

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

ปัญหาพิเศษ

เรื่อง

ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง 2 ปี)
คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

BACHELOR OF SCIENCE STUDENT'S OPINIONS FACULTY OF AGRICULTURE
TECHNOLOGY, KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY
LADKRABANG TOWARD SUVARNABHUMI AIRPORT CEREMONY

โดย

นายชลาทิศ สายมาตร

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน..... 60004
วันเดือนปี..... 26 ส.ย. 2549

b.....
i.....

ปัญหาพิเศษนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาเทคโนโลยีการเกษตร-การผลิตสัตว์
ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร
คณะครุศาสตรบัณฑิต
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กรุงเทพฯ
ปีการศึกษา 2548

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทคัดย่อปัญหาพิเศษ

ปีการศึกษา 2548

ชื่อเรื่อง	ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่มีต่อการเปิดใช้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Bachelor of Science Student's Opinions Faculty of Agriculture Technology, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang Toward Suvarnabhumi Airport Ceremony
ชื่อ-สกุล	นายชลชาติ สายมาตร
สาขาวิชา	เทคโนโลยีการเกษตร-การผลิตสัตว์ ภาควิชา ครุศาสตร์เกษตร
คณะ	ครุศาสตร์อุตสาหกรรม
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ ดร.ราตรี ศิริพันธุ์

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 ศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และศึกษาข้อเสนอแนะของนักศึกษาที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ นักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร ชั้นปีที่ 1 และชั้นปีที่ 2 จำนวน 158 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 3 ตอน คือตอนที่ 1 สภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ตอนที่ 2 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นอื่น ๆ เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองได้แบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน 153 ชุด คิดเป็นร้อยละ 96.83

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อมูลสภาพทั่วไปของนักศึกษา ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อายุส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 22-23 ปี และส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาภาควิชาพืชสวน ชั้นปีที่ 1 เกรดเฉลี่ยสะสมของนักศึกษาอยู่ระหว่าง 2.00- 2.99 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนของนักศึกษาอยู่ระหว่าง 3,000- 5,000 บาท ลักษณะที่พักของนักศึกษาส่วนใหญ่เป็นหอพักเอกชน ส่วนใหญ่เดินทางมาเรียนด้วยรถโดยสารประจำทางใช้เวลาในการเดินทางมาเรียนน้อยกว่า 20 นาทีเป็นส่วนใหญ่

ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านเสียงพบว่า มีนักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมากคือ ทำให้เกิดเสียงรบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ ด้านความสั่นสะเทือนพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นอาจเกิดคลื่นสัลยญาณรบกวนอุปกรณ์สื่อสารต่างๆ ในขณะใช้งาน ด้านสภาพอากาศพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมากว่าจะเกิดมลพิษจากฝุ่นละออง คาร์บอนและก๊าซพิษต่างๆ ก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ด้านการจราจร พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก คือ การจราจรหนาแน่นขึ้นและวันเสียจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น เสียงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก คือ มีอาคาร และ สิ่งก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น ด้านเศรษฐกิจและสังคมพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก คือ ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพักและ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหญ่

ข้อเสนอแนะอื่นๆ ก่อนการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควรมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมในด้านต่าง ๆ และพบว่า สิ่งที่นักศึกษาต้องการให้มีคือ อยากให้มียุทธไฟฟ้ามาถึงสถาบันฯ แต่การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทำให้สภาพแวดล้อมเสียคือ ทำให้เกิดฝุ่นละอองมากเนื่องจากการก่อสร้าง

กิตติกรรมประกาศ

การทำปัญหาพิเศษครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยได้รับคำแนะนำและการช่วยเหลือที่เป็นประโยชน์จาก อาจารย์.ดร.ราตรี ศิริพันธุ์ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาปัญหาพิเศษที่กรุณาให้คำปรึกษาและติดตามแก้ไข ข้อบกพร่องต่างๆ ที่เกิดขึ้นทำให้ปัญหาพิเศษเล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบคุณคณาจารย์ภาควิชาครุศาสตร์เกษตรทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือและคำแนะนำในการทำปัญหาพิเศษเสมอมา

ขอขอบคุณนักศึกษานักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเพื่อเป็นข้อมูลในการทำปัญหาพิเศษในครั้งนี้ และขอขอบคุณบิดา – มารดา และเพื่อนนักศึกษาสาขาวิชาเทคโนโลยีการเกษตร – การผลิตสัตว์ ที่ให้คำปรึกษาแนะนำและคอยเป็นกำลังใจช่วยเหลือในการทำปัญหาพิเศษครั้งนี้

ขอมอบความดีและคุณประโยชน์จากการทำปัญหาพิเศษเล่มนี้แก่บิดา – มารดา ซึ่งให้การสนับสนุนด้านทุนทรัพย์และเป็นกำลังใจให้เสมอมา

ชลชาติ สายมาตร

เมษายน 2549

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อปัญหาพิเศษ.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ.....	ง
สารบัญตาราง.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	2
1.3 ขอบเขตของปัญหา.....	3
1.4 นิยามศัพท์.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 การศึกษานอกสารที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 ความเป็นมาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	5
2.2 ข้อมูลโดยทั่วไปของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	7
2.3 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.....	9
2.3 ผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	12
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	17
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	21
3.1 ประชากร.....	21
3.2 วิธีการส่งแบบสอบถาม.....	21
3.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	21
3.2.2 วิธีดำเนินการสร้างแบบสอบถามและลักษณะของแบบสอบถาม.....	21
3.2.3 การทดลองใช้แบบสอบถาม.....	21
3.2.4 วิธีการดำเนินการส่งแบบสอบถาม.....	22
3.2.5 การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ.....	23

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัยและวิจารณ์ผล.....	25
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	37
บรรณานุกรม.....	41
ภาคผนวก.....	43



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญญัตราง

ตารางที่	หน้า
1 สภาพทั่วไปของนักศึกษา.....	25
2 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านเสียง.....	28
3 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านการขนส่งเหือน.....	29
4 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านสภาพอากาศ.....	30
5 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านสภาพการจราจร.....	31
6 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ.....	32
7 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิด้านเศรษฐกิจและสังคม.....	33
8 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	34

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

สืบเนื่องจากปัจจุบันที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ ไม่สามารถขยายตัวเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคตได้ ทำให้มีแนวคิดที่จะดำเนินการก่อสร้างสนามบินสากลแห่งที่ 2 ขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองและกิจการพาณิชย์การบินในอนาคต รัฐบาลซึ่งมีจอมพลถนอม กิตติขจร เป็นนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น จึงได้ริเริ่มโครงการก่อสร้างสนามบินหนองงูเห่ามาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 แต่ต้องหยุดการดำเนินงานเป็นช่วงๆ ด้วยคดีปัญหาทางการเมือง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2534 รัฐบาลได้มีนโยบายอย่างชัดเจนที่จะก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งนี้ เพื่อรองรับการขยายตัวของการบินทางอากาศ พร้อมวางเป้าหมายที่จะให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้ โครงการดังกล่าวเป็นรูปเป็นร่างมากขึ้น

วันที่ 19 มกราคม 2545 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชเสด็จพระราชดำเนินทรงวางศิลาฤกษ์อาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินหนองงูเห่า ณ ถนน บางนา - ตราด กม.ที่ 15 อ.บางพลี จ. สมุทรปราการ ซึ่งได้รับพระมหากรุณาคุณ พระราชทานนามใหม่ว่าสนามบินสุวรรณภูมิ ก่อนที่จะเร่งรัดการก่อสร้างต่อไปเพื่อเสร็จให้ทันตามที่กำหนดและพร้อมเปิดใช้ในปี พ.ศ.2549 กระทรวงคมนาคม ได้ว่าจ้าง บริษัท Tippetts Abbert Mccarthy Stratton: TAMS ให้ทำการศึกษาพื้นที่บริเวณหนองงูเห่า โดยพิจารณาองค์ประกอบต่างๆ ที่สำคัญหลายประการ ทั้งในเรื่องของเงินการลงทุนการก่อสร้างท่าอากาศยาน โดยกระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการศึกษาคณะรัฐมนตรีและได้รับมติเห็นชอบจากรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ.2526 และได้ทำการทดลองบินเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2548 โดยสนามบินสุวรรณภูมิรองรับเที่ยวบินได้ราว 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง รองรับผู้โดยสารได้ปีละ 45 ล้านคนต่อปี รองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ปีละ 3 ล้านตันต่อปี จากการทดลองบินทำให้ทราบระดับของเสียงที่มีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนรวมถึงสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งมีคณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะวิทยาศาสตร์ และคณะเทคโนโลยีการเกษตรตั้งอยู่เขตติดต่อกันโดยเป็นทางเชื่อมต่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางการจราจรทางบก (ถนนลาดกระบ้ง - อ่อนนุช) และช่องทางบินขึ้น - ลงของเครื่องบินจึงส่งผลให้การคาดการณ์ว่าจากโครงการพัฒนาคังกล่าวส่งผลให้สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบ้ง และ นักศึกษาได้รับอิทธิพลทั้งทางบวกและทางลบจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อาทิ เสียงรบกวนระหว่างที่เรียนรวมถึงเรื่องความสูงของอาคารเรียนคณะวิศวกรรม (ตึก 12 ชั้น) ที่ต้องมีการปรับปรุงให้เหลือเพียง 8 ชั้นเนื่องจากเป็นเส้นทางบินขึ้นลงเกรงว่าจะส่งผลให้เกิดความสั่นสะเทือนของเสียงรวมถึงเรื่องฝุ่นละอองตามมาด้วย (กองบรรณาธิการ, 2548)

เนื่องจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบ้งมีพื้นที่ติดต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยอยู่ใกล้เขตเชื่อมต่อกับทางเข้าออกรถยนต์และช่องทางวิ่งขึ้นลงเครื่องบินของท่าอากาศยานทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนขนาดสี่ช่องจราจร และเป็นถนนสายหลักในการเดินทางมาเรียนของนักศึกษา ได้แก่ คณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะวิทยาศาสตร์ และคณะเทคโนโลยีการเกษตร ถ้ามีการเปิดใช้งานจะก่อให้เกิดเสียงรบกวนจากเครื่องบินเข้ามารบกวนขณะเรียนนอกจากนั้นทางการจราจรอาจทำให้มีการจราจรติดขัด และ อัตราค่าโดยสาร รวมถึงอัตราค่าอาหารมีราคาแพงขึ้นเพราะนักศึกษาที่พักอยู่ตามหอพักต่างๆ บริเวณทางเข้าท่าอากาศยานจะต้องอาศัยปัจจัยข้างต้นในการดำเนินชีวิต จากเหตุนี้ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นว่าถ้ามีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการแล้วผลทางด้านต่างๆ ตามที่กล่าวมาย่อมต้องเกิดผลทั้งด้านบวกและด้านลบต่อนักศึกษา ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบ้ง
2. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบ้ง ปีการศึกษา 2548 ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. เพื่อศึกษาความคิดเห็นและรวมไปถึงข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.3 ขอบเขตของปัญหา

ขอบเขตของปัญหาในการศึกษาประกอบด้วย

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ นักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง 2 ปี)

คณะเทคโนโลยีการเกษตร ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2548 จำนวน 158 คน โดยศึกษาจากประชากรทั้งหมด

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ความคิดเห็นต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยการศึกษาความคิดเห็นของ
นักศึกษาในประเด็นต่างๆ ดังนี้

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

1.4 นิยามศัพท์

“ความคิดเห็น” หมายถึง การแสดงความคิดเห็นและความรู้สึกของนักศึกษาหลักสูตร-
วิทยาศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง 2 ปี) ที่แสดงออกมาทั้งทางบวกและทางลบที่มีต่อการเปิดใช้ท่า-
อากาศยานสุวรรณภูมิ

“นักศึกษา” หมายถึง ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 1 และ 2 ของหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต
(ต่อเนื่อง 2 ปี) คณะเทคโนโลยีการเกษตร ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร-
ลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548

“สถาบัน” หมายถึง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

“มลภาวะทางเสียง” หมายถึง เสียงของเครื่องบินที่บินขึ้น ลง จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของนัก

“การจราจร” หมายถึง การจราจรบริเวณถนนอ่อนนุช รวมถึงบริเวณถนนที่ผ่าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

“ภูมิทัศน์ และทัศนียภาพ” หมายถึง การขยายตัวของชุมชน และ ปัญหาที่เกิดจากชุมชน อาทิ ปัญหาขยะมูลฝอย น้ำเน่าเสีย และระบบนิเวศไม่สมดุล

“เศรษฐกิจ” หมายถึง อัตราค่าครองชีพที่อาจเพิ่มขึ้นตามระบบเศรษฐกิจที่มีความเจริญก้าวหน้าตามไปกับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“สังคม” หมายถึง ชุมชนที่มีการขยายตัวเป็นเมืองใหม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคมเช่น ปัญหาอาชญากรรม การก่อการร้าย และ ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบข้อมูลทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง 2 ปี) คณะเทคโนโลยีการเกษตร ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
2. ทราบความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง 2 ปี) คณะเทคโนโลยีการเกษตร ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. ทราบความคิดเห็นรวมไปถึงข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขผลกระทบของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
4. หน่วยงานและบุคลากรที่เกี่ยวข้องได้ทราบข้อมูลพื้นฐานเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ ในการเตรียมความพร้อมเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกี่ยวกับการเรียนและการดำรงชีวิตของนักศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้การวิจัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและถูกต้องสมบูรณ์ ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาค้นคว้าเอกสารที่เกี่ยวข้องดังนี้

- 2.1 ความเป็นมาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2.2 ข้อมูลโดยทั่วไปของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2.3 ข้อมูลทั่วไปของ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- 2.4 ผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีต่อสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความเป็นมาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เริ่มโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 หรือประมาณ 45 ปีที่ผ่านมา ในสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ แต่ในช่วงเริ่มแรกเป็นเพียงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสนามบิน จนเป็นรูปธรรมมากขึ้นในสมัยของจอมพลถนอม กิตติขจร ที่มีเป้าหมายให้กรมการบินพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม ไปเวนคืนและซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้าง และใช้เวลากว่า 10 ปี กว่าจะสามารถเวนคืนที่ดินได้หมด โดยมีพื้นที่รวมกันกว่า 1.9 หมื่นไร่ แต่โครงการดังกล่าวก็ต้องชะงักไปจากปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ จนกระทั่ง พ.ศ. 2521 ในสมัยของรัฐบาลพลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้หยิบยกโครงการนี้ขึ้นมาพิจารณาใหม่อีกครั้ง ว่าควรที่จะดำเนินการต่อไปหรือไม่ โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาความเป็นไปได้และความจำเป็นในการก่อสร้างสนามบินแห่งที่ 2 และมีผลสรุปว่าบริเวณหนองงูเห่า ยังเป็นบริเวณที่เหมาะสมที่สุด แต่สุดท้ายการดำเนินการก็เป็นเรื่องที่ยาก เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐมนตรีบ่อยจนทำให้โครงการมีความไม่ต่อเนื่อง ประกอบกับปัญหาด้านเศรษฐกิจทำให้การก่อสร้างไม่มีความคืบหน้า (โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2548: 1-3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่อมาถึงสมัยนายอานันท์ ปันยารชุนเป็นนายกรัฐมนตรี มีความคืบหน้าที่สำคัญอย่างยิ่งคือได้มอบหมายให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) หรือบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด ในปัจจุบันเป็นผู้ดำเนินการต่อไป แต่ก็ยังไม่มีความคืบหน้า จนสมัยที่นายอานันท์ กลับมาเป็นรัฐบาลชุดรักษาการแทน หลังเกิดเหตุการณ์พฤษภาทมิฬ โดยระหว่างนั้นรัฐบาลได้อนุมัติเงินจำนวน 80 ล้านบาท เพื่อให้สำนักคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปจัดทำแผนพัฒนาระบบวิศวกรรมพื้นฐานรองรับโครงการก่อสร้างทำอากาศยานสากลแห่งที่ 2

ในสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้มีการจัดตั้งบริษัทจำกัดเพื่อรับผิดชอบโครงการนี้โดยตรง แม้ว่ารัฐบาลชุดนี้จะแพ้การเลือกตั้งในสมัยต่อมา แต่รัฐบาลชุดต่อมา คือ นายบรรหาร ศิลปอาชา เป็นนายกรัฐมนตรี ก็ได้ดำเนินการเรื่องนี้ต่อ และให้ตั้งบริษัททำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ด้วยทุนจดทะเบียน 1,000 ล้านบาท โดยให้ ทอท. ถือหุ้นร้อยละ 51.39 และกระทรวงคลังถือร้อยละ 48.61 ทั้งนี้บริษัทอิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) สามารถชนะประมูลเพื่อรับเหมาการปรับปรุงที่ดินได้ อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2540 ช่วงยุคพลเอกชวลิต ยงใจยุทธเป็นนายกรัฐมนตรี เกิดปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจขึ้นทำให้คณะรัฐมนตรีมีมติให้ลดขนาดการก่อสร้างสนามบินแห่งที่ 2 ลงจากแผนเดิมที่สามารถรับผู้โดยสารได้ประมาณ 30 ล้านคนต่อปี เป็น 20 ล้านคนต่อปี และลดทางวิ่งเครื่องบิน จาก 2 ทาง เหลือ 1 ทาง ให้กำหนดวงเงินค่าก่อสร้างที่ 68,832 ล้านบาท และยังคงกำหนดให้ก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2546 และสามารถเปิดใช้อย่างเป็นทางการได้ในปี พ.ศ. 2547

ต่อมาในปี 2541 สมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย ที่มีนาย สุเทพ 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 45,000บาท อย่างไรก็ตามการประมูลครั้งดังกล่าวถูกยกเลิกไปเพราะมีการคัดค้านจากหลายฝ่ายจนมาถึงรัฐบาลชุดปัจจุบัน ได้มีการเปิดประมูลการก่อสร้างใหม่และทำให้ราคาการประมูลต่ำกว่าราคากลางถึง 17,607 ล้านบาท หรือราคา 36,666 ล้านบาท จากกลุ่มไอทีโอ ภายใต้การนำของบริษัทอิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน)

ทั้งนี้การประมูลที่ต่ำกว่าราคากลางนั้นไม่ใช่การลดแบบ ลดขนาด หรือลดการก่อสร้างแต่เป็นการนำวัสดุที่ก่อสร้างภายในประเทศ ที่มีต้นทุนที่ถูกกว่า แต่มีคุณภาพที่เทียบเท่ากับวัสดุต่างประเทศมาใช้ ทำให้สามารถลดราคาการก่อสร้างได้ในการประมูลครั้งนี้ โดยเฉพาะโครงสร้างเหล็กที่สามารถประหยัดงบประมาณได้ถึง 6,000 ล้านบาท (โครงการอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2548: 1-3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2 ข้อมูลโดยทั่วไปของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความหมายว่า “แผ่นดินทอง” โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อนี้ เมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2545 (ค.ศ. 2002) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือ และตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากบริเวณศูนย์กลางของกรุงเทพฯ ไปทางตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 25 กิโลเมตร พื้นที่โครงการมีความยาวประมาณ 8 กิโลเมตร กว้าง 4 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตพื้นที่โดยรอบดังนี้

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

2.2.1 รูปแบบท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกอบด้วยทางวิ่งคู่ขนาน 2 คู่ วางขนานกันในทิศทาง ทางวิ่ง 01/19 รวมทางวิ่งจำนวน 2 เส้น มีความยาว 3,700 เมตร มีระยะห่างของทางวิ่งในแต่ละคู่เท่ากับ 400 เมตรและระหว่างคู่เท่ากับ 2,200 เมตร (ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2548: 3 - 55)

2.2.2 เส้นทางการคมนาคมเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ทิศเหนือ เป็นถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร จากถนนกรุงเทพ – ชลบุรีสายใหม่ เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร
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 โดยมีสถานีรถไฟใต้ดินอาคารผู้โดยสาร (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2547: 10 - 13)

2.2.3 ทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะประกอบด้วย 2 ทางวิ่ง คือ ทางวิ่งฝั่งตะวันออก ความยาว 4,000 - เมตร และทางวิ่งฝั่งตะวันตกความยาว 3,700 เมตร โดยจะมีกลุ่มอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้ (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2546: 2 - 35)

1. อาคารเทียบเครื่องบินและอาคารสะพานเทียบเครื่องบินมีอาคารเทียบเครื่องบินทั้งหมด 7 อาคาร และมีประตูสำหรับสะพานเทียบเครื่องบินจำนวน 51 ช่องทาง ซึ่งสามารถจอดเครื่องบินได้ทั้งหมด 24 ลำ

2. อาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเดี่ยวมีพื้นที่ประมาณ 563,000 ตารางเมตร โครงสร้างเป็นเหล็กและ กระจก ภายในตัวอาคารประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น การตรวจบัตรโดยสาร การตรวจหนังสือเดินทาง ด้านศุลกากร 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 มีการบริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร

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

2.2.4 การก่อสร้าง

การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เงินลงทุนงบประมาณ 225,000 ล้านบาทและได้รับการออกแบบและมีขั้นตอนการก่อสร้างที่ได้มาตรฐาน ทำให้สามารถรองรับการขยายตัวของการจราจรทางอากาศที่เพิ่มได้อย่างรวดเร็ว ทันต่อความต้องการและเตรียมพร้อมที่จะพัฒนาศักยภาพได้อย่างต่อเนื่อง ศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อแล้วเสร็จแล้วจะรองรับการคมนาคมทางอากาศได้ในระยะเริ่มแรก สามารถวิ่งสองรันเวย์เมื่อพัฒนาเสร็จจะรองรับเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นจาก 76 เที่ยวบิน เป็น 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง มีหลุมจอดเครื่องบินจำนวน 120 หลุมโดยจอดประชิด 51 หลุม และจอดระยะไกล 69 หลุมจอด มีอาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเดี่ยวขนาดใหญ่ มีพื้นที่ประมาณ 563,000 ตารางเมตรมีหอบังคับการบินสูง 132 เมตรสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 40 ล้านคนต่อปี เมื่อสามารถพัฒนาเสร็จแล้วจะสามารถรองรับได้ถึง 100 ล้านคนต่อปี ส่วนการให้บริการทางอากาศจะมีพื้นที่รวม 568,000 ให้บริการแบบปลอดภาษีศุลกากรโดยผู้ประกอบการไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สามารถเคลื่อนย้ายและจัดเตรียมหรือบรรจุสินค้าเพื่อส่งออกหรือนำเข้าภายในพื้นที่ที่กำหนดได้ตลอด สามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปีเมื่อพัฒนาเสร็จสมบูรณ์จะสามารถขนถ่ายสินค้าได้ 6.5- ล้านตันต่อปี

ส่วนโภชนาการ สามารถผลิตอาหารได้มากกว่า 65, 000 ชูตต่อวัน ระบบสาธารณูปโภคใจกลางเมืองประกอบด้วยสถานีจัดส่งน้ำประปา มีตัวเก็บถังน้ำประปาขนาด 40,000 ลูกบาศก์เมตร และระบบบำบัดน้ำเสียที่บำบัดน้ำเสียได้ 12,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สถานีแปลงไฟฟ้าย่อย เป็นสถานีแปลงเพื่อลดแรงดันไฟฟ้าจาก 115 กิโลโวลต์ ให้เหลือ 24 กิโลโวลต์เพื่อจ่ายให้ระบบต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ระบบป้องกันน้ำท่วม มีเขื่อนดินสูง 3.50 เมตร กว้าง 70 เมตร ล้อมรอบท่าอากาศยานทั้งหมด 24 กิโลเมตร มีคลองระบายน้ำ คลองรับน้ำและอ่างเก็บน้ำภายในจำนวน 6 แห่ง ซึ่งสามารถรองรับน้ำฝนที่ตกได้มากกว่า 3.2 ล้านลูกบาศก์เมตร มีโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน 4 โรง

ในการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นทางรัฐบาลกำหนดให้ใช้วัสดุภายในประเทศร้อยละ 81 โดยมีงบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 36,666.73 ล้านบาท มีระยะเวลาก่อสร้าง 36 เดือน กำหนดแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2547 (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2547: 2 - 37)

2.3 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

2.3.1 ที่ตั้ง

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร บนถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง มีพื้นที่ทั้งสิ้น 850 ไร่ และอยู่ห่างจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประมาณ 3.75 กิโลเมตร

2.3.2 ลักษณะพื้นที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เป็นที่ราบลุ่มน้ำท่วมถึง ระดับพื้นที่เฉลี่ย 0.50 เมตร มีคลองต่าง ๆ ล้อมรอบพื้นที่ดังนี้

ทิศเหนือ	คลองลำแขกหรือคลองหกศอก
ทิศใต้	คลองลำปาทิวหรือคลองหัวตะเข้
ทิศตะวันออก	คลองสี่หรือคลองสี่ประเวศน์
ทิศตะวันตก	คลองประเวศบุรีรมย์

เส้นทางคมนาคมโดยรอบ ด้านเหนือมีทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี)

ด้านใต้เป็นถนนอ่อนนุช (สุขุมวิท 77) ด้านเหนือและใต้ถูกเชื่อมด้วยถนนฉลองกรุงผ่านเข้าไปในพื้นที่สถาบัน และตอนกลางของพื้นที่ในแนวตะวันออก-ตะวันตก มีทางรถไฟสายตะวันออก

(กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา) แบ่งพื้นที่สถาบันเป็น 2 ส่วน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการเป็นเอกสารศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.3 องค์กร

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง แบ่งการบริหารองค์กรต่าง ๆ เป็น 7 สำนัก (โครงการ 2 สำนัก) 7 คณะ (โครงการ 1 คณะ) บัณฑิตวิทยาลัย 2 เขต และโครงการวิทยาลัยนานาชาติ 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 (ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2548 : 849 น.)

2.3.4 รายละเอียดของคณะเทคโนโลยีการเกษตร

คณะเทคโนโลยีการเกษตรเป็นส่วนหนึ่งของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งรับผิดชอบด้านการผลิตบุคลากรเพื่อประกอบอาชีพด้านการเกษตรต่างๆ ซึ่งได้แบ่งภาควิชาต่างๆ ออกเป็น 8 ภาควิชาดังนี้

สำนักงานคณบดี

1. ภาควิชาเทคนิคเกษตร
2. ภาควิชาเทคโนโลยีการผลิตพืช
3. ภาควิชาเทคโนโลยีการผลิตสัตว์
4. ภาควิชาบริหารธุรกิจเกษตร
5. ภาควิชาปฐพีวิทยา
6. ภาควิชาเทคโนโลยีการจัดการศัตรูพืช
7. ภาควิชาพืชสวน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. ภาควิชาวิทยาศาสตร์การประมง (คณะเทคโนโลยีการเกษตร, 2547: 78)

คณะเทคโนโลยีการเกษตรมีอาคารอยู่ในความดูแลดังนี้

1. อาคาร

พื้นที่รับผิดชอบของคณะจะอยู่ห่างและไม่ติดต่อกัน แบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ๆ คือ

กลุ่มอาคารสำนักงานคณบดี ประกอบด้วย

AG – 01(อาคารเจ้าคุณทหาร ตึกรังผึ้ง) ใช้เป็นสำนักงานคณบดี (ชั้นหนึ่ง)

ห้องเรียน ห้องเรียนรวม ห้องปฏิบัติการ ฯลฯ ห้องเรียนรวมส่วนใหญ่ไม่ติดแอร์

AG – 02 โรงอาหารกลางน้ำ

AG – 03 04 05 06 07 เรือนเพาะชำ

AG – 08 09 10 11 12 13 และ 14 ประกอบด้วย กลุ่มโรงเรียนเลี้ยงสัตว์ อาทิ
โรงเรียนเลี้ยงสุกร โคนม สัตว์ปีก และ กระต่าย

กลุ่มอาคารด้านทิศใต้ทางรถไฟ ประกอบด้วย AG – 15 ถึง AG – 37

1. การใช้น้ำ จากการประปา มีมิเตอร์น้ำอยู่ 3 จุด คือ

- จุดที่ 1 จ่ายน้ำให้แก่ตึก AG – 01 ถึง AG – 14

- จุดที่ 2 จ่ายน้ำแก่ตึก AG – 20

- จุดที่ 3 จ่ายน้ำให้แก่ตึกอื่น ๆ ที่เหลือ

2. ระบบดับเพลิง

อาคารของคณะเกษตรส่วนใหญ่จะเป็นอาคารชั้นเดียว หรือ 2 ชั้น ระบบที่
ใช้ก็จะมีเพียงการติดตั้งถังดับเพลิงเคมีตามจุดต่าง ๆ เท่านั้น ซึ่งจะมีการตรวจเช็คสภาพอย่างน้อยปีละ 1
ครั้ง สำหรับอาคารสูงจะมีระบบดับเพลิงดังนี้

AG – 01

- มีตู้สายฉีดน้ำดับเพลิง (FHC) + ถังดับเพลิงเคมีชั้นละ 1 จุด

- สัญญาณเตือนภัยใช้กริ่งสัญญาณ

- มีบันไดหนีไฟด้านนอกอาคาร 2 จุด

AG – 20

- ตู้สายฉีดน้ำดับเพลิง (FHC) + ถังดับเพลิงเคมี

- สัญญาณเตือนภัยอัตโนมัติ

- มีบันไดหนีไฟ

- มีระบบ SPRINGER

- มี PUMP สูบน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ระบบบำบัดน้ำเสีย

AG – 01 และ 02 น้ำเสียจากอาคาร ไม่ได้ผ่านการบำบัดน้ำเสียเลยโดยเฉพาะน้ำเสียจากโรงอาหารปล่อยลงสระน้ำข้างอาคาร โดยตรง

โรงเรือนเลี้ยงสัตว์ น้ำเสียส่วนใหญ่จะเป็นน้ำเสียจากการชะล้างมูลสัตว์ หรือล้างออกมีความสกปรกสูงจึงต้องมีการบำบัดก่อนปล่อยทิ้ง จะมีระบบบำบัดน้ำเสียของส่วนนี้โดยเฉพาะ

- AG – 20 น้ำเสียส่วนใหญ่จะเป็นน้ำเสียจากห้องปฏิบัติการ มีบ่อน้ำบำบัดน้ำเสีย

รวมของอาคารเอง

- อาคารอื่น ๆ ใช้บ่อเกรอะบ่อซึม

3. การกำจัดขยะ

รวบรวมขยะมาทิ้งยังจุดรวมขยะซึ่งจะมีถังพลาสติกขนาด 200 ลิตร ตั้งอยู่เพื่อรอรถขนขยะของ กทม. มาเก็บต่อไป

2.4 ผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.4.1 ความหมายของมลภาวะด้านเสียง

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 (ราชบัณฑิตยสถาน , 2542: 225) อธิบายคำว่า มลภาวะ หมายถึง ภาวะที่เกิดจากความสกปรกของสิ่งแวดล้อม เช่น ในอากาศ ในน้ำ หรือของเสีย วัตถุอันตราย และมลสารอื่น ๆ รวมทั้งกากตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากของเสียที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ หรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือภาวะที่เป็นภัยอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน และ หมาย-ความรวมถึงรังสี ความร้อน แสง สี กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่น ๆ ที่ถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลภาวะด้วย

มลภาวะทางเสียง

เสียงเกิดจากการสั่นสะเทือนของวัตถุเสียงที่เราได้ยิน ทุกวันนี้ มีหลากหลายระดับของพลังเสียง บางกิจกรรม ของเสียงทำให้เกิดความเพลิดเพลินมีความสุข บางคน ถึงกับหลงใหลเสียง เช่น เสียงเพลง เสียงนก เสียงลม แม้กระทั่งเสียงของคน เสียงที่เกิดขึ้น ก่อให้เกิดเสียงดังในระดับต่าง ๆ ในระดับสูงส่วนใหญ่จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพได้แหล่งกำเนิดเสียงที่สำคัญและมักหลีกเลี่ยงไม่ได้ในการ ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวกับชีวิตประจำวันของมนุษย์มีดังนี้

เดซิเบลเอ (Dab.) แหล่งกำเนิดเสียง อันตรายต่อสุขภาพ

30 เสียงกระซิบ ไม่มีอันตราย

50 เสียงพิมพ์ดีด ก่อความรำคาญทางอารมณ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

60 เสียงสนทนาทั่วไป ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์

70 เครื่องจักรในโรงงานระดับปกติ อาจก่อให้เกิดความดันในร่างกาย

ความเครียดในระยะยาว

80 เสียงดังจากรถตามปกติ อันตรายต่อระบบประสาท ประสาทหูเสื่อมเร็ว

90 เครื่องจักรที่มีความเร็วรอบสูง อาจหูหนวกเมื่อสูงอายุ

100 เสียงซูด เจาะดิน ถนน อันตรายต่อประสาทหูและเกิดความเครียดในร่างกาย

120 เสียงกระทบของโลหะหรือปัมโลหะ อันตรายมากต่อระบบประสาท เครียดและกลายเป็นคนโมโหง่าย นำมาซึ่งโรคความดัน

140 เสียงเครื่องบิน อันตรายต่อระบบไหลเวียนของโลหิต อันตรายต่อระบบประสาทของการได้ยิน

140 ขึ้นไป เสียงปืน เสียงระเบิด อันตราย โดยจับพสัมพันธ์ระบบประสาทของการเห็นและการได้ยินหัวใจเต้นเร็ว เกิดความเครียด และความดันสูงในร่างกาย อาจเกิดอาการประสาทหลอนตามมา (ปราณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

เดซิเบล คือ หน่วยที่ใช้วัดระดับเสียง

การวัดระดับเสียงมีหน่วยเป็น เดซิเบล (db) ใช้วัดระดับความดังของเสียงโดยเทียบกับระดับมาตรฐานในระดับหูของคนปกติจะรับได้ มีค่าระหว่าง 0 – 120 เดซิเบล ถือเป็นช่วงของระดับเสียงจากค่าต่ำสุดที่คนเราจะได้ยินขึ้นไปจนถึงระดับเสียงที่ทำให้เกิดความเจ็บปวดในหูได้

2.4.2 เกณฑ์กำหนดของระดับเสียงที่เป็นอันตราย

กรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทยได้กำหนดมาตรฐานของระดับเสียงในสถานประกอบการต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. ได้รับเสียงไม่เกินวันละ 7 ชั่วโมง ต้องมีระดับเสียงติดต่อกันไม่เกิน 91 เดซิเบล (เอ)
2. ได้รับเสียงวันละ 7-8 ชั่วโมง ต้องมีระดับเสียง ติดต่อกันไม่เกิน 90 เดซิเบล (เอ)
3. ได้รับเสียงเกินวันละ 8 ชั่วโมง ต้องมีระดับเสียง ติดต่อกันไม่เกิน 80 เดซิเบล(เอ)

องค์การอนามัยโลกได้กำหนดว่าระดับเสียงที่ดังเกินกว่า 85 เดซิเบล (เอ) ถือเป็น

อันตรายต่อมนุษย์

หู เป็นอวัยวะที่สำคัญ มีไว้สำหรับฟังเสียง ถ้าไม่ถนอมดูแลรักษาไว้ จะทำให้หูตึง หูหนวกได้ การทำงานในที่ที่มีเสียงดังมาก ๆ นานวันเข้าเซลล์ขนซึ่งอยู่ในอวัยวะรูปหอยโข่งในหูชั้นใน ถูกทำลายและตายไปทีละน้อย มีผลให้หูอื้อ หูตึง เมื่อเซลล์ขนตายแล้ว จะไม่สามารถรักษาหรือซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพเดิม ทำให้เกิดหูหนวก

2.4.3 โทษของการได้ยินเสียงดังมากเกินไป ก่อให้เกิดผลเสียดังนี้

1. ผลเสียทางกายภาพ ผลเสียโดยตรงต่อประสาทหู ก่อให้เกิดการสูญเสียการได้ยินแบบชั่วคราวและแบบถาวรจนกลายเป็นความพิการได้
2. ผลเสียทางจิตใจ เกิดความเครียดเป็นโรคจิต โรคประสาทได้ มีการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ และทำให้เกิดโรคกระเพาะ และความดันโลหิตสูงได้
3. ผลเสียต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเรียน เสียงที่ดังมาก ๆ จะรบกวนการทำงาน และการเรียนทำให้เสียสมาธิเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน และทำให้ประสิทธิภาพของการเรียนและการทำงานลดลง (ปราณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

2.4.4 ผลกระทบทางด้านเสียง

เนื่องจาก สถานีเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งตั้งอยู่ในเขตลาดกระบัง ซึ่งมีพื้นที่ติดต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยอยู่ในเขตเชื่อมต่อกับทางเข้าออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและอยู่ห่างจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียง 3.75 กิโลเมตรและเมื่อท่าอากาศยานเปิดใช้จะได้รับผลกระทบโดยตรง โดยจะมีเที่ยวบินขึ้นลงประมาณ 76 เที่ยวบินขึ้นลงต่อชั่วโมงโดยระดับความดังของเสียงจะอยู่ที่ประมาณ 70 เดซิเบล ซึ่งอาจถือว่าอยู่ในเกณฑ์ปกติ แต่ความดังสำหรับสถานศึกษา หรือ โรงพยาบาลถือว่าเกินมาตรฐาน ซึ่งเสียงรบกวนที่ดังมาจากการขึ้นลงของเครื่องบิน จะก่อให้เกิดความเครียด รวมถึงผลต่อการสื่อสารในด้านการเรียน และการสนทนา และรบกวนการพักผ่อนของนักศึกษาและเสียงของเครื่องบินยังส่งผลกระทบก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอีกด้วย

2.4.5 มลภาวะทางการสั่นสะเทือน

การสั่นสะเทือนเกิดจากมีหน่วยแสดงความเข้มข้นเป็นเดซิเบล เช่นเดียวกับเสียง การสั่นสะเทือนจากอุตสาหกรรมมีลักษณะเป็นคลื่นที่เกิดซ้ำ ๆ กันอย่างต่อเนื่อง เช่น การสั่นของมอเตอร์ เครื่องพิมพ์ เครื่องบินก็ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนด้วยเนื่องมาจากเสียงดังเพราะการสั่นสะเทือนส่วนมากมักจะมีเสียงดังเกี่ยวข้องด้วย อันตรายของการสั่นสะเทือนต่อสุขภาพตามปกติมักไม่ค่อยมีผู้ให้ความสนใจในเรื่องนี้มากเท่าเสียงดัง แต่การสั่นสะเทือนมีผลต่อสุขภาพด้วย เพราะการสั่นสะเทือนทำให้ร่างกายต้องการออกซิเจนมากขึ้น ปอดและหัวใจทำงานมากขึ้น มีผลต่อ-อวัยวะควบคุมการทรงตัว อาจทำให้ตาพร่า ขาดเลือด กระดูกขาดแคลเซียม นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความรำคาญ และความเสียหายต่อสิ่งก่อสร้างด้วย(ปราณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

ผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจากเสียงจากการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ และสังคม การเคลื่อนย้ายและออกจากพื้นที่สถานีเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่าปัญหาด้านการสั่นสะเทือนก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่เกิดผลกระทบต่อนักศึกษาอาจารย์และข้าราชการในเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถาบัน ฯ โดยผลกระทบจากเสียงเครื่อง-บินก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต่ออาคาร และ และมีผลต่อการรับรู้และก่อให้เกิดความรำคาญ(ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2548: 849 น.)

2.4.6 มลภาวะด้านสภาพอากาศ ความหมายของมลภาวะอากาศมลภาวะอากาศ หรือ หมอก (Smog) เป็นคำผสมระหว่าง “smoke” กับ “fog” หมายถึงสภาวะคล้ายหมอกควันในอากาศ เนื่องจากมีก๊าซพิษหลายชนิดที่เกิดสะสมกันอยู่ในอากาศจน เกิดผลกระทบต่อคุณภาพและสภาวะของอากาศ เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและการดำรงชีวิตของมนุษย์ สัตว์ พืช และทำความเสียหายให้กับวัตถุหรือสิ่งก่อสร้าง(ปราณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

มลภาวะอากาศที่สำคัญ

1. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นมลพิษที่เกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงเครื่องยนต์หรือเครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรม เมื่อปริมาณมากจะรวมตัวกับออกซิเจนจะกลายเป็นก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ คือทำให้เกิดการแสบคอ คันจมูก ถ้าความเข้มข้นสูงถึง 100 ppm อาจทำให้คนหรือสัตว์ตายได้ หรืออาจกลายเป็นฝนกรดได้

2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงและสารอื่น ๆ ที่มีคาร์บอนเป็นองค์ประกอบ ทำให้เกิดภาวะ โลกร้อน และส่งผลกระทบต่อมนุษย์และสัตว์โคสามารถเข้าแทนที่ออกซิเจนในเม็ดเลือดแดงได้ทันที ทำให้เกิดอาการ วิงเวียน หน้ามืด เป็นลม อาจถึงแก่ชีวิตได้

3. ฝุ่นละออง ได้แก่ สารแขวนลอยที่อยู่ในอากาศ อาจเป็นของเหลว หรือของแข็ง ก็ได้ มีขนาดเล็กใหญ่ต่างกัน เช่น เหม่า ควันดำ ฝุ่นจากดิน ละอองเกสรดอกไม้ ละอองน้ำมัน ฝุ่นละอองจากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์มีผลกระทบต่อระบบทางเดินหายใจ ทำให้เกิดหลอดลมอักเสบ ทำให้มีดมัวมองเห็นไม่ชัด(ปราณี พันธุสินชัย, 2538: 119)

ผลกระทบด้านมลภาวะอากาศ สภาพอากาศจะร้อนมากขึ้น เนื่องจากไอร้อนของเครื่องบินทำให้เกิดการสะสมทางอากาศทำให้การระบายอากาศไม่ดีเท่าที่ควรและส่งผลกระทบต่อสภาพจิตใจ เกิดฝุ่นละอองและควันต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นซึ่งจะทำให้ส่งผลเสียต่อสุขภาพ (ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2548: 849 น.)

2.4.7 สภาพการจราจร

ความหมายการจราจร หมายถึง การที่รถยนต์พาหนะ คนหรือสัตว์ เคลื่อนไปตามทาง (ราชบัณฑิตยสถาน, 2542: 225)

เส้นทางจราจรสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทิศเหนือ จากถนนศรีนครินทร์ผ่านมอเตอร์เวย์ กรุงเทพ –ชลบุรี เป็นทางยกระดับตลอดสาย ขนาด 2 คูณ 5 ช่อง ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร

ทิศใต้ เชื่อมจากถนนบางนา – บางประกง และทางยกระดับ สายบางนา- ชลบุรี ขนาด 2 คูณ 4 ช่อง

ทิศตะวันตก เริ่มจากถนนกิ่งแก้ว-ลาดกระบัง ขนาด 2 คูณ 2 ช่องห่างจากท่าอากาศยานเพียง 500เมตร

ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมกับถนนอ่อนนุช ขนาด 2 คูณ 2 ช่อง

ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ เชื่อมกับทางยกระดับจากถนนร่มเกล้า และกิ่งแก้วขนาด 2 คูณ 3 ช่องรถไฟฟ้าจากมักกะสัน ไปสนามบินสุวรรณภูมิ (ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด, 2548: 849 น.)

ผลกระทบด้านการจราจร เมื่อมีการเปิดใช้สนามบิน คาดว่ารถยนต์จะต้องเพิ่มมากขึ้น การจราจรหนาแน่นขึ้นทำให้ต้องใช้เวลามากขึ้นในการเดินทาง และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น มลพิษจากฝุ่น คิว และเขม่ารถยนต์มีมากขึ้น และเมื่อสภาพการจราจรหนาแน่นขึ้นปริมาณรถมีจำนวนเพิ่มขึ้นก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองส่งผลให้สภาพถนน เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือความชำรุดเสียหายก่อนระยะเวลาที่กำหนด (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2548: 3 – 38)

2.4.8 ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ

ผลกระทบด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพมีผลต่อทางการได้เห็น การได้ยินซึ่งส่งผลทางด้านอารมณ์และจิตใจ ชุมชนชาติที่สวยงามที่เคยเห็นจะหมดไป อนาคตจะเห็นแต่ตึกกรม อาคารพาณิชย์ อาคารธุรกิจต่าง ๆ ตลอดทั้งสภาพแวดล้อม วงจรชีวิตของสัตว์ต่าง ๆ ก็จะหมดไป สิ่งที่จะเข้ามาแทนที่คือ ปัญหาอาชญากรรม น้ำเน่าเสีย ปัญหายะมูลฝอย เป็นต้น (ประกอบ ชื่นชม, 2548: 35)

2.4.9 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ความหมายของเศรษฐกิจ สภาพสังคม

เศรษฐกิจ หมายความว่า กิจกรรมที่เกี่ยวกับการบริโภค จับจ่ายใช้สอยรวมทั้งความเป็นอยู่ของคนแต่ละชุมชน (ราชบัณฑิตยสถาน , 2542: 159)

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สภาพสังคม ผลกระทบจะมีอยู่ 2 ด้านคือ ผลกระทบเชิงบวก และผลกระทบเชิงลบ คือ

1. ผลกระทบเชิงบวก ทำให้เศรษฐกิจมีการขยายตัวมากขึ้น มีความเจริญในด้านต่าง ๆ มากขึ้นมีการอพยพของคนเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้นเพราะมีอาชีพรองรับ มีการกระจายรายได้ เป็นที่รู้จักของชาวต่างชาติ ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาและนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ การเดินทางมีความสะดวกสบายขึ้น

2. ผลกระทบเชิงลบ เมื่อเศรษฐกิจมีการขยายตัวขึ้น ก็จะส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพที่สูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก ที่อยู่อาศัย ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำรงชีวิตและอาจส่งผลให้ความนิยมต่อการเข้าเมืองของคนต่างชาติเพิ่มขึ้น ทำให้ค่าครองชีพสูงขึ้น และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาเรียนในสถาบันลดน้อยลง เพราะมลภาวะด้านต่าง ๆ มากขึ้น และเมื่อมีประชากรเพิ่มมากขึ้น ความปลอดภัยในการดำรงชีพจะลดน้อยลง อันตรายด้านต่าง ๆ อาจมีเพิ่มมากขึ้น (ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด, 2548: 849 น.)

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 4-21) ศึกษาผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะอยู่ในแนวขึ้นลงของเครื่องบิน โดยพื้นที่ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ได้รับผลกระทบจากสนามบินทั้งหมดประมาณ 663,000 ตารางเมตร

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

จากรายงานของ Powell and Shepherd (อ้างโดย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547: 4-48) กล่าวว่า จากการศึกษารายงานในเรื่องผลกระทบจากเสียงเครื่องบิน ก่อให้เกิดความตื่นตระหนกต่ออาคารและมีผลต่อการรับรู้ของคน

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

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 4 - 58) แผนแม่บทการจัดการและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สรุปไว้ว่า เมื่อเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คาดว่าจะมีผู้โดยสาร 30 ล้านคน ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ จากการดำเนินโครงการอยู่ในระดับต่ำ หรือมีผลกระทบน้อยมาก ในส่วนของการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารทำให้มีจำนวนเที่ยวบินและพาหะที่เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศโดยตรง และในปีที่มีจำนวนผู้โดยสาร 100 ล้านคน คาดว่าผลกระทบโดยตรงจากท่าอากาศยานจะมีบ้างแต่ผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมเสริมอื่น ๆ จะมีมากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์จากยานยนต์ที่ขับเคลื่อนบนถนนใกล้เคียง อาทิ ถนนฉลองกรุง ทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ-ชลบุรี เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลง **60004** ต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 3-3) แผนแม่บทการจัดการ และติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การศึกษาปริมาณจราจรจากการรวบรวม ข้อมูลพบว่าการจราจรบนทางหลวงทั้ง 3 เส้นทางคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 304 และ 3119 ยังคงมีปริมาณการจราจรในระดับที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักซึ่งเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมสายอื่น ๆ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 3-175) แผนแม่บทการจัดการและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการสัมภาษณ์ผลกระทบต่อผู้ให้สัมภาษณ์มีสถานที่ทำงานและที่พักอาศัยอยู่ในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าตนเองจะได้รับผลกระทบด้านลบมีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาของเสียงดังรบกวน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.00) คาดว่าเสียงจะแย่ลงกว่าสภาพปัจจุบัน ปัญหารองลงมาคือ ความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ การจราจรติดขัด และสุขภาพจิตจะแย่ลง (ร้อยละ 93.94 83.33 81.82 และ 8.18 ตามลำดับ) ในส่วนความคิดเห็นที่เป็นผลดีจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิคือ ส่งผลให้เศรษฐกิจการค้าบริเวณใกล้เคียง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ดีขึ้น (ร้อยละ 83.30) เหตุรองลงมาได้แก่ ระบบสาธารณูปการ การจราจร และน้ำท่วมจะดีขึ้น (ร้อยละ 56.06 13.64 และ 24.24 ตามลำดับ) เนื่องจากเห็นว่าเมื่อโครงการพัฒนาท่าอากาศยานแล้ว การพัฒนาระบบต่าง ๆ ในพื้นที่โดยรอบรวมถึงพื้นที่ใกล้เคียง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะได้รับการปรับปรุงพัฒนาจากภาครัฐไปด้วย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2547: 3-175) แผนแม่บทการจัดการและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการสำรวจความคิดเห็นและทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยใช้การสอบถามถึงโครงสร้าง คำเนิการระหว่างวันที่ 1 2 และ 4 สิงหาคม 2543 มีจำนวนนักศึกษาที่เข้าร่วมสัมภาษณ์จำนวน 154 ราย นักศึกษาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 76.62) พักอยู่นอกสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าฯลาดกระบัง ผลการสัมภาษณ์ สรุปได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ความคิดเห็นต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมทั่วไปของ สจล. ในปัจจุบัน

1.1 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชน / เขตชานเมือง ทำให้ไม่ค่อยสะดวกในการเดินทาง และ รถขนส่งมวลชนมีค่อนข้างน้อย

1.2 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน เนื่องจากมีถนนและรถไฟผ่านภายใน สถาบัน-เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นเหตุให้มีสภาพการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงเช้าและเย็น การเดินทางข้ามทางรถไฟไม่ค่อยสะดวก เป็นจุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

- อากาศร้อน มีต้นไม้ที่น้อยและไม่ค่อยมีต้นไม้ใหญ่
- ปัญหาน้ำท่วม
- เสียงดังรบกวนจากแหล่งต่าง ๆ อาทิ จากระถไฟ รถยนต์ รถมอเตอร์ไซค์

เรือหางยาว และจากการก่อสร้างในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

- มีฝุ่นละอองค่อนข้างมาก

2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียง ต่อนักศึกษา ในปัจจุบัน

- ทำให้ขาดสมาธิในการอ่านหนังสือ การเรียน การสอน ปัญหาเสียงดังรบกวนจากระถไฟ รถยนต์ เรือ มอเตอร์ไซค์

- ก่อให้เกิดความรำคาญ

3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- จำนวนคนเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น สภาพการจราจรแออัด
- มลพิษจากฝุ่นละออง / อากาศมากขึ้น
- ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- เสียงดังรบกวนสมาธิในการอ่านหนังสือ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ จ. สมุทรปราการ และมีเขตติดต่อทางทิศเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่เขตลาดกระบังและทิศตะวันตกติดกับคลองลาดกระบัง รวมถึงสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ที่สามารถขยายตัวและรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาสู่ประเทศไทยได้อย่างเต็มกำลัง เนื่องจากศักยภาพในหลายด้านๆ และพร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมทางอากาศ แต่เมื่อความเจริญก้าวเข้ามา ก็ย่อมต้องมีผลกระทบต่างๆ ในแต่ละด้านเกิดขึ้นควบคู่กับการพัฒนา ท่าอากาศยาน-สุวรรณภูมิก็เช่นเดียวกัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อนักศึกษาและประชาชนในแต่ละด้านพอสรุปได้ดังนี้

ด้านเสียง เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการ เสียงดังจากเครื่องบินจะส่งผลกระทบต่อนักศึกษา รบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ ทำให้บรรยากาศในการเรียนและการสอนไม่ดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เท่าที่ควรและส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการเรียน รบกวนการสื่อสารและการสนทนา รบกวนเวลาพักผ่อน และเสียงที่ดังและได้ยินอยู่ตลอดเวลา อาจทำให้อ่อนแอให้เกิดความเครียด และรบกวนระบบประสาทของการได้ยินและรับรู้ได้

ด้านการสั่นสะเทือน เสียงที่ดังจากเครื่องบินก่อให้เกิดผลในด้านการสั่นสะเทือนได้ และการสั่นสะเทือนอาจจะได้รับผลต่อการรับรู้และการทรงตัวน้อย แต่การสั่นสะเทือนจะมีผลต่ออาคารสูง รวมถึงห้องปฏิบัติการหรือโครงการของนักศึกษาที่เกี่ยวข้องกับคลื่นความถี่ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ อาจถูกคลื่นสัญญาณรบกวนได้ นอกจากการสั่นสะเทือนยังมีผลกระทบกระเทือนต่อถนนทำให้พังชำรุดเสียหายได้

ด้านสภาพอากาศ หลังจากมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก๊าซพิษ และควันพิษต่างๆ ทั้งจากเครื่องบินและจากยานยนต์ ที่ขับเคลื่อนตามท้องถนนที่สะสมและเพิ่มปริมาณขึ้น จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ และระบบทางเดินหายใจของนักศึกษาและประชาชน นอกจากนั้นฝุ่นและควันต่างๆ ยังทำให้สิ่งของ เครื่องใช้ต่างๆ สกปรกด้วย ไอร้อนของเครื่องบินจะทำให้เกิดการสะสมทางอากาศทำให้การระบายอากาศไม่ดีเท่าที่ควร ทำให้สภาพอากาศร้อนมากขึ้นส่งผลให้เกิดความเครียดต่อมนุษย์ได้

ด้านสภาพการจราจร สภาพการจราจรและจำนวนรถมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้การจราจรหนาแน่นขึ้น ก๊าซพิษและกลิ่นควันจากท่อไอเสีย รถยนต์ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ การเดินทางต้องใช้เวลาเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดความเครียดจากการเดินทางได้ และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น สภาพถนนชำรุดก่อนระยะเวลาอันสมควรเนื่องจากการกระทบกระเทือนจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น

ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ ภายหลังจากมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานแล้วภูมิทัศน์และทัศนียภาพจะมีการเปลี่ยนแปลงไป ลักษณะของชุมชนจะขยายเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น สิ่งปลูกสร้างอาคารสูงและอาคารพาณิชย์ต่างๆ จะมากขึ้น การคมนาคมจะสะดวกมากขึ้น แต่สภาพสังคมจะเสื่อมโทรมลงเกิด ปัญหามลภาวะต่างๆ เช่นน้ำเน่าเสีย ปัญหามลพิษต่างๆ ซึ่งจะส่งผลด้านสุขภาพ อารมณ์ และจิตใจ แก่ผู้พบเห็น

ด้านสภาพสังคมและเศรษฐกิจ เศรษฐกิจและสังคมจะมีการเปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากท่าอากาศยานเปิดใช้ เศรษฐกิจจะขยายตัวและมีเงินหมุนเวียนเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มว่าอาชีพในชุมชนเดิมจะเปลี่ยนแปลงก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ประชาชน เมื่อเศรษฐกิจมีการขยายตัวดีขึ้น ส่งผลให้มีคนอพยพเข้ามาในพื้นที่มากขึ้นและทำให้ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้นตามเศรษฐกิจไปด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 ประชากร

ประชากร คือ ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 1 และ 2 ของหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง 2 ปี) คณะเทคโนโลยีการเกษตร ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 รวมจำนวน 158 คน และในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ศึกษาจากประชากรทั้งหมด

3.2 วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล

3.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล เป็นแบบสอบถามความคิดเห็น ซึ่งมี 2 ลักษณะ คือ แบบปลายเปิด และแบบปลายปิด โดยมีข้อดี คือสามารถใช้เก็บข้อมูลครั้งละมาก ๆ มีความสะดวกในการเก็บข้อมูล และจัดทำได้ง่ายเนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามจะตอบในรูปแบบเดียวกัน

3.2.2 วิธีดำเนินการสร้างแบบสอบถามและลักษณะของแบบสอบถาม

วิธีการสร้างแบบสอบถาม มีดังนี้

1. ศึกษาวัตถุประสงค์ในงานวิจัย และ ศึกษาเอกสารหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดประเด็นและขอบเขตของแบบสอบถาม

2. ดำเนินการสร้างแบบสอบถามโดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็นตอน เพื่อสะดวกในการวิเคราะห์ข้อมูล ตอนที่ 1 เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของนักศึกษา ตอนที่ 2 เกี่ยวกับความคิดเห็นของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. นำแบบสอบถามให้อาจารย์ที่ปรึกษา และ ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเนื้อหา การใช้ภาษา และรูปแบบเพื่อตรวจแก้ไขให้ถูกต้องและเหมาะสม โดยในการวิจัยครั้งนี้มีวิธีการดำเนินการสร้างแบบสอบถามเพื่อใช้เก็บข้อมูลกับนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง)

คณะเทคโนโลยีการเกษตร นั้น ลักษณะของแบบสอบถาม

ตอนที่ 1 เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของนักศึกษา

ตอนที่ 2 เป็นแบบมาตราส่วน ประมาณค่า (rating scale) แบบ 5 ระดับ คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

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

3.2.3 การทดลองใช้แบบสอบถาม

นำแบบสอบถามมาทดลองใช้กับกลุ่มนักศึกษาสาขาวิชาเทคโนโลยีการเกษตร การผลิต-สัตว ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร จำนวน 30 คน และนำแบบสอบถามที่ได้จากการทดลองใช้มาวิเคราะห์หาค่าดัชนีความเที่ยงของแบบสอบถามโดยใช้สูตรดังนี้

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

ผลของการศึกษาค่าความเที่ยงของแบบสอบถามจำนวน 30 ชุดค่าที่ได้คือ 0.95 ซึ่งค่าความเที่ยงมีค่าเข้าใกล้ 1 แต่ไม่เกิน 1 สามารถอธิบายได้ว่าแบบสอบถามนี้มีค่าความเที่ยงตรงของเครื่องมือ (reliability) ซึ่งเป็นคุณสมบัติของเครื่องมือที่วัดได้สม่ำเสมอคงเส้นคงวา วัดกี่ครั้งก็ได้ผลเหมือนเดิม หรือใกล้เคียงกับของเดิมมาก (บุญเรียง ขจรศิลป์, 2539: 163) ซึ่งค่า reliability ถือว่าอยู่ในระดับความเชื่อมั่นที่เชื่อถือได้ เพราะอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้คือในระดับ 0.50 ขึ้นไป (สุจิตรา บุญรัตนพันธุ์, 2541: 158)

3.2.4 วิธีการดำเนินการส่งแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลกับนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จำนวน 158 ชุด และเก็บรวบรวมแบบสอบถามกลับคืนด้วยตนเอง โดย ได้รับแบบสอบถามกลับคืนจำนวน 153 ชุด คิดเป็นร้อยละ 96.83

3.2.5 การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลได้แล้วนำมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม และนำข้อมูลที่ในแต่ละรายการ มาเข้าตารางข้อมูลดิบ เพื่อนำไปวิเคราะห์หาค่าทางสถิติดังนี้

1. นำแบบสอบถามมาแจกแจงค่าความถี่
2. นำข้อมูลที่ได้ในตอนที่ 1 สภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มาหาค่าร้อยละ

โดยใช้ค่าสถิติดังนี้ (ประกอบ กรรณสูต, 2538: 70)

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

กำหนดให้ $x =$ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามนั้น ๆ

$n =$ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

3. นำข้อมูลที่ได้ในตอนที่ 2 ความคิดเห็นของนักศึกษาเกี่ยวกับผลของการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านต่าง ๆ มาหาค่าเฉลี่ย (μ) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D)

การหาค่าคะแนนเฉลี่ยในแต่ละหัวข้อ โดยใช้สูตรดัง

$$\text{ค่าเฉลี่ย } \mu = \frac{\sum fx}{N}$$

กำหนดให้ $\mu =$ 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 ประกอบ กรรณสูต (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. (ชาอุทัย ฤกษ์พานิชย์,

2538: 42)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

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

กำหนดให้ S.D = ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

x = ค่าคะแนนที่กำหนดเป็น 5, 4, 3, 2, 1

n = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

f = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละข้อ

4. นำข้อมูลความคิดเห็นและเสนอแนะมาวิเคราะห์และเรียบเรียง จัดลำดับความคิดเห็นของข้อมูล



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

ผลการวิจัยและวิจารณ์ผล

ในการศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ผลการวิจัยดังนี้

1. สภาพทั่วไปของนักศึกษา
2. ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.1 ผลการวิจัย

4.1.1 สภาพทั่วไปของนักศึกษา

ตารางที่ 1 สภาพทั่วไปของนักศึกษา

รายการ	จำนวน N=153	ร้อยละ (%)
1. เพศ		
ชาย	103	67.30
หญิง	50	32.70
2. อายุ		
20 – 21	83	54.20
22 – 23	65	42.50
24 – 25	5	3.30
3. ภาควิชาที่ศึกษา		
พืชสวน	58	38.00
เทคโนโลยีการผลิตพืช	52	34.00
เทคนิคเกษตร	43	28.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 (ต่อ)

รายการ	จำนวน	ร้อยละ (%)
	N=153	
4. ชั้นปี		
ปีที่ 1	85	55.60
ปีที่ 2	68	44.40
5. เกรดเฉลี่ยสะสม		
3.00 – 4.00	27	17.60
2.00 – 2.99	108	70.60
1.00 - 1.99	18	11.80
6. ค่าใช้จ่ายที่ได้รับต่อเดือน (บาท)		
น้อยกว่า 3,000	12	7.84
3,000 – 5,000	75	49.01
5,001 – 7,000	46	30.10
7,001 – 9,000	11	7.18
มากกว่า 9,001 ขึ้นไป	9	5.87
7. ลักษณะที่พักอาศัย		
หอพักเอกชน	101	66.00
หอพักสถาบัน	20	13.10
บ้านเช่า	10	6.50
บ้านของตนเอง	22	14.40
8. บริเวณเขตที่พักอาศัย		
เขตลาดกระบัง	128	83.66
เขตมีนบุรี	6	3.92
เขตหนองจอก	2	1.32
จังหวัดรอบนอกกรุงเทพฯ	7	4.57
อื่น ๆ	10	6.53

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 (ต่อ)

รายการ	จำนวน N=153	ร้อยละ (%)
9.การเดินทางมาเรียน		
รถประจำทาง	70	45.75
รถตู้	9	5.90
รถสองแถวสถาบัน	25	16.33
รถจักรยาน	8	5.22
รถจักรยานยนต์	13	8.50
รถยนต์ส่วนตัว	9	5.90
รถไฟ	8	5.22
เดินเท้า	11	7.18
10. เวลาในการเดินทางมาเรียน		
น้อยกว่า 20 นาที	91	59.47
21 – 30 นาที	41	26.79
31 -40 นาที	9	5.88
41 นาทีขึ้นไป	12	7.84

จากตารางที่ 1 สภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาชาย (ร้อยละ 67.30) นอกนั้นเป็นนักศึกษาหญิง (ร้อยละ 32.70) อายุระหว่าง 20 – 21 ปี (ร้อยละ 54.20) รองลงมาอายุ 22 – 23 ปี (ร้อยละ 42.50) และอายุ 24 – 25 ปี (ร้อยละ 3.30) ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาภาควิชาพืชสวน (ร้อยละ 38.00) รองลงมาคือภาควิชาเทคโนโลยีการผลิตพืช (ร้อยละ 34.00) และภาควิชาเทคนิคเกษตร (ร้อยละ 28.10) เกินครึ่งเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 (ร้อยละ 55.60) นอกนั้นเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 2 (ร้อยละ 44.40) เกรดเฉลี่ยสะสมในภาคเรียนที่ผ่านมาส่วนใหญ่ได้คะแนนเฉลี่ย 2.00 – 2.99 (ร้อยละ 70.60) รองลงมาคือ 3.00 – 4.00 (ร้อยละ 17.640) และ 1.00 – 1.99 (ร้อยละ 11.80) ค่าใช้จ่ายที่ได้รับต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 3,000 – 5,000 บาท (ร้อยละ 49.01) รองลงมา 5,001 – 7,000 บาท (ร้อยละ 30.10) และ น้อยกว่า 3,000 บาท (ร้อยละ 7.84) ลักษณะที่พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นหอพักเอกชน (ร้อยละ 66.01) รองลงมาคือบ้านตนเอง (ร้อยละ 14.40) และหอพักสถาบัน (ร้อยละ 13.10) เขตที่พักอาศัยอยู่ใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เขตลาดกระบัง (ร้อยละ 83.66) รองลงมาเป็นเขตอื่น ๆ (ร้อยละ 7.00) และ อยู่ในเขตจังหวัดรอบนอก-กรุงเทพฯ (ร้อยละ 4.57) การเดินทางมาเรียนของนักศึกษาส่วนใหญ่ เดินทางโดยรถประจำทาง (ร้อยละ 45.75) รองลงมาเป็นเดินทางโดยรถสองแถวสถาบัน (ร้อยละ 16.33) และ ใช้การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์(ร้อยละ 8.5) เวลาในการเดินทางส่วนใหญ่ใช้เวลาน้อยกว่า 20 นาที (ร้อยละ 59.47) รองลงมาคือ 21 – 30 นาที (ร้อยละ 26.79) และ ใช้เวลา 45 นาทีขึ้นไป (ร้อยละ 7.84)

4.1.2 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 2 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเสียง

รายการ	ค่าคะแนนเฉลี่ย (μ)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. รบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ	3.97	0.90	มาก	1
2. ทำให้ประสิทธิภาพในการรับฟังลดลง	3.96	0.83	มาก	2
3. รบกวนขณะพักผ่อนหย่อนใจ	3.81	1.01	มาก	3
4. รบกวนการสื่อสาร และสนทนา	3.79	0.86	มาก	4
5. ก่อให้เกิดความเครียด เสี่ยงสุขภาพจิต	3.72	1.07	มาก	5

จากตารางที่ 2 ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตรที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านเสียง พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุกรายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ เสียงรบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ ($\mu = 3.97$) ลำดับที่ 2 ทำให้ประสิทธิภาพในการรับฟังลดลง ($\mu = 3.96$) และลำดับที่ 3 คือ รบกวนขณะพักผ่อนหย่อนใจ ($\mu = 3.81$)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสันสะเทือน

รายการ	ค่าคะแนนเฉลี่ย (μ)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. เกิดคลื่นสึนามิรอบกวน				
อุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ	3.81	0.90	มาก	1
2. เกิดคลื่นสึนามิรอบกวน				
อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์	3.79	0.94	มาก	2
3. กระทบกระเทือนต่อตึกสูงและ				
อาคารปฏิบัติการต่าง ๆ	3.79	0.95	มาก	3
4. กระทบกระเทือนต่ออาคาร				
บ้านเรือน และถนนก่อกำเนิด				
เกิดการชำรุดเสียหาย	3.71	1.01	มาก	4
5. ส่งผลกระทบต่อกรทรงตัว	3.49	1.03	มาก	5

จากตารางที่ 3 ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง)

คณะเทคโนโลยีการเกษตรที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านความสันสะเทือนพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุก รายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ เกิดคลื่นสึนามิรอบกวนอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ ($\mu = 3.81$) ลำดับที่ 2 คือ เกิดคลื่นสึนามิรอบกวนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และ กระทบกระเทือนต่อตึกสูงและอาคารปฏิบัติการต่าง ๆ ($\mu = 3.79$) และลำดับที่ 3 คือ กระทบกระเทือนต่ออาคารบ้านเรือน และ ถนน ก่อกำเนิดให้เกิดการชำรุดเสียหาย ($\mu = 3.71$)

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสภาพอากาศ

รายการ	ค่าคะแนน เฉลี่ย (μ)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)	ระดับความ คิดเห็น	ลำดับ
1. มลพิษจากฝุ่นละออง คาร์บอน และก๊าซพิษต่าง ๆ ก่อให้เกิดโรค เกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ	3.93	0.94	มาก	1
2. มลพิษจากฝุ่นละอองที่กระจาย อยู่ในอากาศเพิ่มมากขึ้น	3.88	0.80	มาก	2
3. ทำให้เสี่ยงต่อการเป็น โรคทาง- ระบบทางเดินหายใจ	3.88	0.92	มาก	3
4. มลพิษจากคาร์บอน และก๊าซพิษต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น	3.86	0.86	มาก	4
5. อากาศร้อนขึ้น เนื่องจากไอร้อน- ของเครื่องบินสะสมในอากาศ	3.79	0.91	มาก	5
6. ก่อให้เกิดฝนกรด	3.61	1.01	มาก	6

จากตารางที่ 4 ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตรที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านอากาศ พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุกรายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ มลพิษจากฝุ่นละอองคาร์บอน และก๊าซพิษต่าง ๆ ก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ($\mu = 3.93$) ลำดับที่ 2 คือ มลพิษจากฝุ่นละอองที่กระจายอยู่ในอากาศเพิ่มมากขึ้นและทำให้เสี่ยงต่อการเป็น โรคทางระบบทางเดินหายใจ ($\mu = 3.88$) และลำดับที่ 3 คือ มลพิษจากคาร์บอน และก๊าซพิษต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ($\mu = 3.86$)

ตารางที่ 5 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสภาพการจราจร

รายการ	ค่าคะแนนเฉลี่ย (μ)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. การจราจรหนาแน่นขึ้น	4.06	0.86	มาก	1
2. ควันเสียจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น	4.06	0.82	มาก	2
3. เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น	4.05	0.82	มาก	3
4. ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	4.02	0.77	มาก	4
5. ก่อให้เกิดความเครียดจากการเดินทาง	4.00	0.85	มาก	5
6. ถนนชำรุด ทรุดโทรม	3.94	0.87	มาก	6
7. ควันเสียก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ	3.91	0.92	มาก	7
8. เส้นทางรถคนมากมามีการขยายตัวมากขึ้น	4.05	0.81	มาก	8

จากตารางที่ 5 ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตรที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านการจราจร พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุกรายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ การจราจรหนาแน่นขึ้น และควันเสียจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ($\mu = 4.06$) ลำดับที่ 2 คือ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น และเส้นทางรถคนมากมามีการขยายตัวมากขึ้น ($\mu = 4.05$) และลำดับที่ 3 คือ ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ($\mu = 4.02$)

ตารางที่ 6 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ

รายการ	ค่าคะแนนเฉลี่ย (μ)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. อาคาร และสิ่งก่อสร้าง เพิ่มมากขึ้นทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น	4.03	0.79	มาก	1
2. มีเส้นทางในการคมนาคมมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้าส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง	3.92	0.88	มาก	2
3. ส่งผลเสียต่อสุขภาพทางกายใจ อารมณ์	3.92	1.00	มาก	3
4. ที่อยู่อาศัยของสัตว์ประจำถิ่น เช่น นก ถูกทำลายและก่อให้เกิดความไม่สมดุลต่อระบบนิเวศ	3.98	0.76	มาก	4
5. เกิดปัญหาขยะมูลฝอย	3.86	0.81	มาก	5
6. ปรับปรุง ซ่อมแซม ถนนในเส้นทางต่างๆ และตกแต่งภูมิทัศน์ให้สวยงาม	3.85	0.81	มาก	6
7. เกิดสภาวะแหล่งเสื่อมโทรม	3.83	0.92	มาก	7
8. เกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย	3.78	0.94	มาก	8

จากตารางที่ 6 ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตรที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุกรายการ โดย 3 ลำดับแรก คืออาคารและสิ่งก่อสร้าง เพิ่มมากขึ้นทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น ($\mu = 4.03$) ลำดับที่ 2 คือ ที่อยู่อาศัยของสัตว์ประจำถิ่น เช่น นก ถูกทำลายและ ก่อให้เกิดความไม่สมดุลต่อระบบนิเวศ ($\mu = 3.98$) และลำดับที่ 3 คือ มีเส้นทางในการคมนาคมมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้าส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง และ ส่งผลเสียต่อสุขภาพทางกายใจ อารมณ์ ($\mu = 3.92$)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 7 ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจและสังคม

รายการ	ค่าคะแนนเฉลี่ย (μ)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก และ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ	4.13	0.90	มาก	1
2. ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม การก่อการร้าย	4.09	0.79	มาก	2
3. คนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้น	4.04	0.85	มาก	3
4. การคมนาคมขนส่งสะดวก-สบายขึ้น	3.94	0.90	มาก	4
5. เศรษฐกิจมีการขยายตัว มีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น	3.91	0.87	มาก	5
6. เผยแพร่ชื่อเสียงของประเทศ และ ทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาสู่ประเทศเพิ่มขึ้น	3.92	0.84	มาก	6
7. มีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง	3.83	0.87	มาก	7
8. ลดการว่างงาน มีอาชีพรองรับเพิ่มมากขึ้น	3.79	0.96	มาก	8

จากตารางที่ 7 ความคิดเห็นของนักศึกษาลัทธิสุตรวินยาศาสตร์บัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง)

คณะเทคโนโลยีการเกษตรที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านเศรษฐกิจและสังคมพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุกรายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก และ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ($\mu = 4.13$) ลำดับที่ 2 คือ ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม การก่อการร้าย ($\mu = 4.09$) และ ลำดับที่ 3 คือ คนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้น ($\mu = 4.04$)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับการเปิดใช้สนามบิน

ตารางที่ 8 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รายการ	ความถี่ (คน)	ลำดับความคิดเห็น
1. ต้องการให้มีรถไฟฟ้ามาถึงสถาบัน	12	1
2. ทำให้สภาพแวดล้อมเสีย	10	2
3. ทำให้เกิดฝุ่นละอองมากเนื่องจากการก่อสร้าง	9	3
4. ต้องการให้มีเครื่องป้องกันเสียงภายในอาคารเรียน	6	4
5. ต้องการให้เพิ่มช่องการจราจร	6	4
6. ต้องการให้สนามบินเปิดใช้	5	5
7. เสียงเครื่องบินรบกวนสมาธิ	5	5
8. อาจเกิดปัญหาการจราจรติดขัด	5	5
9. ไม่ต้องการให้สนามบินเปิดใช้	3	6
10. ทำให้สุขภาพจิตเสีย	3	6
11. ต้องการให้ปรับปรุงสถานที่ในสถาบันให้ดีขึ้น	2	7
12. ต้องการให้ปลูกต้นไม้บริเวณสถาบันมากๆ เพื่อเพิ่มร่มเงา	1	8
13. การเดินทางสะดวกมากขึ้น	1	8

จากตารางที่ 8 แสดงสิ่งที่นักศึกษาเห็นว่าการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควรมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านเสียง ความั่นสะเทือน อากาศ การจราจร ภูมิทัศน์ และทัศนียภาพ และด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า สิ่งที่นักศึกษาต้องการให้มีการปรับปรุงและเพิ่มเติมมากที่สุดคือ ต้องการให้มีรถไฟฟ้ามาถึงสถาบัน รองลงมา คือ การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทำให้สภาพแวดล้อมเสียและลำดับสุดท้าย คือ ทำให้เกิดฝุ่นละอองมากเนื่องจากการก่อสร้าง

4.2 วิจัยรณผล

จากการศึกษาสภาพทั่วไป ของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่า ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาชาย มีอายุระหว่าง 20 - 21 ปี และส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาภาควิชาพืชสวน ซึ่งเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 มีเกรดเฉลี่ยสะสมในภาคเรียนที่ผ่านมาอยู่ที่ 2.00 - 2.99 สำหรับค่าใช้จ่ายที่ได้รับต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 3,000 - 5,000 บาท

ลักษณะที่พื้กอาศัยส่วนใหญ่เป็นหอพักเอกชน ซึ่งบริเวณเขตที่พื้กอาศัยอยู่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตลาดกระบังและเมื่อทำอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการราคาเช่าห้องก็อาจมีการปรับตัวและการเดินทางมาเรียนของนักศึกษาส่วนใหญ่เดินทางโดยรถประจำทางโดยใช้เวลาในการเดินทางส่วนใหญ่ น้อยกว่า 20 นาที แต่เมื่อมีการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิอาจส่งผลให้ใช้เวลามากขึ้นเนื่องจากสภาพการจราจรติดขัด เพราะปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น

จากการศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาที่มีต่อการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่าง ๆ สามารถวิจารณ์ผลได้ดังนี้

ด้านเสียง พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมากต่อการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในประเด็น เสียงรบกวนสมาธิในการเรียน และการอ่านหนังสือ ทำให้ประสิทธิภาพในการรับฟังลดลงและรบกวน ขณะพื้กผ่อนหย่อนใจ ซึ่งสอดคล้องกับปราวณี พันธุสินชัย (2538:119) กล่าวว่า เสียงของเครื่องบิน ซึ่งมีความดังในระดับสูง เมื่อได้ยินติดต่อกันเป็นเวลานานย่อมก่อให้เกิดการสูญเสียการได้ยิน และมีผลเสียต่อประสิทธิภาพในการทำงาน และการเรียนในชีวิตประจำวัน

ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก โดยการเกิดคลื่นสัญญาณรบกวนอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ รวมทั้ง อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และ อาจส่งผลกระทบต่อตึกสูงและอาคารปฏิบัติการต่าง ๆ บ้านเรือน รวมทั้งถนนก่อให้เกิดการชำรุดเสียหาย ซึ่งปราวณี พันธุสินชัย (2538: 119) กล่าวว่า การสั่นของมอเตอร์เครื่องบินก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน และ ส่งผลต่อสุขภาพ เพราะทำให้ร่างกายต้องการออกซิเจนมากขึ้น ปอดและหัวใจทำงานมากขึ้น

ด้านสภาพอากาศ พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก โดยเมื่อมีการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จะส่งผลให้การจราจรหนาแน่นขึ้นเกิดควันพิษจากฝุ่นละอองและก๊าซพิษกระจายอยู่ในอากาศเพิ่มมากขึ้น ทั้งยังสภาพอากาศจะร้อนมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ ทิมคอนซัลติงเอนจิเนียริง-แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (2548: 849) กล่าวว่า เนื่องจากไอร้อนของเครื่องบินทำให้เกิดการสะสมทางอากาศทำให้การระบายอากาศไม่ดีเท่าที่ควรและส่งผลต่อสภาพจิตใจ เกิดฝุ่นละอองและควันต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นซึ่งจะทำให้ส่งผลเสียต่อสุขภาพ

ด้านการจราจร พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ในประเด็นของ การจราจรหนาแน่นขึ้นทำให้ต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นในการเดินทาง และเสียงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น และมลพิษจากฝุ่น ควัน และเขม่ารถยนต์มีมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2548: 3) กล่าวว่า เมื่อสภาพการจราจรหนาแน่นขึ้นปริมาณรถมีจำนวน

เพิ่มขึ้นก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนส่งผลให้สภาพถนน เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือความชำรุด เสียหาย ก่อนระยะเวลาที่กำหนด

ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ในประเด็นของ อาคาร และสิ่งก่อสร้าง เพิ่มมากขึ้นทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น คือ ที่อยู่อาศัยของสัตว์ ประจําถิ่น เช่น นก ถูกทำลายและ ก่อให้เกิดความไม่สมดุลต่อระบบนิเวศ และ ส่งผลเสียต่อ สุขภาพทางกาย ใจ อารมณ์ ซึ่งสอดคล้องกับ ประกอบ ชื่นชม (2548: 35) กล่าวว่า ด้านภูมิทัศน์- และทัศนียภาพ มีผลต่อการได้เห็น การได้ยิน ซึ่งส่งผลต่ออารมณ์และจิตใจ ธรรมชาติที่สวยงามที่ เคยเห็นจะหมดไป อนาคตจะเห็นแต่ตึก อาคารพาณิชย์ อาคารธุรกิจต่าง ๆ ตลอดทั้งสภาพแวดล้อม วงจรชีวิตของสัตว์ต่าง ๆ ก็จะหมดไป สิ่งที่จะเข้ามาแทนที่คือ ปัญหาอาชญากรรม นำมาเสีย ปัญหาขยะมูลฝอย เป็นต้น

ด้านเศรษฐกิจและสังคมพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ประเด็นของ ค่าครองชีพ ปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก และ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหญ่ก่อให้เกิดปัญหา สังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม การก่อการร้าย และ คนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้นซึ่ง สอดคล้องกับ ทิมคอนซัลตัง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (2548: 849) ได้กล่าวว่าเมื่อ เศรษฐกิจมีการขยายตัวมากขึ้น มีความเจริญในด้านต่าง ๆ มากขึ้นมีการอพยพของคนเข้ามาอยู่อาศัย มากขึ้นเพราะมีอาชีพรองรับ มีการกระจายรายได้ เป็นที่รู้จักของชาวต่างชาติ ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาและนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ การเดินทางมีความสะดวกสบายขึ้น เมื่อเศรษฐกิจมีการ ขยายตัวขึ้น ก็จะส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพที่สูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก ที่อยู่อาศัย ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ใน การดำรงชีวิตและอาจส่งผลให้ความนิยมต่อการเข้ามาเรียนในสถาบันลดน้อยลง เพราะมลภาวะ ด้านต่าง ๆ มากขึ้น และเมื่อมีประชากรเพิ่มมากขึ้น ความปลอดภัยในการดำรงชีพจะลดน้อยลง อันตรายด้านต่าง ๆ อาจมีเพิ่มมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุป

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง 2) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2548 ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3) เพื่อศึกษาความคิดเห็นและรวมไปถึงข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.1.1 สภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

การศึกษาสภาพทั่วไปของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่า ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาชาย (ร้อยละ 67.30) นอกนั้นเป็นนักศึกษาหญิง (ร้อยละ 32.70) อายุระหว่าง 20 – 21 ปี (ร้อยละ 54.20) รองลงมาอายุ 22 – 23 ปี (ร้อยละ 42.50) และอายุ 24 – 25 ปี (ร้อยละ 3.30) ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 38.00) รองลงมาคือภาควิชาเทคโนโลยีการผลิตพืช (ร้อยละ 34.00) และภาควิชาเทคนิคเกษตร (ร้อยละ 28.10) เกินครึ่งเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 (ร้อยละ 55.60) นอกนั้นเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 2 (ร้อยละ 44.40) เกรดเฉลี่ยสะสมในภาคเรียนที่ผ่านมาส่วนใหญ่ได้คะแนนเฉลี่ย 2.00 – 2.99 (ร้อยละ 70.60) รองลงมาคือ 3.00 – 4.00 (ร้อยละ 17.640) และ 1.00 – 1.99 (ร้อยละ 11.80) ค่าใช้จ่ายที่ได้รับต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 3,000 – 5,000 บาท (ร้อยละ 49.01) รองลงมา 5,001 – 7,000 บาท (ร้อยละ 30.10) และ น้อยกว่า 3,000 บาท (ร้อยละ 7.84) ลักษณะที่พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นหอพักเอกชน (ร้อยละ 66.01) รองลงมาคือบ้านตนเอง (ร้อยละ 14.40) และหอพักสถาบัน (ร้อยละ 13.10) เขตที่พักอาศัยอยู่ในเขตลาดกระบัง (ร้อยละ 83.66) รองลงมาเป็นเขตอื่น ๆ (ร้อยละ 7.00) และ อยู่ในเขตจังหวัดรอบนอกกรุงเทพฯ (ร้อยละ 4.57) การเดินทางมาเรียนของนักศึกษาส่วนใหญ่ เดินทาง โดยรถประจำทาง (ร้อยละ 45.75) รองลงมาเป็นเดินทางโดยรถสองแถวสถาบัน (ร้อยละ 16.33) และ ใช้การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 8.5) เวลาในการเดินทางส่วนใหญ่ใช้เวลาน้อยกว่า 20 นาที (ร้อยละ 59.47) รองลงมาคือ 21 – 30 นาที (ร้อยละ 26.79) และ ใช้เวลา 45 นาทีขึ้นไป (ร้อยละ 7.84)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในงานที่ศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.2 ความคิดเห็นของนักศึกษาที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ความคิดเห็น เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ ของนักศึกษาหลักสูตร วิทยาศาสตร์บัณฑิต คณะเทคโนโลยีการเกษตร (2 ปีต่อเนื่อง) ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง สรุปได้ดังนี้

ด้านเสียง พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุกรายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ เสียงรบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ ($\mu = 3.97$) ลำดับที่ 2 ทำให้ประสิทธิภาพในการรับฟังลดลง ($\mu = 3.96$) และลำดับที่ 3 คือ รบกวนขณะพักผ่อนหย่อนใจ ($\mu = 3.81$)

ด้านการสัมผัสเขื่อน พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุก รายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ เกิดคลื่น-สัญญาณรบกวนอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ ($\mu = 3.81$) ลำดับที่ 2 คือ เกิดคลื่นสัญญาณรบกวนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และ กระทบกระเทือนต่อตึกสูงและอาคาร ปฏิบัติการต่าง ๆ ($\mu = 3.79$) และลำดับที่ 3 คือ กระทบกระเทือนต่ออาคารบ้านเรือน และ ถนน ก่อให้เกิดการชำรุดเสียหาย ($\mu = 3.71$)

ด้านสภาพอากาศ พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุก รายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ มลพิษจากฝุ่นละอองควันและก๊าซพิษต่าง ๆ ก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบ ทางเดินหายใจ ($\mu = 3.93$) ลำดับที่ 2 คือ มลพิษจากฝุ่นละอองที่กระจายอยู่ในอากาศเพิ่มมากขึ้นและ ทำให้เสี่ยงต่อการเป็นโรคทางระบบทางเดินหายใจ ($\mu = 3.88$) และลำดับที่ 3 คือ มลพิษจากควัน และก๊าซพิษต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ($\mu = 3.86$)

ด้านสภาพการจราจร พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุก รายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ การจราจรหนาแน่นขึ้นและควันเสียจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ($\mu = 4.06$) ลำดับที่ 2 คือ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น และเส้นทางการคมนาคมมีกรขยายตัวมากขึ้น ($\mu = 4.05$) และลำดับที่ 3 คือ ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ($\mu = 4.02$)

ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุก รายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ อาคาร และสิ่งก่อสร้าง เพิ่มมากขึ้นทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมือง มากขึ้น ($\mu = 4.03$) ลำดับที่ 2 คือ ที่อยู่อาศัยของสัตว์ประจำถิ่น เช่น นก ถูกทำลายและ ก่อให้เกิด ความไม่สมดุลต่อระบบนิเวศ ($\mu = 3.98$) และลำดับที่ 3 คือ มีเส้นทางในการคมนาคมมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้าส่งผลให้เกิดความสะดวกรสบายในการเดินทาง และ ส่งผลเสียต่อสุขภาพทางกาย ใจ อารมณ์ ($\mu = 3.92$)

ด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\mu = 3.50 - 4.49$) ทุก รายการ โดย 3 ลำดับแรก คือ ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก และ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ($\mu = 4.13$) เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่ 2 คือ ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม การก่อ-
การร้าย ($\mu = 4.09$) และ ลำดับที่ 3 คือ คนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้น ($\mu = 4.04$)

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะจากการทำวิจัย

จากการศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่างๆ
ของนักศึกษาหลักสูตรศึกษาศาสตรบัณฑิต (2ปีต่อ-เนื่อง)

คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา
2548

1. ควรมีการศึกษา ปรับปรุง และแก้ไขเกี่ยวกับปัญหาด้านต่างๆอย่างจริงจัง ก่อนที่จะมีการ
เปิดใช้จริง
2. ต้องมีการจัดระบบในการเรียน การสอนให้ดี เช่น ห้องเรียนควรมีมาตรการในการ
จัดการด้านของเสียง เนื่องจากจะต้องมีเครื่องบินวิ่งขึ้น- ลงวันละหลายรอบ จะก่อให้เกิดความ
รำคาญและส่งผลต่อการเรียน การสนทนาและการสื่อสาร
3. ต้องการให้มีการเพิ่มเส้นทางจราจร เพื่อป้องกันปัญหาในด้านสภาพการจราจร ที่จะ
เกิดขึ้นเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เปิดใช้ถ้าเป็นไปได้ต้องการให้มีรถไฟฟ้ามายังลาดกระบัง
เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางแก่นักศึกษา และประชาชนในเขตลาดกระบัง และเขตใกล้เคียง
รวมถึงราคาของใช้ต่างๆและค่าครองชีพ ที่ปรับตัวสูงขึ้นตามสภาวะเศรษฐกิจ ต้องการให้ผู้
ที่เกี่ยวข้องช่วยเหลือในเรื่องนี้ด้วย

5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ผู้ทำการวิจัยควรมีการวางแผน เตรียมความพร้อมในการดำเนินงาน และ การเก็บ
รวบรวมข้อมูล เพื่อช่วยให้การเก็บรวบรวมข้อมูลได้เร็วขึ้นง่ายต่อการวิเคราะห์ สรุปผล และช่วยให้
งานวิจัยบรรลุเป้าหมาย ทำให้งานวิจัยที่ออกมามีประสิทธิภาพมากขึ้น
2. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับความคิดเห็นในเรื่องการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับกลุ่ม
ประชากรที่แตกต่างไปจากนี้ เพื่อที่จะ ได้ทราบความคิดเห็น ว่าเหมือนหรือต่างกันอย่างไร
3. ในการทำการวิจัยไม่ควรใช้แบบสอบถามที่มีข้อคำถามมากเกินไป แต่ต้องตั้งคำถามให้
มีความกระชับและเข้าใจง่าย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- กานดา นาคะเวช. 2543. การวิจัยทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สถาบัน-
ราชภัฏพระนคร. 185 น.
- ณรงค์ ฌ เชียงใหม่. 2525. มลพิษสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์. 248 น.
- ท่าอากาศยานไทย. 2548. “สนามบินสุวรรณภูมิ ความภูมิใจของคนไทย”. ท่าอากาศยาน-
สุวรรณภูมิ. แหล่งที่มา : <http://www.airportthai.co.th>, 28 พฤศจิกายน 2548.
- ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด. 2547. รายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บท
การจัดการและมาตรการลดและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของ สจล. อัน-
เนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. กรุงเทพฯ: 303 น.
- ประกอบ ชื่นชม. “ทัศนของสมาชิกเขตลาดกระบังต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” วารสารเทพฯ-
ร่วมกล้า. ปีที่ 18 ฉบับที่ 2 (มกราคม 2548). น. 15.
- ประคอง กรรณสูตร. 2538. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 360 น.
- ปราณี พันธุ์สินชัย. 2538. มลพิษอุตสาหกรรม. กรุงเทพฯ: สมาคมวิศวกรสิ่งแวดล้อมแห่ง-
ประเทศไทย. 119 น.
- เพ็ญแข แสงแก้ว. 2541. การวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 274 น.
- ราชบัณฑิตยสถาน. 2542. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2535. กรุงเทพฯ: อักษร-
เจริญทัศน์. 934 น.
- สมักร สุนทรเวช. 2548. ตำนานหนองูท่าและการเมือง CTX. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ :
แอดมิพรินต์ จำกัด. 322 น.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. “สุวรรณภูมิ...สนามบินแห่งเอเชีย”
วารสาร สนข.สาร. ปีที่ 5 ฉบับที่ 5 (กันยายน – ตุลาคม 2546) .น. 10.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. “สุวรรณภูมิ...สนามบินแห่งเอเชีย”
วารสาร สนข.สาร. ปีที่ 6 ฉบับที่ 3 (กันยายน – ตุลาคม 2546) .น. 18.
- สำนักงานบริหารโครงการและก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. 2547. “ท่าอากาศยาน-
สุวรรณภูมิศูนย์กลางการบินของเอเชียอาคเนย์”. โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.
แหล่งที่มา : <http://www.suvarnabhumiairport.com>, 28 พฤศจิกายน 2548.
- สุรสิทธิ์ สุดแสง. 2547. “ความเป็นมาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” สนามบินสุวรรณภูมิ.
แหล่งที่มา : <http://www.rakbankerd.com/coutry>, 12 พฤศจิกายน 2548.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถาม

เรื่อง

ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง)
คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิด
ใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำชี้แจง

1. กรุณาอ่านคำชี้แจงในแต่ละตอนให้เข้าใจก่อนลงมือกรอกแบบสอบถาม
2. กรุณาอ่านข้อความแต่ละข้ออย่างละเอียด และกรุณาตอบคำถามทุกข้อ การเว้นไม่ตอบ
ข้อใดข้อหนึ่งจะส่งผลให้แบบสอบถามไม่สมบูรณ์

3. คำตอบของท่านใช้เป็นข้อมูล เพื่อสรุปผลการวิจัยเป็นส่วนรวม จะไม่มีผลต่อตัวท่าน
แต่ประการใด และคำตอบของท่านจะถูกเก็บไว้เป็นความลับ โดยใช้ประโยชน์เพื่อการวิจัยเท่านั้น

4. แบบสอบถามชุดนี้แบ่งเป็น 3 ตอนคือ

ตอนที่ 1 สถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลัง จากการใช้

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งแบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ด้านเสียง
- ด้านการสิ้นสะท้อน
- ด้านอากาศ
- ด้านการจราจร
- ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพ
- ด้านเศรษฐกิจและสังคม

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นอื่น ๆ เกี่ยวกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

นายชลชาติ สายมาตร

ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไปของนักศึกษา

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย / ลงใน [] หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงหรือเดิม
ข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้

1. เพศ

[] ชาย

[] หญิง

2. อายุ(โปรดระบุ).....

3. ท่านกำลังศึกษาอยู่ในภาควิชาใด ของหลักสูตร วิทยาศาสตร์บัณฑิต (ต่อเนื่อง 2 ปี)

คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

[] ภาควิชาเทคโนโลยีการผลิตพืช

[] ภาควิชาเทคนิคเกษตร

[] ภาควิชาพืชสวน

4. ปัจจุบันท่านกำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่.....

5. ท่านมีเกรดเฉลี่ยสะสม (ถึงภาคเรียนที่ 1 / 2548).....

6. ค่าใช้จ่ายที่ท่าน ได้รับเฉลี่ย / เดือน

[] น้อยกว่า 3,000 บาท

[] ระหว่าง 3,000-5,000 บาท

[] ระหว่าง 5,001-7,000 บาท

[] ระหว่าง 7,001 - 9,000 บาท

[] มากกว่า 9,001 บาทขึ้นไป

7. ที่พักอาศัยของท่านอยู่ในลักษณะใด

[] หอพักเอกชน

[] หอพักสถาบัน

[] บ้านเช่า

[] บ้านของตนเอง

[] อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

8. ท่านพักอาศัยอยู่พื้นที่ใด

[] เขตลาดกระบัง

[] เขตมีนบุรี

[] เขตหนองจอก

[] จังหวัดรอบนอกกรุงเทพ ฯ เช่น สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี เป็นต้น

[] อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

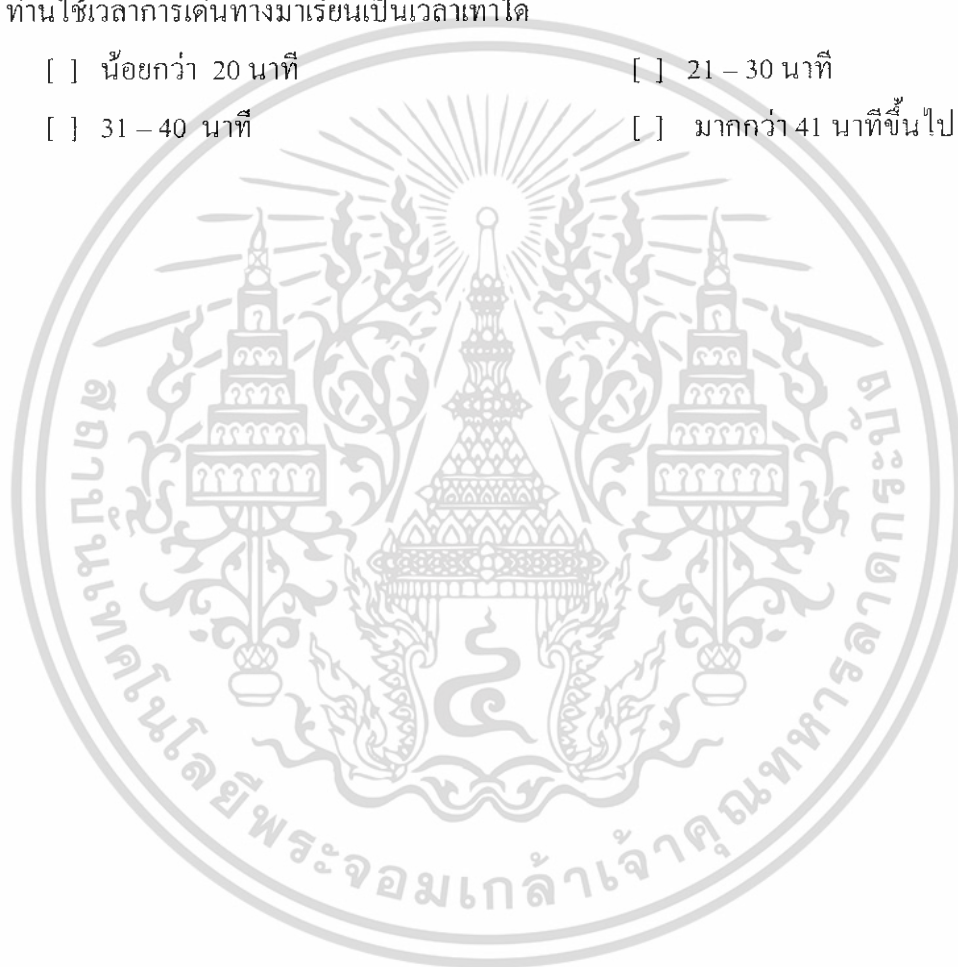
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

9. ท่านมาเรียน โดยวิธีใด

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> รถประจำทาง | <input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์ |
| <input type="checkbox"/> รถตู้ | <input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนตัว |
| <input type="checkbox"/> รถสองแถว สถาบัน | <input type="checkbox"/> รถไฟ |
| <input type="checkbox"/> รถจักรยาน | <input type="checkbox"/> เดินเท้า |
| <input type="checkbox"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ)..... | |

10. ท่านใช้เวลาการเดินทางมาเรียนเป็นเวลาเท่าใด

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 20 นาที | <input type="checkbox"/> 21 – 30 นาที |
| <input type="checkbox"/> 31 – 40 นาที | <input type="checkbox"/> มากกว่า 41 นาทีขึ้นไป |



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำชี้แจง กรุณาอ่านข้อความทางซ้ายมือทีละข้อ 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

รบกวนสมาชิในการเรียนและการอ่านหนังสือ

รายการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
1. ด้านเสียง					
1.1 ทำให้ประสิทธิภาพในการรับฟังลดลง					
1.2 รบกวนสมาธิในการเรียนและการอ่านหนังสือ					
1.3 รบกวนการสื่อสารและสนทนา					
1.4 รบกวนขณะพักผ่อนหย่อนใจ					
1.5 ก่อให้เกิดคาเครียด เสียสุขภาพจิต					
2. ด้านการสั่นสะเทือน					
2.1 เกิดคลื่นสัญญาณรบกวนอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ					
2.2 ส่งผลกระทบต่อการทำงาน					
2.3 เกิดคลื่นสัญญาณรบกวนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์					
2.4 กระทบกระเทือนต่อตึกสูงและอาคารปฏิบัติการต่าง ๆ					
2.5 กระทบกระเทือนต่ออาคารบ้านเรือน และถนน					
ก่อให้เกิดการชำรุดเสียหาย					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษายเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
3. ด้านอากาศ					
3.1 ก่อให้เกิดฝนกรด					
3.2 มลพิษจากฝุ่นละอองที่กระจายอยู่ในอากาศเพิ่มมากขึ้น					
3.3 มลพิษจากควัน และก๊าซพิษต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น					
3.4 อากาศร้อนขึ้น เนื่องจากไอร้อนของเครื่องบินสะสมในอากาศ					
3.5 มลพิษจากฝุ่นละออง ควันและก๊าซพิษต่าง ๆ ก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ					
3.6 ทำให้เสี่ยงต่อการเป็นโรคทางระบบทางเดินหายใจ					
4. ด้านการจราจร					
4.1 การจราจรหนาแน่นขึ้น					
4.2 ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น					
4.3 เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น					
4.4 ถนนชำรุด ท่อทรุดโทรม					
4.5 ควันเสียจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น					
4.6 ควันเสียก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ					
4.7 ก่อให้เกิดความเครียดจากการเดินทาง					
4.8 เส้นทางคมนาคมมีการขยายตัวมากขึ้น					
5. ด้านภูมิทัศน์ และทัศนียภาพ					
5.1 อาคาร และสิ่งก่อสร้าง เพิ่มมากขึ้นทำให้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น					
5.2 มีเส้นทางในการคมนาคมมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้า ส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ ในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปยังเว็บไซต์ต่าง ๆ
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3 ปรับปรุง ซ่อมแซม ถนนในเส้นทางต่างๆ และตกแต่ง ภูมิทัศน์ให้สวยงาม				
5.4 ที่อยู่อาศัยของสัตว์ประจำถิ่น เช่น นก ถูกทำลายและ ก่อให้เกิดความไม่สมดุลต่อระบบนิเวศ				
5.5 เกิดปัญหาขยะมูลฝอย				
5.6 เกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย				
5.7 เกิดสภาวะแห้งแล้งเสื่อมโทรม				
5.8 ส่งผลเสียต่อสุขภาพ,ใจ,อารมณ์				
6 ด้านเศรษฐกิจและสังคม				
6.1 การคมนาคมขนส่งสะดวกสบายขึ้น				
6.2 เศรษฐกิจมีการขยายตัว มีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น				
6.3 มีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึง				
6.4 ลดการว่างงาน มีอาชีพรองรับเพิ่มมากขึ้น				
6.5 เผยแพร่ชื่อเสียงของประเทศให้เป็นที่รู้จักของ นักท่องเที่ยวทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาสู่ประเทศเพิ่มขึ้น				
6.6 คนในสังคมมีการแข่งขันกันสูงขึ้น				
6.7 ค่าครองชีพปรับตัวสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก และ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ				
6.8 ชุมชนขยายตัวเป็นเมืองใหม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม การก่อการร้าย				

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

นายชลชาติ สายมาตร

ผู้วิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



บันทึกข้อความ

49

ส่วนราชการ ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สจล. โทร. 3699, 6072

ที่ ศร 0524.04/ 0948 วันที่ | มีนาคม 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพด้านเครื่องมือการวิจัย

เรียน อาจารย์จำลอง ศรีสุวรรณ

ด้วย นายชลชาติ สายมาตร นักศึกษาหลักสูตรต่อเนื่อง ชั้นปีที่ 2 สาขาวิชาเทคโนโลยีการเกษตร-การผลิตสัตว์ ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะทำการศึกษาค้นคว้าประกอบการทำปัญหาพิเศษเรื่อง “ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพด้านความถูกต้องของเครื่องมือในการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของนายชลชาติ สายมาตร ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้การเก็บรวบรวมข้อมูลของนักศึกษา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา คณะฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

(รองศาสตราจารย์ รวีวรรณ ชินะตระกูล)

คณบดี คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



บันทึกข้อความ

50

ส่วนราชการ ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สจล. โทร. 3699, 6072

ที่ ศร 0524.04/ 0948 วันที่ 1 มีนาคม 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพด้านเครื่องมือการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.รัชดากร พลภักดิ์

ด้วย นายชลชาติ สายมาตร์ นักศึกษาหลักสูตรต่อเนื่อง ชั้นปีที่ 2 สาขาวิชาเทคโนโลยีการเกษตร-การผลิตสัตว์ ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะทำการศึกษาค้นคว้าประกอบการทำปัญหาพิเศษเรื่อง “ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพด้านความถูกต้องของเครื่องมือในการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของนายชลชาติ สายมาตร์ ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้การเก็บรวบรวมข้อมูลของนักศึกษา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา คณะฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

(รองศาสตราจารย์ รวีวรรณ ชินะตระกูล)

คณบดี คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



บันทึกข้อความ

51

ส่วนราชการ ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สจล. โทร. 3699, 6072

ที่ ศธ 0524.04/ 0948 วันที่ 1 มีนาคม 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพด้านเครื่องมือการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร. ภัคพงศ์ ปวงสุข

ด้วย นายชลชาติ สายมาตร นักศึกษาหลักสูตรต่อเนื่อง ชั้นปีที่ 2 สาขาวิชาเทคโนโลยีการเกษตร-การผลิตสัตว์ ภาควิชาครุศาสตร์เกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะทำการศึกษาค้นคว้าประกอบการทำปัญหาพิเศษเรื่อง “ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพด้านความถูกต้องของเครื่องมือในการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต (2 ปีต่อเนื่อง) คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่มีต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของนายชลชาติ สายมาตร ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้การเก็บรวบรวมข้อมูลของนักศึกษา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา คณะฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

(รองศาสตราจารย์ รวีวรรณ ชินะตระกูล)

คณบดี คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้