่างๆ ก็จะหมดไป สิ่งที่จะเข้ามาแทนที่ คือ ปัญหาอาชญากรรม น้ำเน่าเสีย ปัญหาขยะมูลฝอย เป็นต้น (ประกอบ ชื่นชม, 2548: 15) ส่วนผลเอกสารเป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่อระบบนิเวศ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 4-83) ได้อธิบายว่า สัตว์ต่างๆ จะได้รับผลกระทบจากความสกปรก ที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่างๆ ของทำอากาศยาน เช่น สภาพของคลองโดยรอบที่มีความสกปรกมากพออยู่แล้ว การสร้างทำอากาศยานจึงทำให้มีภาวะของมลพิษในลำคลองสูงกว่าเดิม ส่งผลต่อชนิดของปลาที่พบในลำคลองก็จะเปลี่ยนแปลงไปปลาบางกลุ่มจะหายไปเนื่องจาก ไม่สามารถทนต่อภาวะมลพิษในลำคลอง

การเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีผลในด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพซึ่งมีสองด้านคือ ในด้านแรก ก่อให้เกิดที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น ทำให้มีลักษณะที่เป็นชุมชนเมืองมากขึ้น มีเส้นทางในการคมนาคมก่อให้เกิดความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น และเส้นทางต่างๆ หรือถนนสายต่างๆ ก็มีการซ่อมแซมและตกแต่งภูมิทัศน์ให้สวยงาม ทำให้เกิดความเจริญตาเจริญใจแก่ผู้ที่พบเห็น ส่วนผลของการเปิดใช้ทำอากาศยาน อาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและการอยู่อาศัยของสัตว์ต่างๆ แตกต่างดังต่อไปนี้

1. ผลกระทบต่อสัตว์ป่า ในบรรดาสัตว์ป่าทั้ง 102 ชนิด ที่พบอาศัยอยู่ในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และบริเวณโดยรอบจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำใต้ดินที่มีต่อชนิดพืชที่ขึ้นอยู่ โดยชนิดพืชในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นชนิดพืชต่างประเทศและพืชท้องถิ่นที่นำมาปลูกประดับสถานที่ พืชหลายชนิดเป็นแหล่งของหนอนและแมลงที่เป็นอาหารของนกและบางชนิดยังให้ผลสุกเป็นอาหาร บางชนิดเป็นแหล่งทำรังวางไข่ของนก การเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำใต้ดิน เนื่องจากขาดบริเวณที่จะระบายออกไป ทำให้ชนิดพืชที่ขึ้นอยู่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ไม่ประดับเกือบทั้งหมด เช่น ชมพูพันธุ์ทิพย์ แคนตาลูป ทองกวาว ประดู่อินเดีย ค้อชยา ยืนต้นตายไป เหลือเพียงพืชชนิดที่ทนน้ำได้นานกว่า เช่น สัตยบรรณ กระจับปี่ นนทรีและไทรบางชนิด สัตว์ป่าจะขาดแคลนอาหารบางส่วน สัตว์ที่ชอบป่าบนบกจะย้ายออกไปแล้วถูกแทนที่ด้วยชนิดที่ชอบน้ำ นกเอี้ยง นกเขา จะค้อชยา ออกไป แคนกกระทาและนกแก้วก็จะเพิ่มจำนวนมากขึ้น

สำหรับสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 4 ชนิด น่าจะได้รับผลกระทบน้อย เพราะสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป ส่วนสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกและสัตว์เลื้อยคลานรวมทั้งสิ้น 48 ชนิด น่าจะได้รับผลกระทบน้อยเช่นเดียวกัน ยกเว้น กิ้งก่าน้อยหางขาว และงูเขียวหางไหม้คาโตน่าจะได้รับผลกระทบ เพราะไม่ชอบอาศัยอยู่บริเวณที่ชื้นแฉะ

2. ผลกระทบต่อพันธุ์ปลา พันธุ์ปลาต่างๆ จะได้รับผลกระทบจากความสกปรก ที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่างๆ ของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพราะการสร้างทำอากาศยานขึ้นมา ทำให้มีภาวะของมลพิษลำคลองสูงขึ้นกว่าเดิม ชนิดของปลาที่พบในลำคลองจะเปลี่ยนแปลงไป จากพวกปลาที่ชอบน้ำสะอาดและมีออกซิเจนสูง กลายเป็นพวกที่หายใจจากอากาศได้โดยตรง ตัวอย่าง เช่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปลาในกลุ่มปลาตะเพียน จะลดจำนวนน้อยลง แต่ปลาในกลุ่มที่ทนต่อมลพิษ เช่นปลาคูดัง ปลาไหลนา ปลาหมอ ปลาช่อน ปลาก้าง และปลากดเกราะ จะมีจำนวนประชากรสูงขึ้นกว่าเดิม ขณะเดียวกัน ปลาบางกลุ่มจะหายไป เนื่องจากไม่สามารถทนต่อภาวะมลพิษในลำคลองได้

3. ผลกระทบทางการบินที่เกิดจากนก กลุ่มนกที่มีความสำคัญต่ออุบัติเหตุทางการบินมีทั้งหมด 16 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนกกกระยาง นกกระสา นกเป็ดน้ำ เหยี่ยว นกอพยพ นกกระแต นกชายเลน นกปากซ่อม นกฟิราบ นกเขา นกหากินในอากาศ นกหากินในสนามหญ้า นกหากินจากที่เกาะพัก นกหากินบนต้นไม้และนกหากินเมล็ดพืชขนาดเล็ก ซึ่งจากการศึกษาพื้นที่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังและบริเวณโดยรอบ 1 กิโลเมตร พบว่ามีนกที่จัดอยู่ในกลุ่มอุบัติเหตุทางการบินคือ นกเขาใหญ่ นกกวัก นกยางโทนน้อย นกนางแอ่นบน นกแอ่นคาล นกยางไฟหัวดำ นกปากห่าง นกเอี้ยงค่าง เป็นต้น พื้นที่เกษตรกรรมรกร้างว่างเปล่า เป็นแหล่งอาศัยหากินของปลาและนกหลายชนิด โดยเฉพาะนกน้ำและนกอพยพต่างๆ อาหารของนกจะเป็นเมล็ดพืช แมลงต่างๆ สัตว์ไม่มีกระดูกสันหลังในดิน

สำหรับอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดกับนก สามารถเกิดได้ทุกระยะตั้งแต่ 12-2,100 เมตร แต่จะเกิดในระยะต่ำกว่า คือ 0-15 เมตร (ร้อยละ 21.6) ระยะ 0-900 เมตร (ร้อยละ 92.1) และขณะที่เครื่องบินไต่ระดับขึ้นไปจะอยู่สูง จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ประมาณ 3-400 เมตร ซึ่งจะเป็นช่วงที่เกิดอุบัติเหตุจากเครื่องบินชนนกมากที่สุด สำหรับระยะเวลาที่เกิดอุบัติเหตุเครื่องบินชนนกมากที่สุด คือ ช่วงเวลากลางคืน (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 4-44)

## 2.4 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

### 2.4.1 ที่ตั้ง

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร บนถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง มีพื้นที่ทั้งสิ้น 850 ไร่และอยู่ห่างจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประมาณ 3.75 กิโลเมตร

### 2.4.2 ลักษณะพื้นที่

เป็นที่ราบลุ่มน้ำท่วมถึง ระดับพื้นที่เฉลี่ย 0.50 เมตร มีคลองต่างๆ ล้อมรอบพื้นที่ดังนี้

ทิศเหนือ	คลองลำแขกหรือคลองหกศอก
ทิศใต้	คลองลำป่าทิวหรือคลองหัวตะเข้
ทิศตะวันออก	คลองสี่หรือคลองสี่ประเวศน์
ทิศตะวันตก	คลองประเวศบุรีรมย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เส้นทางคมนาคมโดยรอบ ด้านเหนือมีทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี) ด้านใต้เป็นถนนอ่อนนุช (สุขุมวิท 77) ด้านเหนือและใต้ถูกเชื่อมด้วยถนนฉลองกรุงผ่านเข้าไปในพื้นที่สถาบัน และ ตอนกลางของพื้นที่ในแนวตะวันออก-ตะวันตก มีทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา) แบ่งพื้นที่สถาบันเป็น 2 ส่วน

#### 2.4.3 องค์กร

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง แบ่งการบริหารองค์กรต่าง ๆ เป็น 7 สำนัก (โครงการ 2 สำนัก) 7 คณะ (โครงการ 1 คณะ) บัณฑิตวิทยาลัย 2 เขตและ โครงการวิทยาลัยนานาชาติ ดังนี้

1. สำนักงานอธิการบดี
2. สำนักหอสมุดกลาง
3. สำนักวิจัยและบริการคอมพิวเตอร์
4. สำนักทะเบียนและประมวลผล
5. สำนักวิจัยการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศ
6. โครงการสำนักบริการและพัฒนา
7. โครงการสำนักนวัตกรรมและเทคโนโลยีทางการศึกษา
8. คณะวิศวกรรมศาสตร์
9. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
10. คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
11. คณะวิทยาศาสตร์
12. คณะเทคโนโลยีการเกษตร
13. โครงการคณะอุตสาหกรรมเกษตร
14. บัณฑิตวิทยาลัย

(สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 2-19)

#### 2.4.4 รายละเอียดของคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหนึ่ง ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งรับผิดชอบด้านการผลิตครูอาชีวศึกษาดำรงวิทยาลัษเทคนิคและอาชีวศึกษาต่างๆ ให้การศึกษาแก่นักวิจัยทางวิทยาศาสตร์ และรับผิดชอบการจัดการเรียนการสอนวิชาพื้นฐานทั่วไปตามหลักสูตรระดับปริญญาตรีให้กับคณะต่างๆ ในสถาบัน สำหรับการแบ่งส่วนราชการของคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมแบ่งได้เป็น 6 หน่วยงานดังนี้ คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. สำนักงานคณบดี
2. ภาควิชาครุศาสตร์อุตสาหกรรม
3. ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม
4. ภาควิชาครุศาสตร์วิศวกรรม
5. ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร
6. ภาควิชาภาษาและสังคม

(สำนักทะเบียนและประมวลผล, 2547: 6)

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมเป็นคณะที่มีอาคารสิ่งก่อสร้างอยู่ในความดูแลเพียง 5 อาคารเท่านั้น เป็นอาคารที่มีความสูงอยู่ระดับ 2-5 ชั้น ซึ่งเป็นอาคารเรียนรวม ได้แก่อาคารเรียนรวมและปฏิบัติการคณะครุศาสตร์ (ED-01) เป็นอาคารสูง 5 ชั้น มีการใช้พื้นที่คาเฟ่ ซึ่งเป็นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก ส่วนอาคารเรียนรวม (ED-05) ซึ่งก่อสร้างอยู่ในช่วงปี พ.ศ.2538-2541 เป็นอาคารเดียวที่มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ 100 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่อาคาร

2.4.5 ระบบการจัดการดูแลสภาพแวดล้อมต่างๆ ภายในคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมมีดังนี้

#### 1. การใช้อาคาร

ED-01 เป็นอาคาร 5 ชั้น ส่วนใหญ่ใช้เป็นห้องเรียนและห้องปฏิบัติการชั้น 1 ใช้เป็นสำนักงานคณบดีด้วย ห้องเรียนส่วนใหญ่ทุกห้อง ติดตั้งเครื่องปรับอากาศ

ED-02 โรงอาหารชั้นเดียว

ED-03 โรงปฏิบัติการออกแบบ

ED-04 อาคาร โรงฝึกงาน 2 ชั้น

ED-05 เป็นอาคาร 6 ชั้น

#### 2. การใช้น้ำ

ใช้น้ำประปา จะปล่อยลงถึงท่อน้ำด้านข้างตึก ED-01 แล้วสูบขึ้นถึงเก็บน้ำบนคาเฟ่

#### 3. ระบบดับเพลิง

มีตู้สายฉีดน้ำดับเพลิง และถังดับเพลิงเคมี กระจายอยู่ตามตึกต่างๆ มีระบบเตือนไฟโดยใช้กริ่งสัญญาณ และถังดับเพลิงเคมีตรวจเช็คอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทเจ้าของถัง

#### 4. ระบบไฟฟ้า

มีระบบหม้อแปลงไฟฟ้า 2 จุดแต่ประสบปัญหาเรื่องไฟฟ้าไม่เพียงพอ กำลังดำเนินการขอติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้าเพิ่มอีก 1 จุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 5. ระบบบำบัดน้ำเสีย

ระบบบำบัดน้ำเสีย โครงการอาคารเรียน และปฏิบัติการ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ถูกออกแบบให้มีความสามารถในการรับน้ำเสียได้ประมาณ 100 ลบ.ม. ต่อวัน BOD เข้าระบบ 200 มิลลิกรัมต่อลิตร

## 6. ระบบกำจัดขยะ

การกำจัดขยะของคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม มีการคัดแยกขยะก่อนที่จะรอให้รถกำจัดขยะของกรุงเทพมหานครมารับต่อไป (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 3-50)

## 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 4-21) ศึกษาพบว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จะอยู่ในแนวชั้นลงของเครื่องบิน โดยพื้นที่ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ได้รับผลกระทบจากสนามบินทั้งหมดประมาณ 663,000 ตารางเมตร

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 3-175) ได้สำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงของการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อนักศึกษา พบว่าเสียงดังจากการขึ้นลงของเครื่องบิน ทำให้ขาดสมาธิในการอ่านหนังสือ การเรียน การสอน รบกวนการพักผ่อนนอนหลับ และก่อให้เกิดความเครียดและความรำคาญ

จากรายงานของ Powell and Shepherd (อ้าง โดย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 4-48) กล่าวว่า จากการศึกษารายงานในเรื่องผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต่ออาคารและมีผลต่อการรับรู้ของคน

จากรายงานของ NASA (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 4-46) กล่าวว่า จากการสำรวจในบ้านพักอาศัยที่เครื่องบินบินผ่าน มีคนรับรู้ได้ถึงความสั่นสะเทือนในขณะที่ขึ้นบนพื้น หรือ นั่งบนเก้าอี้ สำหรับค่าเฉลี่ยเครื่องบินประเภทต่าง ๆ ที่บินผ่านบ้านลักษณะต่างกันั้น ระดับความเร่งที่ 67 เดซิเบล ผลต่อการรับรู้ของผู้ทดสอบร้อยละ 50 และเมื่อนำค่าที่ได้นี้มาเปรียบเทียบกับค่าความสั่นสะเทือนของพื้นอาคาร พบว่าค่าที่ได้จะมีความสัมพันธ์ประมาณ 92 เดซิเบล

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 4-21) รายงานจากการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม การเคลื่อนย้ายประชากรและการลาออกของนักศึกษาสถาบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ผู้ใดเห็นไปใช้ประโยชน์ตามการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่าปัญหาความตื่นสะเทือนก็เป็นอีกปัญหาหนึ่ง ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคณาจารย์และข้าราชการในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 4-58) สรุปจากรายงานว่า เมื่อเปิดดำเนินการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ คาดว่าจะมีผู้โดยสาร 30 ล้านคน ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จากการดำเนินโครงการอยู่ในระดับต่ำ หรือมีผลกระทบน้อยมาก ในส่วนของการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร ทำให้มีจำนวนเที่ยวบิน และพาหนะที่เข้ามาให้บริการภายในท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศโดยตรง และ ในปีที่มีจำนวนผู้โดยสาร 100 ล้านคน คาดว่าผลกระทบโดยตรงจากทำอากาศยานจะมีบ้างแต่ผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมอื่นๆ จะมีมากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ก๊าซในโตรเจนไดออกไซด์จากยานยนต์ที่ขับเคลื่อนบนถนนใกล้เคียง อาทิ ถนนฉลองกรุง ทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ -ชลบุรี เป็นต้น

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 3-3) จากรายงานการศึกษาปริมาณจราจร จากการรวบรวมข้อมูลพบว่า การจราจรบนทางหลวงทั้ง 3 เส้นทาง คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 304 และ 3119 ยังคงมีปริมาณการจราจรในระดับที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลัก ซึ่งเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมสายอื่นๆ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 3-175) รายงานจากการสัมภาษณ์ผลกระทบกรณีผู้ให้สัมภาษณ์มีสถานที่ทำงานและที่พักอาศัยอยู่ในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าตนเองจะได้รับผลกระทบด้านลบ มีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาของเสียงดังรบกวน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.00) คาดว่าปัญหาด้านเสียงจะเพิ่มขึ้นกว่าสภาพปัจจุบัน ปัญหารองลงมาคือ ความตื่นสะเทือน คุณภาพอากาศ การจราจรติดขัด และปัญหาสุขภาพจิตจะเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 93.94 83.33, 81.82 และ 8.18 ) ตามลำดับ ในส่วนความคิดเห็นที่เป็นผลดีจากโครงการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิคือ ส่งผลให้เศรษฐกิจการค้าบริเวณใกล้เคียงสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ดีขึ้น (ร้อยละ 83.30) เหตุรองลงมา ได้แก่ ระบบสาธารณูปการ การจราจร และน้ำท่วมจะดีขึ้น (ร้อยละ 56.06 13.64 และ 24.24 ตามลำดับ) เนื่องจากเห็นว่าเมื่อโครงการพัฒนาทำอากาศยานแล้ว การพัฒนาระบบต่างๆ ในพื้นที่โดยรอบรวมถึงพื้นที่ใกล้เคียง จะได้รับการปรับปรุงพัฒนาจากภาครัฐไปด้วย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 3-175) รายงานจากการวิจัยความคิดเห็น ต่อการย้ายที่พักอาศัยหรือสถานที่ทำงาน เมื่อโครงการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เปิดดำเนินการ รายงานว่าเมื่อสอบถามถึงโอกาสในการย้ายที่พักอาศัยไปที่แห่งใหม่ พบว่ามีเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประมาณ (ร้อยละ 17.70) ที่คาดว่าจะย้าย (ร้อยละ 69.86) จะไม่ย้าย ส่วนที่เหลือยังไม่แน่ใจและไม่แสดงความคิดเห็น ในกลุ่มของผู้ที่คาดว่าจะย้ายที่พักอาศัยนั้น ให้เหตุผลว่าเป็นเพราะเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 62.16) ส่วนเหตุผลของการย้ายอื่นๆ ได้แก่ คิดจะย้ายบ้านอยู่ก่อนแล้ว ชุมชนที่อยู่อาศัยแออัดมากเกินไป สำหรับในกลุ่มที่ตอบว่าจะไม่ย้าย ให้เหตุผลประกอบ ได้แก่ คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมากนัก (ร้อยละ 32.19) สะดวกต่อการเดินทางใกล้ที่ทำงาน (ร้อยละ 21.23) ไม่มีที่อยู่อาศัยที่อื่นอีกนอกจากที่อาศัยในปัจจุบัน (ร้อยละ 15.07) และมีบ้านเป็นของตนเอง (ร้อยละ 9.59) เป็นต้น

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 3-175) รายงาน จากการสำรวจความคิดเห็น และ ทศนคติเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า มีนักศึกษาที่เข้าร่วมสัมภาษณ์จำนวน 154 ราย จากจำนวนของผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำแนกเป็นเพศชาย 105 ราย (ร้อยละ 68.18) และเป็นเพศหญิง 49 ราย (ร้อยละ 31.82) ครั้งหนึ่ง (ร้อยละ 50.00) มีอายุน้อยกว่า 20 ปี โดยเป็นตัวแทนจากนักศึกษาชั้นปีที่ 1 มากที่สุด คิดเป็น (ร้อยละ 41.56) รองลงมาเป็นตัวแทนนักศึกษาจากชั้นปีที่ 2 ปีที่ 4 ปีที่ 3 และปีที่ 5 ตามลำดับ นอกจากนี้มีตัวแทนจากบัณฑิตวิทยาลัยจำนวน 8 ราย (ร้อยละ 5.90) นักศึกษาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 76.62) พักอยู่ภายนอกสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังมีระยะห่างระหว่างที่พักกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเฉลี่ย 14.75 กิโลเมตร นักศึกษาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 35.59) อยู่ห่างจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ในรัศมีที่น้อยกว่า 5 กิโลเมตร รองลงมาที่พักห่างจาก สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร-ลาดกระบังระหว่าง 6-10 กิโลเมตร (ร้อยละ 31.36) และมากกว่า 10 กิโลเมตร (ร้อยละ 26.27) สำหรับผลการสัมภาษณ์สรุปได้ดังนี้

1. ความคิดเห็นต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมทั่วไปของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ในปัจจุบัน

- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตั้งอยู่ห่างจากไกลจากชุมชน เป็นเขตชานเมือง ทำให้ไม่ค่อยสะดวกในการเดินทางรถขนส่งมวลชนมีให้บริการน้อย ส่วนบริการรถไฟไม่ค่อยตรงเวลา

- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน เนื่องจากมีถนนและรถไฟผ่านภายในสถาบัน เป็นเหตุให้สภาพการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงเช้า และเย็น การเดินทางข้ามทางรถไฟไม่ค่อยสะดวก เป็นจุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

- อากาศร้อน มีคัน ไม้่น้อย

- ปัญหาน้ำท่วม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เสียงดังรบกวนจากแหล่งต่าง ๆ อาทิ จากรถไฟ รถยนต์ มอเตอร์ไซค์ และการก่อสร้างภายในสถาบัน

- มีฝุ่นละอองค่อนข้างมาก

2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียง ต่อนักศึกษาและสถาบัน ในปัจจุบัน

- ทำให้ขาดสมาธิในการเรียน การสอน การอ่านหนังสือ

- ทำให้เกิดความรำคาญ

- รบกวนการพักผ่อนหลับนอน

- เสียงดังรบกวนทำให้เสียบรรยากาศการเรียนการสอน

3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- จำนวนคนเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น สภาพการจราจรแออัด

- มลพิษจากฝุ่นละออง ในอากาศเพิ่มมากขึ้น

- ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

- เสียงดังรบกวนสมาธิในการอ่านหนังสือ

- เสียงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

- การจราจรคับคั่ง รอคิว ทำให้สภาพถนนเป็นหลุม เป็นบ่อ จำบากก่อนระยะเวลาที่กำหนด

- ฝุ่นละอองเพิ่มมากขึ้น และมีการ สั่นสะเทือน ที่เกิดจากการตอกเสาเข็ม

- กระทบต่อระบบนิเวศ เช่นการอยู่อาศัยของนก หรือสัตว์น้ำ

- ผลกระทบทางบวก ทำให้เศรษฐกิจบริเวณใกล้เคียงสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้า-

คุณทหารลาดกระบัง ขยายตัว

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 4-81) รายงาน ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาว่า ผลกระทบต่อสัตว์ป่า ในบรรดาสัตว์ป่าทั้ง 102 ชนิดที่พบอาศัยอยู่บริเวณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และบริเวณ โดยรอบจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำใต้ดินที่มีต่อพืชที่ขึ้นอยู่ การเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำใต้ดินทำให้พืชที่ขึ้นอยู่เปลี่ยนแปลง ไปจากเดิม สัตว์ป่าจะขาดแคลนอาหารบางส่วน สัตว์ที่ขอบป่าบนบกจะย้ายออกไป แล้วถูกแทนที่ด้วยสัตว์ที่ชอบน้ำ เช่น นกเงือก นกเขา จะค่อยๆ ย้ายออกไป แต่นกกระทา และ นกกวัก จะเพิ่มจำนวนมากขึ้น สำหรับสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมก็น่าจะได้รับผลกระทบน้อยเพราะสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ในสถานที่เปลี่ยนแปลงไป

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 4-87) จากการสำรวจทัศนคติต่อความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมาย พบว่า ผลกระทบความเค็มร้อน 5 อันดับสูงสุดนั้น ประชากรกลุ่มเป้าหมายได้แสดงทัศนคติและความคิดเห็นว่าเป็นเรื่อง มลพิษทางอากาศต่อเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ฝุ่นละออง (ร้อยละ 72.73) สภาพการจราจรติดขัด(ร้อยละ 71.29) สุขภาพจิต(ร้อยละ 63.64) เสียงดังรบกวน (ร้อยละ 61.72) และผลกระทบต่อวัฒนธรรมความเป็นอยู่ (ร้อยละ 64.77) ตามลำดับ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ จ. สมุทรปราการ และมีเขตติดต่อทางทิศเหนือ ซึ่งติดต่อกับพื้นที่ของเขตลาดกระบังและทิศตะวันตกติดกับคลองลาดกระบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ที่สามารถขยายตัวและรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาสู่ประเทศไทยได้อย่างเต็มกำลังเนื่องจากศักยภาพในหลายด้านๆ ที่หลายคนต่างยอมรับและพร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางความเจริญแต่เมื่อความเจริญก้าวเข้ามา ก็ย่อมต้องมีความเสื่อมหรือผลกระทบต่างๆ ในแต่ละด้านเกิดขึ้นควบคู่กัน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็เช่นเดียวกัน เมื่อเปิดให้บริการก็ย่อมส่งผลกระทบต่อนักศึกษาและประชาชนในแต่ละด้านพอสมควรได้ดังนี้

ด้านเสียง เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการ เสียงดังจากเครื่องบินจะส่งผลกระทบต่อ นักศึกษา รบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ ทำให้บรรยากาศในการเรียนและการสอนไม่ดีเท่าที่ควรและส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการเรียน รบกวนการสื่อสารและการสนทนา รบกวนเวลาพักผ่อนและเสียงที่ดังและ ได้ยินอยู่ตลอดเวลา อาจทำให้อาจก่อให้เกิดความเครียด และรบกวนระบบประสาทของการ ได้ยินและรับรู้ได้

ด้านการสัมผัสเขื่อน เสียงที่ดังจากเครื่องบินก่อให้เกิดผลในด้านการสัมผัสเขื่อนได้ และการสัมผัสเขื่อนอาจจะมีผลต่อการรับรู้และการทรงตัวไม่มาก แต่การสัมผัสเขื่อนจะมีผลต่ออาคารสูง รวมถึงตึกและห้องปฏิบัติการหรือโครงการต่างๆ ของนักศึกษาที่เกี่ยวกับคลื่นความถี่ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ อาจถูกคลื่นสัญญาณรบกวนได้ นอกจากนั้นการสัมผัสเขื่อนยังมีกระทบถนนกระเทือนต่อถนนทำให้อนนพังชำรุดเสียหายได้

ด้านสภาพอากาศ หลังจากมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก๊าซพิษ และควันพิษต่างๆ ทั้งจากเครื่องบินและจากยานยนต์ ที่ขับเคลื่อนตามท้องถนนที่จะต้องเพิ่มปริมาณขึ้น ฝุ่นและควันพิษต่างๆ จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพและระบบทางเดินหายใจของมนุษย์ นอกจากนั้นฝุ่นและควันต่างๆ ยังทำให้สิ่งของ เครื่องใช้ต่างๆ สกปรกด้วย นอกจากนั้น ไอรื้อนของเครื่องบินจะทำให้เกิดการสะสมทางอากาศทำให้การระบายอากาศไม่ดีเท่าที่ควร ทำให้สภาพอากาศร้อนมากขึ้นส่งผลให้เกิดความเครียดต่อมนุษย์ได้

ด้านสภาพการจราจร สภาพการจราจรและจำนวนรถมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้การจราจรหนาแน่นขึ้น ก๊าซพิษและกลิ่นควันจากท่อไอเสีย

รถยนต์ส่งผลต่อสุขภาพ การเดินทางต้องใช้เวลาเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดความเครียดจากการเดินทางได้และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น สภาพถนนชำรุดก่อนระยะเวลาอันสมควรเนื่องจากการกระทบกระเทือนจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น

ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ ภายหลังจากกมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานแล้วภูมิทัศน์และทัศนียภาพจะมีการเปลี่ยนแปลงไป ลักษณะของชุมชนจะขยายเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น สิ่งปลูกสร้าง คีต สูงและอาคารพาณิชย์ต่างๆ จะเกิดขึ้นมากมายการคมนาคมจะสะดวกมากขึ้น แต่สภาพสังคมจะเสื่อมโทรมลงเกิด ปัญหามลภาวะต่างๆ เช่นน้ำเน่าเสีย ปัญหาขยะมูลฝอย ซึ่งจะส่งผลด้านสุขภาพ อารมณ์ และจิตใจ แก่ผู้พบเห็น

ด้านสภาพสังคมและเศรษฐกิจ เศรษฐกิจและสังคมจะมีการเปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากท่าอากาศยานเปิด ใช้ เศรษฐกิจจะขยายตัวและมีเงินหมุนเวียนเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มว่าอาชีพในชุมชนเดิมจะเปลี่ยนแปลงไปก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ประชาชนเพิ่มขึ้น แต่เมื่อเศรษฐกิจมีการขยายตัวดีขึ้น ก็จะส่งผลให้มีคนอพยพเข้ามาอาศัยในพื้นที่เพิ่มขึ้นและส่งผลต่อค่าครองชีพ ทำให้ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้นตามเศรษฐกิจ ไปด้วย และเมื่อมีคนเข้ามาอยู่ในพื้นที่มากขึ้นก่อให้เกิดการขยายตัวเป็นเมืองใหญ่และอาจก่อให้เกิดปัญหาสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม เกิดขึ้นได้

## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมุ่งที่จะศึกษาความคิดเห็นของ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์-  
อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า-  
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 ที่มีต่อการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีนักศึกษา  
ในหลักสูตรทั้งหมด 3 ภาควิชา ได้แก่ ภาควิชาครุศาสตร์วิศวกรรม ภาควิชาครุศาสตร์-  
สถาปัตยกรรม และภาควิชาครุศาสตร์เกษตร ซึ่งได้มีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

#### 3.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต  
(2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548  
รวมจำนวนทั้งสิ้น 300 คน

#### 3.2 การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ โดยการสุ่มตัวอย่างอย่างง่ายจาก  
ประชากร คือ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบัน-  
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังทั้งหมด 3 ภาควิชาจำนวน 994 คน โดยสุ่มตัวอย่าง  
มาร้อยละ 30 เนื่องจากมีจำนวนนักศึกษายู่ระหว่าง 1- 1,000 คน ค่าที่ใช้สำหรับการสุ่มตัวอย่าง  
ประชากรกลุ่มนี้ จึงมีค่าอยู่ที่ร้อยละ 15-30 (เห็นูแฆ แสงแก้ว, 2541: 53) ผู้วิจัยจึงทำการสุ่มตัวอย่าง  
มาร้อยละ 30 เพื่อให้ผลการวิจัยมีความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด และได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 คน

#### 3.3 วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล

##### 3.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถามซึ่งแบบสอบถาม  
ที่ใช้มี 2 ลักษณะ คือ แบบปลายปิดและแบบปลายเปิด สำหรับข้อดีของแบบสอบถาม คือ สามารถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.3.2 วิธีดำเนินการสร้างแบบสอบถามและลักษณะของแบบสอบถาม

#### วิธีการสร้างแบบสอบถาม มีดังนี้

1. ศึกษาวัตถุประสงค์ในงานวิจัย และ ศึกษาเอกสารหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดประเด็นและขอบเขตของแบบสอบถาม

2. ดำเนินการสร้างแบบสอบถาม โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็นตอน เพื่อสะดวกในการวิเคราะห์ข้อมูล ตอนที่ 1 เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของนักศึกษา ตอนที่ 2 เกี่ยวกับความคิดเห็นของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. นำแบบสอบถามให้อาจารย์ที่ปรึกษา และ ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเนื้อหา การใช้ภาษา และรูปแบบเพื่อตรวจแก้ไขให้ถูกต้องและเหมาะสม โดยในการวิจัยครั้งนี้มีวิธีการดำเนินการสร้างแบบสอบถามเพื่อใช้เก็บข้อมูลกับนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) นั้น ลักษณะของแบบสอบถาม ตอนที่ 1 เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของนักศึกษา ตอนที่ 2 เป็นแบบมาตราส่วน ประมาณค่า (rating scale) แบบ 5 ระดับ คือ เห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยมาก เห็นด้วยปานกลาง เห็นด้วยน้อย และเห็นด้วยน้อยที่สุด

ระดับความคิดเห็น	5	คือ	เห็นด้วยในระดับมากที่สุด
ระดับความคิดเห็น	4	คือ	เห็นด้วยในระดับมาก
ระดับความคิดเห็น	3	คือ	เห็นด้วยในระดับปานกลาง
ระดับความคิดเห็น	2	คือ	เห็นด้วยในระดับน้อย
ระดับความคิดเห็น	1	คือ	เห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด

### 3.3.3 การทดลองใช้แบบสอบถาม

นำแบบสอบถามมาทดลองใช้กับกลุ่มนักศึกษาตัวอย่าง จำนวน 30 คน ของภาควิชาครุศาสตร์วิศวกรรม ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม และภาควิชาครุศาสตร์เกษตร และนำแบบสอบถามที่ได้จากการทดลองใช้มาวิเคราะห์หาค่าดัชนีความเที่ยงของแบบสอบถามโดยใช้สูตรดังนี้

$$a = \left( \frac{k}{k-1} \right) \left[ 1 - \frac{\sum s_i^2}{s^2} \right]$$

ผลของการศึกษาค่าความเที่ยงของแบบสอบถามจำนวน 30 ชุดค่าที่ได้คือ 0.93 ซึ่งค่าความเที่ยงมีค่าเข้าใกล้ 1 แต่ไม่เกิน 1 สามารถอธิบายได้ว่าแบบสอบถามนี้มีค่าความเที่ยงตรงของเครื่องมือ (reliability) ซึ่งเป็นคุณสมบัติของเครื่องมือที่วัด ได้สม่ำเสมอคงเส้นคงวา วัดก็ครั้งก็ได้ผล เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่นำไปเผยแพร่ในสื่อออนไลน์ การนำเอกสารไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เหมือนเดิม หรือใกล้เคียงกับของเดิมมาก (บุญเรือง ขจรศิลป์, 2539: 163) ซึ่งค่า reliability ถือว่าอยู่ในระดับความเชื่อมั่นที่เชื่อถือได้ เพราะอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้คือในระดับ .50 ขึ้นไป (สุจิตรา บุญรัตนพันธุ์, 2541: 158)

### 3.3.4 วิธีการดำเนินการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้ทำการแจกแบบสอบถามให้นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง จำนวน 300 ชุด และเก็บรวบรวมแบบสอบถามกลับคืนด้วยตนเอง โดย ได้รับแบบสอบถามกลับคืนจำนวน 287 ชุด คิดเป็นร้อยละ 95.66 ดังแสดงไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนแบบสอบถามที่ส่งและได้รับคืน

จำนวนแบบสอบถามที่ส่ง	จำนวนแบบสอบถามที่ได้รับคืน	ร้อยละ
300	287	95.66

### 3.3.5 การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลได้แล้วนำมาทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม และนำข้อมูลที่ได้แต่ละรายการ มาเข้าตารางข้อมูลดิบ เพื่อนำไปวิเคราะห์หาค่าทางสถิติดังนี้

1. นำแบบสอบถามมาแจกแจงค่าความถี่
2. นำข้อมูลที่ได้ในตอนที่ 1 สภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มาหาค่าร้อยละ

โดยใช้ค่าสถิติดังนี้ (ประคอง วรรณสุต, 2538: 70)

$$\text{ค่าร้อยละ} = \frac{x}{n} \times 100$$

กำหนดให้  $x$  = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามนั้น ๆ

$n$  = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

3. นำข้อมูลที่ได้ในตอนที่ 2 ความคิดเห็นของนักศึกษาเกี่ยวกับผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านต่าง ๆ มาหาค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D)

การหาค่าคะแนนเฉลี่ยในแต่ละหัวข้อ โดยใช้สูตรดังนี้

$$\text{ค่าเฉลี่ย } \bar{x} = \frac{\sum fx}{n}$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- กำหนดให้  $\bar{x}$  = ค่าคะแนนเฉลี่ย  
 $n$  = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามข้อนั้น  
 $x$  = จำนวนคะแนนที่กำหนดประเมินค่าเป็น 5,4,3,2,1  
 $f$  = ความถี่

ระดับคะแนนเฉลี่ยใช้ประมาณค่าระดับความคิดเห็นดังนี้

- 5 หมายถึง เห็นด้วยในระดับมากที่สุด
- 4 หมายถึง เห็นด้วยในระดับมาก
- 3 หมายถึง เห็นด้วยในระดับปานกลาง
- 2 หมายถึง เห็นด้วยในระดับน้อย
- 1 หมายถึง เห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด

การแปลค่าคะแนนเฉลี่ยที่ได้ใช้เกณฑ์ของ ประคอง กรรมสูตร (2528 : 26) ดังนี้  
 ค่าคะแนนเฉลี่ย 4.50 - 5.00 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมากที่สุด  
 ค่าคะแนนเฉลี่ย 3.50 - 4.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมาก  
 ค่าคะแนนเฉลี่ย 2.50 - 3.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นปานกลาง  
 ค่าคะแนนเฉลี่ย 1.50 - 2.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อย  
 ค่าคะแนนเฉลี่ย 1.00 - 1.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด  
 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) หรือ S.D. (ชาญชัย ฤทัยพินิจ,

2538: 42)

$$\text{สูตร S.D.} = \sqrt{\sum \frac{fx^2}{n} - \left[ \sum \frac{fx}{n} \right]^2}$$

- กำหนดให้ S.D = ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน  
 $x$  = ค่าคะแนนที่กำหนดเป็น 5, 4, 3, 2, 1  
 $n$  = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด  
 $f$  = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละข้อ

## บทที่ 4

### ผลการวิจัยและวิจารณ์ผล

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์คือ 1) เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) 2) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3) เพื่อศึกษาความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

#### 4.1 ผลการวิจัย

##### 4.1.1 สถานภาพทั่วไปของนักศึกษา

จากการศึกษาวิจัยพบว่า สถานภาพของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ด้านต่างๆ คือ เพศ อายุ ภูมิภาคที่ศึกษา ชั้นปี เกรดเฉลี่ยสะสม ค่าใช้จ่ายต่อเดือน อาชีพของผู้ปกครอง ลักษณะที่พักอาศัย บริเวณที่พักอาศัย การเดินทางมาเรียน และเวลาที่ใช้ในการเดินทางมาเรียน ดังแสดงไว้ในตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 สถานภาพของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง)

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
n=287		
เพศ		
ชาย	154	52.6
หญิง	133	46.3
อายุ		
ระหว่าง 20-22	205	71.4
ระหว่าง 23-25	82	28.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ยูติเห็นใบใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 (ต่อ)

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
	n=287	
<b>ภูมิลำเนา</b>		
ภาคเหนือ	49	17.1
ภาคกลาง	59	20.6
ภาคใต้	57	19.9
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	82	28.6
ภาคตะวันออก	24	8.4
ภาคตะวันตก	16	5.6
<b>ภาควิชาที่ศึกษา</b>		
ครุศาสตร์วิสุทธรณ	100	34.8
ครุศาสตร์สถาปัตยกรรม	86	30.0
ครุศาสตร์เกษตร	101	35.2
<b>ชั้นปี</b>		
ปีที่ 1	160	55.7
ปีที่ 2	162	44.0
<b>เกรดเฉลี่ยสะสม</b>		
ระหว่าง 2.00-2.50	56	19.5
ระหว่าง 2.51-3.00	142	49.5
ระหว่าง 3.01-3.50	81	28.2
ระหว่าง 3.50-4.00	8	2.8
<b>ค่าใช้จ่ายที่ได้ต่อเดือน</b>		
น้อยกว่า 3,000	11	3.8
ระหว่าง 3,000-6,000	151	52.6
ระหว่าง 6,001-9,000	115	40.0
มากกว่า 9,000	10	3.5
<b>อาชีพของผู้ปกครอง</b>		
รับราชการ	40	13.9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 (ต่อ)

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
	n=287	
รัฐวิสาหกิจ	20	7.0
เกษตรกรรม	118	41.1
ค้าขาย	38	10.8
ธุรกิจส่วนตัว	58	20.2
อื่นๆ	20	7.0
ลักษณะที่พักอาศัย		
หอพักเอกชน	232	80.8
หอพักสถาบัน	7	2.4
บ้านเช่า	39	13.6
บ้านตัวเอง	6	2.0
อื่นๆ	3	1.0
บริเวณเขตที่พักอาศัย		
เขตลาดกระบัง	268	93.4
เขตมีนบุรี	6	2.0
เขตหนองจอก	2	0.7
เขตจังหวัดรอบนอก	8	2.8
อื่นๆ	3	1.0
การเดินทางมาเรียน		
รถประจำทาง	147	51.2
รถตู้	20	7.0
รถไฟ	1	0.3
จักรยานยนต์	79	2.75
เดินเท้า	25	8.7
อื่นๆ	15	5.2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 2 (ต่อ)

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
n=287		
<b>เวลาที่ใช้ในการเดินทาง</b>		
น้อยกว่า 20 นาที	239	83.3
ระหว่าง 25-30 นาที	33	11.5
ระหว่าง 35-40 นาที	8	2.8
45 นาที ขึ้นไป	7	2.4

จากตารางที่ 2 สถานภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 พบว่า นักเรียนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็น เพศชาย (ร้อยละ 52.6) นอกนั้น เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 46.3) มีอายุระหว่าง 20-22 ปี (ร้อยละ 71.4) และอายุ 23-25 (ร้อยละ 28.6) ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 28.6) รองลงมา คือ ภาคกลาง (ร้อยละ 20.6) ภาคใต้ (ร้อยละ 19.9) ภาคเหนือ (ร้อยละ 17.1) ภาคตะวันออก (ร้อยละ 8.4) และภาคตะวันตก (ร้อยละ 5.6) เป็นนักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในภาควิชาครุศาสตร์เกษตร (ร้อยละ 35.2) ภาควิชาครุศาสตร์วิศวกรรม (ร้อยละ 34.8) และภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม (ร้อยละ 30.0) เป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 (ร้อยละ 55.7) และ ชั้นปีที่ 2 (ร้อยละ 44.0) สำหรับเกรดเฉลี่ยของนักศึกษาส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 2.51-3.00 (ร้อยละ 49.5) รองลงมาคือ 3.01-3.50 (ร้อยละ 28.2) 2.00-2.50 (ร้อยละ 19.5) และ 3.51-4.00 (ร้อยละ 2.8)

ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนที่ได้รับส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 3,000-6,000 บาท (ร้อยละ 52.6) รองลงมาคือ ระหว่าง 6,000-9,000 บาท (ร้อยละ 40.0) น้อยกว่า 3,000 (ร้อยละ 3.8) และมากกว่า 9,000 บาท (ร้อยละ 3.5) อาชีพของผู้ปกครองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร (ร้อยละ 41.1) รองลงมา คือ ธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 20.2) รับราชการ (ร้อยละ 13.9) ค้าขาย (ร้อยละ 10.8) รัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 7) และอาชีพอื่นๆ เช่น รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 7) ส่วนลักษณะที่พักอาศัยของนักศึกษาส่วนใหญ่ เป็นหอพักเอกชน (ร้อยละ 80.8) รองลงมา เป็นบ้านเช่า (ร้อยละ 13.6) หอพักสถาบัน (ร้อยละ 2.4) บ้านของตนเอง (ร้อยละ 2.1) และอื่นๆ เช่น วัด (ร้อยละ 1.0) บริเวณที่พักอาศัยเกือบทั้งหมดอยู่ในเขตลาดกระบัง (ร้อยละ 93.4) รองลงมา คือเขตจังหวัดรอบนอก

(ร้อยละ 2.8) เขตมีนบุรี (ร้อยละ 2.0) เขตอื่นๆ (ร้อยละ 1.0) และเขตหนองจอก (ร้อยละ 0.7) การเดินทางมาเรียนส่วนใหญ่เดินทางมาเรียนโดยรถประจำทาง (ร้อยละ 51.2) รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 7.5) เดินเท้า (ร้อยละ 8.7) รถตู้ (ร้อยละ 7.0) รถอื่นๆ เช่น รถจักรยาน (ร้อยละ 5.2) และรถไฟ (ร้อยละ 0.7) และเวลาที่ใช้ในการเดินทางส่วนใหญ่ใช้เวลาน้อยกว่า 20 นาที (ร้อยละ 83.3) ระหว่าง 25-30 นาที (ร้อยละ 11.5) ระหว่าง 35-45 นาที (ร้อยละ 2.8) และ 45 นาทีขึ้นไป (ร้อยละ 2.4)

4.1.2 ความคิดเห็นของนักศึกษาเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านเสียง การั่นสะเทือน สภาพอากาศ สภาพการจราจร ภูมิทัศน์และทัศนียภาพ และเศรษฐกิจและสังคม

ในการศึกษาวิจัยพบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านเสียง การั่นสะเทือน สภาพอากาศ สภาพการจราจร ภูมิทัศน์และทัศนียภาพ และด้านเศรษฐกิจและสังคม มีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านของเสียง

รายการ	จำนวนนักศึกษา (n = 287)			
	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
	1. รบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ	4.09	0.68	มาก
2. รบกวนเวลาพักผ่อน	3.95	0.84	มาก	2
3. ทำให้ประสิทธิภาพในการเรียนลดลง	3.80	0.84	มาก	3
4. รบกวนการสื่อสารและการสนทนา	3.80	0.82	มาก	3
5. ก่อให้เกิดความเครียดเสียสุขภาพจิต	3.72	0.83	มาก	5

จากตารางที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านของเสียงพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.50-4.49$ ) ทุกรายการ โดยลำดับแรกเสียงของเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เครื่องบินจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีผล คือ รบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ ( $\bar{x} = 4.09$ ) ลำดับรองลงมา คือ รบกวนเวลาพักผ่อน ( $\bar{x} = 3.95$ ) ทำให้ประสิทธิภาพในการเรียนลดลง และรบกวนการสื่อสารและการสนทนา ( $\bar{x} = 3.80$ ) และลำดับสุดท้ายคือ ก่อให้เกิดความเครียด สุขภาพจิต ( $\bar{x} = 3.72$ )

**ตารางที่ 4** ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสันตะเทือน

รายการ	จำนวนนักศึกษา (n = 287)			
	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
	1. กระทบกระเทือนต่อคึกสูงและอาคารปฏิบัติงานต่างๆ	4.06	0.86	มาก
2. เกิดคลื่นสัญญาณรบกวนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์	3.98	0.89	มาก	2
3. กระทบกระเทือนต่ออาคารบ้านเรือน และถนนก่อให้เกิดการชำรุดเสียหาย	3.95	0.94	มาก	3
4. รบกวนเวลาพักผ่อน	3.84	0.86	มาก	4
5. ส่งผลต่อการรับรู้และการทรงตัว	3.31	0.96	ปานกลาง	5

จากตารางที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกี่ยวกับการสันตะเทือน พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.50-4.49$ ) 4 รายการและระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 2.50-3.49$ ) 1 รายการ คือ ลำดับแรกการสันตะเทือนจากเครื่องบินก่อให้เกิดการกระทบกระเทือนต่อคึกสูงและอาคารปฏิบัติงานต่างๆ ( $\bar{x} = 4.06$ ) ลำดับรองลงมา คือ เกิดคลื่นสัญญาณรบกวนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ( $\bar{x} = 3.98$ ) กระทบกระเทือนต่ออาคารบ้านเรือน และถนนก่อให้เกิดการชำรุดเสียหาย ( $\bar{x} = 3.95$ ) รบกวนเวลาพักผ่อน ( $\bar{x} = 3.84$ ) และ ความคิดเห็นระดับปานกลาง คือ ส่งผลต่อการรับรู้และการทรงตัว ( $\bar{x} = 3.31$ )

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสภาพอากาศ

รายการ	จำนวนนักศึกษา (n=287)			
	ค่าคะแนน	ค่าเบี่ยงเบน	ระดับความ	ลำดับ
	เฉลี่ย	มาตรฐาน	คิดเห็น	
1. มลพิษจากควัน และก๊าซพิษ ต่างๆ เพิ่มมากขึ้น	4.08	0.82	มาก	1
2. มลพิษจากฝุ่น ควัน ละออง ที่กระจายอยู่ในอากาศ เพิ่มขึ้น	4.06	0.77	มาก	2
5. มลพิษจากฝุ่นละออง ควัน และก๊าซพิษต่างๆ ก่อให้เกิดโรค เกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ	3.99	0.79	มาก	3
4. อากาศร้อนขึ้น เนื่องจาก ไอร้อนของเครื่องบินสะสม ในอากาศ	3.94	0.83	มาก	4
5. ก่อให้เกิดฝนกรด ต่างๆ เพิ่มมากขึ้น	3.48	0.93	ปานกลาง	5

จากตารางที่ 5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิในด้านสภาพอากาศพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.50 - 4.49$ ) 4 รายการ และระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 2.50 - 3.49$ ) 1 รายการ โดยลำดับแรก คือ มลพิษจากควัน และก๊าซพิษ ต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ( $\bar{x} = 4.08$ ) รองลงมา คือ มลพิษจากฝุ่น ก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ( $\bar{x} = 4.08$ ) อากาศร้อนขึ้น เนื่องจาก ไอร้อนของเครื่องบินสะสมในอากาศ ( $\bar{x} = 3.94$ ) และความคิดเห็นระดับปานกลาง คือ ก่อให้เกิดฝนกรด ( $\bar{x} = 3.48$ )

ตารางที่ 6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสภาพการจราจร

รายการ	จำนวนนักศึกษา (n=287)			
	ค่าคะแนน เฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับความ คิดเห็น	ลำดับ
1. ควันเสียจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น	4.47	0.71	มาก	1
2. การจราจรหนาแน่นขึ้น	4.44	0.73	มาก	2
3. ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	4.28	0.78	มาก	3
4. ควันเสียก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับ ระบบทางเดินหายใจ	4.20	0.70	มาก	4
5. ถนนชำรุดเสียหายก่อนเวลา	4.18	0.79	มาก	5
6. เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	4.08	0.74	มาก	6
7. ก่อให้เกิดความเครียดจากการ เดินทาง	4.06	0.78	มาก	7

จากตารางที่ 6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสภาพการจราจร พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}=3.50-4.49$ ) ทุกรายการโดยลำดับแรก ควันเสียจากรถยนต์เพิ่มขึ้น ( $\bar{x}=4.47$ ) ลำดับรองลงมา คือ การจราจรหนาแน่นขึ้น ( $\bar{x}=4.44$ ) ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ( $\bar{x}=4.28$ ) ควันเสียก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ( $\bar{x}=4.20$ ) ถนนชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันสมควร ( $\bar{x}=4.18$ ) เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ( $\bar{x}=4.08$ ) และลำดับสุดท้ายคือ ก่อให้เกิดความเครียดจากการเดินทาง ( $\bar{x}=4.06$ )

ตารางที่ 7 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ

รายการ	จำนวนนักศึกษา (n = 287)			
	ค่าคะแนน เฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับความ คิดเห็น	ลำดับ
1. ที่อยู่อาศัย อาคาร และสิ่ง ปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น ทำให้ มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น	4.34	0.71	มาก	1
2. มีเส้นทางในการคมนาคมมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้า ส่งผลให้เกิดความ สะดวกสบายในการเดินทาง	4.17	0.78	มาก	2
3. มีการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ในเส้นทางต่างๆ และตกแต่งภูมิทัศน์ ให้สวยงาม	4.07	0.80	มาก	3
4. กลิ่นเหม็นจากขยะ และน้ำเน่าเสีย ส่งผลต่อสุขภาพ ร่างกาย จิตใจ และอารมณ์	3.88	0.79	มาก	4
5. เกิดสถานะแหล่งเสื่อมโทรม	3.81	0.82	มาก	5
6. เกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย	3.74	0.81	มาก	6

จากตารางที่ 7 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.50-4.49$ ) ทุกรายการโดยลำดับแรก ที่อยู่อาศัย อาคาร และ สิ่งปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น ( $\bar{x} = 4.34$ ) ลำดับรองลงมา คือ มีเส้นทางในการคมนาคมมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้า ส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ( $\bar{x} = 4.17$ ) มีการปรับปรุงซ่อมแซมถนนในเส้นทางต่างๆ และตกแต่งภูมิทัศน์ให้สวยงาม ( $\bar{x} = 4.07$ ) กลิ่นเหม็นจากขยะ และน้ำเน่าเสีย ส่งผลต่อสุขภาพ ร่างกาย จิตใจ และอารมณ์ ( $\bar{x} = 3.88$ ) เกิดสถานะแหล่งเสื่อมโทรม ( $\bar{x} = 3.81$ ) และลำดับสุดท้ายคือ เกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย ( $\bar{x} = 3.74$ )

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 8 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจและสังคม

รายการ	จำนวนนักศึกษา (n =287)			
	ค่าคะแนนเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก ค่าใช้จ่ายต่างๆ	4.34	0.73	มาก	1
2. คนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้น	4.26	0.74	มาก	2
3. การคมนาคมขนส่งสะดวกสบายขึ้น	4.19	0.83	มาก	3
4. ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหญ่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม	4.19	0.76	มาก	3
5. เศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว	4.09	0.81	มาก	5
6. เศรษฐกิจมีการขยายตัวมีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น	3.90	0.78	มาก	6
7. มีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง	3.57	0.92	มาก	7
8. ลดการว่างงาน มีอาชีพรองรับเพิ่มมากขึ้น	3.47	0.94	มาก	8

จากตารางที่ 8 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}=3.50-4.49$ ) ทุกรายการโดยลำดับแรก ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก ค่าใช้จ่ายต่างๆ ( $\bar{x}=4.34$ ) ลำดับรองลงมา คือคนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้น ( $\bar{x}=4.26$ ) การคมนาคมขนส่งสะดวกสบายขึ้น ( $\bar{x}=4.19$ ) ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหญ่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม ( $\bar{x}=4.19$ ) เศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว ( $\bar{x}=4.09$ ) เศรษฐกิจมีการขยายตัวมีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น ( $\bar{x}=3.90$ ) มีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง ( $\bar{x}=3.57$ ) และลำดับสุดท้าย คือลดการว่างงาน มีอาชีพรองรับเพิ่มมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

$(\bar{x} = 3.47)$

#### 4.1.3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับการเปิดใช้สนามบิน

จากการศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ ของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของคณะครุศาสตร์-อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 นักศึกษามีความคิดเห็นทั้งเห็นด้วย และ ไม่เห็นด้วยที่จะมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยในส่วนของนักศึกษาที่เห็นด้วยนั้น ได้แสดงความคิดเห็นว่า เป็นการดีที่จะมีการเปิดใช้ท่าอากาศยาน-สุวรรณภูมิ เนื่องจากเป็นการนำความเจริญเข้ามาสู่ประเทศ ก่อให้เกิดการพัฒนาไปสู่ความเจริญในด้านต่างๆ ส่งผลทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น และ คนมีงานทำมากขึ้น สำหรับในส่วนของนักศึกษาที่ไม่เห็นด้วยที่มีการสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยเห็นว่าควรจะไปตั้งที่ห่างไกลกว่าสถาบัน และ เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดใช้ จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และ มลพิษด้านต่างๆ ชุมชนเกิดความแออัด สภาพสังคมเสื่อมโทรมลง ปัญหาการแข่งขันของคนในสังคมสูงขึ้น และค่าครองชีพต้องปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย เสียงของเครื่องบินจะมีผลกระทบต่อ การตรงต่อเวลาเรียน และการดำรงชีวิตประจำวันของนักศึกษา และ สภาพการจราจรจะเป็นปัญหา รถจะต้องติดมากจนใช้ เวลาในการเดินทางมากขึ้น

สำหรับข้อเสนอแนะ คือรัฐบาลควรมีการศึกษา ปรับปรุง และ แก้ไขเกี่ยวกับปัญหาด้านต่างๆ อย่างจริงจัง ก่อนที่จะมีการเปิดใช้จริง และ ต้องมีการจัดระบบ ในการจัดการเรียน การสอนให้ ดี เช่น ห้องเรียนควรจะมีมาตรการในการจัดการด้านของเสียง เนื่องจากจะต้องมีเครื่องบินวิ่งขึ้น-ลง วันละหลายรอบ จะก่อให้เกิดความรำคาญ และ ส่งผลต่อการเรียน การสนทนาและการสื่อสาร และ ต้องการให้มีการเพิ่มเส้นทางจราจร เพื่อป้องกันปัญหาในด้านสภาพการจราจร ที่จะเกิดขึ้นเมื่อ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดใช้ ถ้าเป็นไปได้ต้องการให้มีรถไฟฟ้ามาวิ่งถึงลาดกระบัง เพื่อเป็น ทางเลือกในการเดินทางแก่นักศึกษา และ ประชาชนในเขตลาดกระบัง และ เขตใกล้เคียง รวมถึง ราคาของใช้ต่างๆ และ ค่าครองชีพที่ปรับตัวสูงขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจ ต้องการให้ผู้ที่เกี่ยวข้องช่วย คูแผลในเรื่องนี้ด้วย

#### 4.2 วิจารณ์ผล

จากการศึกษาสภาพทั่วไป ของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 พบว่า ส่วนใหญ่ เป็นนักศึกษาเพศชาย มีอายุระหว่าง 20-22 ปี และส่วนใหญ่นักศึกษามีภูมิลำเนาอยู่ในภาค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ในภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล เป็นอันดับแรก รองลงมา คือ ภาควิชาวิศวกรรมวัสดุและวิศวกรรมศาสตร์สถาปัตยกรรม ซึ่งเป็นชั้นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 มากกว่าปีที่ 2 และมีเกรดเฉลี่ยสะสมอยู่ที่ 2.51-3.00 สำหรับค่าใช้จ่ายที่ได้รับส่วนใหญ่เดือนละ 3,000-6,000 บาทต่อเดือน ซึ่งอาชีพของผู้ปกครองโดยส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพเกษตรกร

ลักษณะของหอพักที่นักศึกษาพักอยู่ เป็นหอพักเอกชนซึ่ง มีราคาที่แตกต่างกันไปแต่เมื่อทำอากาศยานเปิดใช้ ค่าหอพัก และค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันของนักศึกษาต้องเพิ่มสูงตามไปด้วย นักศึกษาเกือบทั้งหมด พักอาศัยในบริเวณเขตลาดกระบัง และเดินทางมาเรียนโดยรถประจำทางเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งใช้เวลาน้อยกว่า 20 นาทีในการเดินทางมาเรียน แต่เมื่อทำอากาศยานเปิดใช้ผลกระทบทางด้านสภาพการจราจร รวมถึงปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น ก็มีผลที่จะทำให้การเดินทางต้องใช้เวลาเพิ่มมากขึ้น

จากผลการศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 นักศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ ดังนี้คือ

ด้านเสียง พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก โดยเมื่อทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เปิดใช้เสียงของเครื่องบิน ซึ่งมีความดังในระดับสูงและเมื่อได้ยิน ติดต่อกันเป็นเวลานานก็ย่อมมีผลต่อการได้ยินจะ ส่งผลกระทบต่อสมาธิในการเรียน และการอ่านหนังสือของนักศึกษา ซึ่ง มีผลต่อการเรียนทำให้ประสิทธิภาพทางการเรียนลดลง ซึ่งสอดคล้องกับ ปรามีย์ พันธุสินชัย (2538:119) ที่กล่าวไว้ว่า ผลเสียของเสียงที่ดังมากๆ จะรบกวนการทำงาน และการเรียน ทำให้เสียสมาธิทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน และ ทำให้ประสิทธิภาพในการเรียนและการทำงานลดลง

ด้านการสั่นสะเทือน พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 4 รายการ และความคิดเห็นระดับปานกลาง 1 รายการ โดยลำดับแรกที่นักศึกษาแสดงความคิดเห็นคือการสั่นสะเทือน จะมีผลต่อเด็ก อาการสูง รวมถึงอาคารปฏิบัติงานต่างๆ และการเกิดคลื่นสั่นไหวรบกวนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากนักศึกษามองกลุ่มทำโครงการที่เกี่ยวกับความถี่ หรือคลื่นอิเล็กทรอนิกส์ การสั่นสะเทือนเนื่องมาจากเสียงดังของเครื่องบินจะทำให้เกิดผลต่อ โครงการของนักศึกษาได้ และความคิดเห็นในระดับปานกลาง คือความสั่นสะเทือนส่งจะผลด้านการรับรู้และทรงตัว

ด้านสภาพอากาศ พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 4 รายการและปานกลาง 1 รายการ โดยนักศึกษามีความคิดเห็นว่า มลพิษจากควันและก๊าซพิษต่างๆ เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีก๊าซพิษหลายชนิดทั้งที่เกิดจากสภาพการจราจรบนท้องถนนและจากเครื่องบินมีการสะสมและกระจายอยู่ในอากาศและจะทำให้อากาศร้อนขึ้น เนื่องจาก ไร่ร้อนจากเครื่องบินมีการสะสมทำให้

การระบายอากาศไม่ดีเท่าที่ควร และปริมาณก๊าซพิษต่างๆ เมื่อมีมากก็ก่อให้เกิดฝนกรดซึ่งก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ ซึ่งนักศึกษาให้ความคิดเห็นในระดับปานกลาง

ด้านสภาพการจราจร พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปริมาณรถที่จะเข้า-ออกระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะต้องมีปริมาณเพิ่มขึ้น สภาพการจราจรจะหนาแน่นขึ้น และเนื่องจากนักศึกษาส่วนใหญ่มาเรียนโดยใช้บริการของรถประจำทาง ซึ่งจะส่งผลต่อการเดินทางทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงควันพิษและกลิ่นเหม็นจากควันรถยนต์ก็ส่งผลให้เกิดความเครียดในการเดินทางและสุขภาพด้วย ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 45) ที่ได้กล่าวไว้ว่า เมื่อมีการเปิดใช้สนามบิน คาดว่ารถยนต์จะต้องเพิ่มมากขึ้นในการจราจรหนาแน่นขึ้นทำให้ต้องใช้เวลาเดินทางมากขึ้นและเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากขึ้น และสภาพการจราจรที่หนาแน่นและปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองส่งผลให้สภาพถนนเป็นหลุมเป็นบ่อและชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันสมควร

ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกรายการ โดยเมื่อท่าอากาศยานเปิดใช้ ความเจริญในด้านต่าง ๆ จะเข้ามาอย่างรวดเร็ว ชุมชนจะขยายเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น ที่อยู่อาศัย อาคาร สิ่งปลูกสร้าง ตึกอาคารพาณิชย์สูงๆ จะมีมากขึ้น และจะเกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทำให้สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรมลงมีปัญหาต่างๆ เข้ามาแทนที่ เช่น น้ำเน่าเสีย ปัญหาขยะมูลฝอยต่างๆ

ด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากโดยเห็นว่าเศรษฐกิจและสังคมจะต้องเปลี่ยนแปลงไป ค่าครองชีพจะมีการปรับตัวสูงขึ้น คนในสังคมจะมีการแข่งขันกันมากขึ้น ปัญหาสังคมต่างๆ เช่นปัญหาอาชญากรรม ก็สามารถเกิดขึ้นได้ง่าย ส่วนในข้อดีคือ การคมนาคมสะดวกสบายขึ้น เศรษฐกิจมีการขยายตัว มีเงินหมุนเวียนมากขึ้น และเป็นการเผยแพร่ชื่อเสียงของประเทศให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 การสรุป

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีวัตถุประสงค์คือ

- 1) เพื่อศึกษาเพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง)
- 2) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3) เพื่อศึกษาความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ซึ่งประชากรที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้คือ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 จำนวน 300 คน และเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถาม ข้อมูลทางสถิติโดยใช้ค่าร้อยละ ค่าคะแนนเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัยสรุปผล ดังนี้

##### 5.1.1 สถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป ของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 52.6) มีอายุระหว่าง 20-22 ปี (ร้อยละ 71.4) มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 28.6) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คือนักศึกษาระดับปริญญาตรีเกษตร (ร้อยละ 35.2) และอยู่ในชั้นปีที่ 1 (ร้อยละ 55.7) และมีเกรดเฉลี่ยสะสมคือ 2.51-3.00 (ร้อยละ 49.5) ค่าใช้จ่ายที่ได้รับต่อเดือน ระหว่าง 3,000-6,000 บาท (ร้อยละ 52.6) โดยผู้ปกครองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร (ร้อยละ 41.4) นักศึกษาของคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ส่วนใหญ่พักอยู่หอพักเอกชน (ร้อยละ 80.8) ซึ่งพักอยู่ในบริเวณเขตลาดกระบังเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 93.4) และมาเรียนโดยรถประจำทาง (ร้อยละ 51.2) ซึ่งใช้เวลาน้อยกว่า 20 นาทีเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 83.8)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.1.2 ความคิดเห็นของนักศึกษาเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ความคิดเห็น เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ ของนักศึกษา หลักสูตรศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง สรุปได้ดังนี้

ด้านเสียง พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายการ พบว่านักศึกษาให้ความคิดเห็นในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.50-4.49$ ) ทุกรายการ โดยลำดับแรกนักศึกษามีความเห็นว่าเป็นเสียงของเครื่องบินจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะรบกวนสมาธิในการเรียน และการอ่านหนังสือ ( $\bar{x} = 4.09$ ) ลำดับรองลงมา คือ รบกวนเวลาพักผ่อน ( $\bar{x} = 3.95$ ) ทำให้ประสิทธิภาพในการเรียนลดลง ( $\bar{x} = 3.80$ ) รบกวนการสื่อสารและการสนทนา ( $\bar{x} = 3.80$ ) และลำดับสุดท้ายคือ ก่อให้เกิดความเครียด สุขภาพจิต ( $\bar{x} = 3.72$ )

ด้านการตื่นตระเทือน พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.50-4.49$ ) 4 รายการ และระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 2.50-3.49$ ) 1 รายการ โดยลำดับแรกด้านการตื่นตระเทือน ก่อให้เกิดการกระทบกระเทือนต่อตึกสูง และอาคารปฏิบัติงานต่างๆ ( $\bar{x} = 4.06$ ) ลำดับรองลงมา คือ เกิดคลื่นสึนามิรบกวนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ( $\bar{x} = 3.98$ ) กระทบกระเทือนต่ออาคารบ้านเรือน และถนนก่อก่อให้เกิดการชำรุดเสียหาย ( $\bar{x} = 3.95$ ) รบกวนเวลาพักผ่อน ( $\bar{x} = 3.84$ ) และลำดับสุดท้ายซึ่งนักศึกษามีความคิดเห็นในระดับปานกลาง คือ ส่งผลต่อการรับรู้และการทรงตัว ( $\bar{x} = 3.31$ )

ด้านสภาพอากาศ พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.50-4.49$ ) 4 รายการ รายการ และระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 2.50-3.49$ ) 1 รายการ โดยลำดับแรก นักศึกษามีความคิดเห็นว่ามลพิษจากควัน และก๊าซพิษ ต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ( $\bar{x} = 4.08$ ) รองลงมา คือ มลพิษจากฝุ่น ก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ( $\bar{x} = 4.08$ ) อากาศร้อนขึ้นเนื่องจากไอร้อนของเครื่องบินสะสมในอากาศ ( $\bar{x} = 3.94$ ) และลำดับสุดท้ายซึ่งนักศึกษามีความคิดเห็นในระดับปานกลาง คือ ก่อให้เกิดฝนกรด ( $\bar{x} = 3.48$ )

ด้านสภาพการจราจร พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.50-4.49$ ) ทุกรายการ โดยลำดับแรก นักศึกษามีความคิดเห็นว่า ควันเสียจากรถยนต์เพิ่มขึ้น ( $\bar{x} = 4.47$ ) ลำดับรองลงมา คือ การจราจรหนาแน่นขึ้น ( $\bar{x} = 4.44$ ) ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ( $\bar{x} = 4.28$ ) ควันเสียก่อก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ( $\bar{x} = 4.20$ ) ถนนชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันสมควร ( $\bar{x} = 4.18$ ) เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ( $\bar{x} = 4.08$ ) และลำดับสุดท้ายคือ ก่อให้เกิดความเครียดจากการเดินทาง ( $\bar{x} = 4.06$ )

ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}=3.50-4.49$ ) ทุกรายการ โดยลำดับแรกนักศึกษามีความคิดเห็นว่า ที่อยู่อาศัย อาคารและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น ( $\bar{x}= 4.34$ ) ลำดับรองลงมา คือ มีเส้นทางในการคมนาคมมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้า ส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ( $\bar{x}= 4.17$ ) มีการปรับปรุงซ่อมแซมถนนในเส้นทางต่างๆ และตกแต่งภูมิทัศน์ให้สวยงาม ( $\bar{x}= 4.07$ ) กลิ่นเหม็นจากขยะ และน้ำเน่าเสีย ส่งผลต่อสุขภาพ ร่างกาย จิตใจและอารมณ์ ( $\bar{x}= 3.88$ ) เกิดภาวะแหล่งเสื่อมโทรม ( $\bar{x}=3.81$ ) และลำดับสุดท้ายคือ เกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย ( $\bar{x}= 3.74$ )

ด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}= 3.50-4.49$ ) ทุกรายการ โดยลำดับแรก ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก ค่าใช้จ่ายต่างๆ ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น ( $\bar{x}= 4.34$ ) ลำดับรองลงมา คือ คนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้น ( $\bar{x}=4.26$ ) การคมนาคมขนส่งสะดวกสบายขึ้น ( $\bar{x}= 4.19$ ) ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหญ่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม ( $\bar{x}= 4.19$ ) เศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว ( $\bar{x}= 4.09$ ) เศรษฐกิจมีการขยายตัวมีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น ( $\bar{x}= 3.90$ ) มีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง ( $\bar{x}= 3.57$ ) และลำดับสุดท้าย คือลดการว่างงาน มีอาชีพรองรับเพิ่มมากขึ้น ( $\bar{x}= 3.47$ )

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

### 5.2.1 ข้อเสนอแนะจากการทำวิจัย

จากการศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ ของนักศึกษาลัทธิศรัทธาธรรมบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของคณะศรัทธาธรรม-อุทสากรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 นักศึกษามีความคิดเห็นทั้งเห็นด้วย และไม่เห็นด้วยที่จะมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยในส่วนของนักศึกษาที่เห็นด้วยนั้น ได้แสดงความคิดเห็นว่าเป็นการดีที่จะมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากเป็นการนำความเจริญเข้ามาสู่ประเทศ ก่อให้เกิดการพัฒนาไปสู่ความเจริญในด้านต่างๆ ส่งผลทำให้เศรษฐกิจดีขึ้นและคนมีงานทำมากขึ้น สำหรับในส่วนของนักศึกษาที่ไม่เห็นด้วย ที่มีการสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยเห็นว่า ควรจะไปตั้งที่ห่างไกลสถาบัน และเมื่อท่าอากาศยาน-สุวรรณภูมิเปิดใช้ จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและมลพิษด้านต่างๆ ชุมชนเกิดความแออัด สภาพสังคมเสื่อมโทรมลง ปัญหาการแข่งขันของคนในสังคมสูงขึ้น และค่าครองชีพต้องปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย เสียของเครื่องบินจะมีผลกระทบโดยตรงต่อการเรียน และการดำรงชีวิตประจำวันของนักศึกษา และสภาพการจราจรจะเป็นปัญหา รถจะต้องติดมากขึ้นใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับข้อเสนอแนะ คือรัฐบาลควรมีการศึกษา ปรับปรุง และแก้ไขเกี่ยวกับปัญหาด้านต่างๆอย่างจริงจัง ก่อนที่จะมีการเปิดใช้จริง และต้องมีการจัดระบบในการเรียน การสอนให้ดี เช่น ห้องเรียนควรจะมีมาตรการในการจัดการด้านของเสียง เนื่องจากจะต้องมีเครื่องบินวิ่งขึ้น- ลงวันละหลายรอบ จะก่อให้เกิดความรำคาญและส่งผลต่อการเรียน การสนทนาและการสื่อสาร และต้องการให้มีการเพิ่มเส้นทางจราจร เพื่อป้องกันปัญหาในด้านสภาพการจราจร ที่จะเกิดขึ้นเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เปิดใช้แล้วเป็นไปได้ต้องการให้มีรถไฟฟ้ามายังลาดกระบัง เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางแก่นักศึกษา และประชาชนในเขตลาดกระบัง และเขตใกล้เคียงรวมถึงราคาของใช้ต่างๆ และค่าครองชีพ ที่ปรับตัวสูงขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจ ต้องการให้ผู้ที่เกี่ยวข้องช่วยเหลือในเรื่องนี้ด้วย

### 5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ผู้ทำการวิจัยควรมีการวางแผน เตรียมความพร้อมในการดำเนินงาน และ การเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อช่วยให้การเก็บรวบรวมข้อมูลได้เร็วขึ้นง่ายต่อการวิเคราะห์ สรุปผล และช่วยให้งานวิจัยบรรลุเป้าหมาย ทำให้งานวิจัยที่ออกมามีประสิทธิภาพมากขึ้น
2. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับความคิดเห็นในเรื่องการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับกลุ่มประชากรที่แตกต่างไปจากนี้ เพื่อที่จะได้ทราบความคิดเห็น ว่าเหมือนหรือต่างกันอย่างไร
3. ในการทำการวิจัยไม่ควรใช้แบบสอบถามที่มีข้อคำถามมากเกินไป แต่ต้องคำถามให้มีความกระชับและเข้าใจง่าย

### บรรณานุกรม

- กานดา นาคะเวช. 2543. การวิจัยทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพฯ: สถาบัน-  
ราชภัฏพระนคร. 185น.
- ฉรงค์ ฉ. เชียงใหม่. 2525. มลพิษสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์โอเคียนสโตร์. 248น.
- บุญยืน ชัยสุโรจน์. 2534. ระบบเศรษฐกิจไทย. กรุงเทพฯ: แสงศิลป์การพิมพ์. 167น.
- บุญเรียง ขจรศิลป์. 2539. วิธีวิจัยทางการศึกษา. กรุงเทพฯ: พีเอ็น การพิมพ์. 241น.
- ประกอบ ชื่นชม. “ทัศนของสมาชิกเขตลาคกระบึงต่อทำอากาศยานสุวรรณภูมิ”  
วารสารเทพาร่วมเกล้า. ปีที่ 18 ฉบับที่ 2 (มกราคม 2548). น.15.
- ประคอง วรรณสูตร. 2538. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ:  
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 360น.
- ปราณี พันธุมสินชัย. 2538. มลพิษอุตสาหกรรม. กรุงเทพฯ: สมาคมวิศวกรสิ่งแวดล้อมแห่ง  
ประเทศไทย. 119น.
- เพ็ญแข แสงแก้ว. 2541. การวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.  
274น.
- ราชบัณฑิตยสถาน. 2542. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน. กรุงเทพฯ:  
อักษรเจริญทัศน์. 934น.
- วงศ์พันธ์ ลิ้มปเสนีย์และคณะ. มลภาวะทางอากาศ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 397น.
- ศิริกัลยา สุวจิตตานนท์และคณะ. 2536. การป้องกันและควบคุมมลพิษ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. 246น.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบึง. 2547. รายงานฉบับสมบูรณ์แผน  
แม่บทการจัดการและมาตรการลดและติดตามศึกษา ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของ  
สจล.อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ. กรุงเทพฯ: คอนซัลติ้ง เอน  
จิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด. 303น.
- สมัคร สุนทรเวช. 2548. ตำนานหนองงูเห่าและการเมือง CTX. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: แอควี  
พริ้นต์ จำกัด. 322น.
- สุจิตรา บุญรัตพันธุ์. 2541. ระเบียบวิธีวิจัยสำหรับรัฐประศาสนศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 6.  
กรุงเทพฯ: บริษัท จูน พับลิชชิ่ง จำกัด. 353น.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

สำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและการจราจร. “สุวรรณภูมิ...สนามบินแห่งภูมิภาคเอเชีย”

วารสาร สนข.สาร. ปีที่ 5 ฉบับที่ 5 (กันยายน-ตุลาคม 2546). น. 10-12.

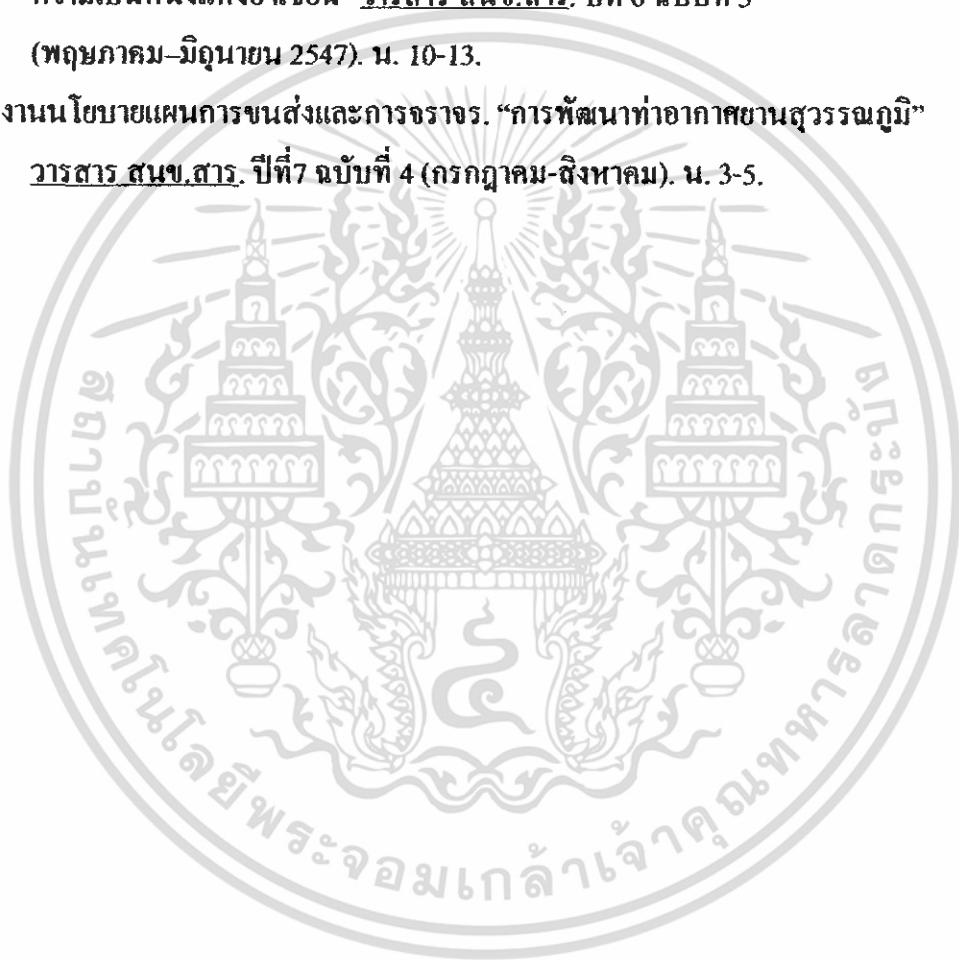
สำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและการจราจร. “สนามบินสุวรรณภูมิเอเชีย ยุทธศาสตร์เพื่อ

ความเป็นหนึ่งแห่งอาเซียน” วารสาร สนข.สาร. ปีที่ 6 ฉบับที่ 3

(พฤษภาคม-มิถุนายน 2547). น. 10-13.

สำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและการจราจร. “การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

วารสาร สนข.สาร. ปีที่ 7 ฉบับที่ 4 (กรกฎาคม-สิงหาคม). น. 3-5.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## แบบสอบถาม

### เรื่อง

ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

#### คำชี้แจง

1. โปรดอ่านคำชี้แจงในแต่ละตอนให้เข้าใจก่อนลงมือตอบแบบสอบถาม
2. กรุณาอ่านข้อความแต่ละข้ออย่างละเอียด และกรุณาตอบคำถามทุกข้อ การเว้นไม่ตอบข้อใดข้อหนึ่งจะส่งผลให้แบบสอบถามไม่สมบูรณ์
3. คำตอบของท่านใช้เป็นข้อมูล เพื่อสรุปผลการวิจัยเป็นส่วนรวม จะไม่มีผลต่อตัวท่านแต่ประการใด และคำตอบของท่านจะถูกเก็บไว้เป็นความลับ โดยใช้ประโยชน์เพื่อการวิจัยเท่านั้น
4. แบบสอบถามชุดนี้แบ่งเป็น 3 ตอนคือ
  - ตอนที่ 1 สถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
  - ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลัง จากการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งแบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ ดังนี้
    - ด้านเสียง
    - ด้านการขนส่งสาธารณะ
    - ด้านอากาศ
    - ด้านการจราจร
    - ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ
    - ด้านเศรษฐกิจและสังคม
  - ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นอื่น ๆ เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

นางสาวนพมาศ โทธิ์ทอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไป



**ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไปของนักศึกษา**

**คำชี้แจง** โปรดทำเครื่องหมาย ลงใน [ ] หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงหรือเติมข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้

1. เพศ
 

<input type="checkbox"/> ชาย	<input type="checkbox"/> หญิง
------------------------------	-------------------------------
2. อายุ (โปรดระบุ).....ปี
3. ภูมิลำเนาเดิมของท่านอยู่ในภาค
 

<input type="checkbox"/> เหนือ	<input type="checkbox"/> ตะวันออกเฉียงเหนือ
<input type="checkbox"/> กลาง	<input type="checkbox"/> ตะวันออก
<input type="checkbox"/> ใต้	<input type="checkbox"/> ตะวันตก
4. ท่านกำลังศึกษาอยู่ในภาควิชาใด
 

<input type="checkbox"/> ภาควิชาครุศาสตร์วิศวกรรม
<input type="checkbox"/> ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม
<input type="checkbox"/> ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร
5. ท่านกำลังศึกษาอยู่ในชั้นปีใด
 

<input type="checkbox"/> ปีที่ 1	<input type="checkbox"/> ปีที่ 2
----------------------------------	----------------------------------
6. ท่านมีเกรดเฉลี่ยสะสม (ถึงภาคเรียนที่ 1/2548).....(โปรดระบุ)
7. ท่านได้รับเงินค่าใช้จ่ายต่อเดือนเฉลี่ยเดือนละเท่าใด
 

<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 3,000 บาท	<input type="checkbox"/> ระหว่าง 3,000-6,000 บาท
<input type="checkbox"/> ระหว่าง 6,001- 9,000 บาท	<input type="checkbox"/> มากกว่า 9,000 บาท
8. ผู้ปกครองของท่านประกอบอาชีพใด
 

<input type="checkbox"/> รับราชการ	<input type="checkbox"/> ค้าขาย
<input type="checkbox"/> รัฐวิสาหกิจ	<input type="checkbox"/> ธุรกิจส่วนตัว
<input type="checkbox"/> เกษตรกรรม	
<input type="checkbox"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ).....	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 9. ลักษณะที่พักอาศัยของท่าน

- หอพักเอกชน  
 หอพักสถาบัน  
 บ้านเช่า  
 บ้านของตนเอง  
 อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

## 10. ท่านพักอาศัยอยู่ที่ไหนที่ใด

- เขตลาดกระบัง  
 เขตมีนบุรี  
 เขตหนองจอก  
 จังหวัดรอบนอกกรุงเทพ ฯ เช่น สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี เป็นต้น  
 อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

## 11. ท่านมาเรียนโดยวิธีใด

- รถประจำทาง  รถจักรยานยนต์  
 รถตู้  เดิน  
 รถไฟ  
 อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

## 12. ท่านใช้เวลาในการเดินทางมาเรียนกี่นาที

- น้อยกว่า 20 นาที  25-30 นาที  
 35-40 นาที  45 นาทีขึ้นไป



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการเปิดใช้

### ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำชี้แจง กรุณาอ่านข้อความทางซ้ายมือที่ละข้อ แล้วพิจารณาว่าเห็นด้วยกับข้อความดังกล่าว มากน้อยเพียงใดแล้วทำเครื่องหมาย / ลงในช่องว่าง ที่ตรงตามความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยมีระดับความคิดเห็นดังนี้

ระดับความคิดเห็น	5	หมายถึง	เห็นด้วยในระดับมากที่สุด
ระดับความคิดเห็น	4	หมายถึง	เห็นด้วยในระดับมาก
ระดับความคิดเห็น	3	หมายถึง	เห็นด้วยในระดับปานกลาง
ระดับความคิดเห็น	2	หมายถึง	เห็นด้วยในระดับน้อย
ระดับความคิดเห็น	1	หมายถึง	เห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด

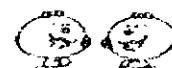
รายการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
<b>1. ด้านเสียง</b>					
1.1 รบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ					
1.2 ทำให้ประสิทธิภาพในการเรียนลดลง					
1.3 รบกวนเวลาพักผ่อน หลับนอน					
1.4 ก่อให้เกิดความเครียด เสียสุขภาพจิต					
1.5 รบกวนการสื่อสารและการสนทนา					
<b>2. ด้านการสั่นสะเทือน</b>					
2.1 ส่งผลต่อการรับรู้และการทรงตัว					
2.2 รบกวนเวลาพักผ่อน					
2.3 เกิดคลื่นสั่นไหวรบกวนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์					
2.4 กระทบกระเทือนต่อตึกสูงและอาคารปฏิบัติการต่าง ๆ					
2.5 กระทบกระเทือนต่ออาคารบ้านเรือน และถนนก่อให้เกิดการชำรุดเสียหาย					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
<b>3. ด้านอากาศ</b>					
3.1 ก่อให้เกิดฝนกรด					
3.2 มลพิษจากฝุ่นละอองที่กระจายอยู่ในอากาศเพิ่มมากขึ้น					
3.3 มลพิษจากควัน และก๊าซพิษต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น					
3.4 อากาศร้อนขึ้น เนื่องจากไอร้อนของเครื่องบินสะสมในอากาศ					
3.5 มลพิษจากฝุ่นละออง ควันและก๊าซพิษต่าง ๆ ก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ					
<b>4. ด้านการจราจร</b>					
4.1 การจราจรหนาแน่นขึ้น					
4.2 ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น					
4.3 เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
4.4 ถนนชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันสมควร					
4.5 ควันเสียจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น					
4.6 ควันเสียก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ					
4.7 ก่อให้เกิดความเครียดจากการเดินทาง					
<b>5. ด้านภูมิทัศน์ และทัศนียภาพ</b>					
5.1 ที่อยู่อาศัย อาคาร และสิ่งปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น					
5.2 มีเส้นทางในการคมนาคมมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้า ส่งผลให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง					
5.3 มีการปรับปรุงซ่อมแซมถนนในเส้นทางต่าง ๆ และตกแต่งภูมิทัศน์ให้สวยงาม					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
5.4 เกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย					
5.5 เกิดสถานะแหล่งเสื่อมโทรม					
5.6 กลิ่นเหม็นจากขยะ และน้ำเน่าเสีย ส่งผลต่อสุขภาพร่างกาย จิตใจและอารมณ์					
<b>6 ด้านเศรษฐกิจและสังคม</b>					
6.1 การคมนาคมขนส่งสะดวกสบายขึ้น					
6.2 เศรษฐกิจมีการขยายตัว มีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น					
6.3 มีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง					
6.4 ลดการว่างงาน มีอาชีพรองรับเพิ่มมากขึ้น					
6.5 เผยแพร่ชื่อเสียงของประเทศให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาสู่ประเทศเพิ่มขึ้น					
6.6 คนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้น					
6.7 ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ					
6.8 ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหญ่ ก่อให้เกิดปัญหาสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม การก่อการร้าย					



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม  
นางสาวนพมาศ โทธิ์ทอง  
ผู้วิจัย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้