



รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์

ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน
ในชุมชนใกล้เคียง

Impact of Suvarnabhumi Airport on the quality of life of the near
community

ผศ. ขนิษฐา อุนะรัตน์

อาจารย์พนิดา จันทกรรณต์

อาจารย์ศุจิพงศ์ ฉัตราคม

ได้รับทุนสนับสนุนงานวิจัยจากเงินงบประมาณแผ่นดินประจำปีงบประมาณ 2551

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชื่อโครงการ (ภาษาไทย) ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน
ในชุมชนใกล้เคียง

แหล่งเงิน ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากแหล่งเงินงบประมาณ

ประจำปีงบประมาณ 2551 จำนวนเงินที่ได้รับการสนับสนุน 452,000 บาท

ระยะเวลาทำการวิจัย 1 ปี ตั้งแต่ ตุลาคม 2550 ถึง กันยายน 2551

หัวหน้าโครงการ ผศ.ชนิษฐา อุณะรัตน์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

ผู้ร่วมโครงการวิจัย อาจารย์พนิดา จันทร์กานต์และอาจารย์ศุภิพงษ์ ฉัตราคม

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง และเพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงที่มีต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อมีการเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาระยะหนึ่ง กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ชุมชนในเขตลาดกระบัง จำนวน 455 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ สถิติที่ใช้ในการวิจัยคือค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษา พบว่า ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านต่าง ๆ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า ด้านสิ่งแวดล้อมมีผลกระทบมากที่สุด รองลงมาคือด้านสุขภาพจิต ด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ และด้านสาธารณสุข โดยลำดับและจากการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อยู่ในชุมชน ทำให้ได้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนี้ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการแก่งแย่งผลประโยชน์ของคนในชุมชนทั้งในการประกอบอาชีพหลักและอาชีพเสริม มีการขายที่ดินเกิดขึ้น นอกจากนี้บริเวณพื้นที่โดยรอบปัจจุบันมีผู้คนเข้ามาอยู่อาศัยในชุมชนเพิ่มมากขึ้น รวมถึงแรงงานต่างด้าวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีงานหลายประเภทที่เปิดขึ้นมารองรับท่าอากาศยาน ผลกระทบด้านสังคม พบว่า มีปัญหาอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงปัญหายาเสพติด และความขัดแย้งทางความคิด ซึ่งกลุ่มคนงานก่อสร้าง และแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานก่อสร้างอาคารที่พักต่างๆ ตลอดจนคนที่เข้ามาทำงานในโรงงาน ทำให้เกิดปัญหาทั้งอาชญากรรม และการใช้สารเสพติดของคนในพื้นที่มากขึ้นในด้านระบบสาธารณสุขพบผลกระทบไม่มากนักเนื่องจากระบบสาธารณสุขเหล่านี้เป็นระบบสาธารณสุขมูลฐานที่ภาครัฐหรือภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้บริการได้ดำเนินการอยู่ก่อนแล้ว

คำสำคัญ: ผลกระทบ คุณภาพชีวิต ชุมชนใกล้เคียง สิ่งแวดล้อม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Research Title: The Impact of Suvarnabhumi Airport on the Quality of Life of the Nearby Community

Researcher: Assistant Professor Kanitta Ounarat,

Lecturer Panida JantaraGrant and Lecturer Sujiphong Shatragom

Faculty: Industrial Education

ABSTRACT

This study aimed to investigate the impact of Suvarnabhumi Airport on people's quality of life of the nearby community. The participants of the study were 455 people who live in Ladkrabang Community. The instruments in this study were a questionnaire and an interview. This was a qualitative and quantitative study. Frequency, percentage, mean and standard deviation were employed in data analysis. The result of the study revealed that the impact of Suvarnabhumi Airport on people's quality of life of the nearby community was in the moderate level. The highest impact was on environment and less impacts were on mental health, society, economy and public service respectively. Regarding environment, noise pollution which was caused by aviation, affected their physical and mental health. Regarding way of life, the elder people were most affected by this airport as they had mental illness due to unfamiliarity with rapid change of way of life. In the past, the community around Suvarnabhumi Airport was agricultural community and later it abruptly changed, so people could not adjust themselves to the new environment. They became stressful and ill. Regarding society, there were many problems such as crime, drug addicts, conflict among people. Regarding economy, people in the community tried to take benefits and a lot of foreign labors have moved to live in this community. However, regarding public services, there was little effect on people.

Keywords: Impact, Quality of life, The nearby Community, Environment

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สำเร็จได้ก็เพราะได้รับความร่วมมือจากประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิรวมทั้งหน่วยงานต่างๆที่อยู่โดยรอบสนามบินเช่นเดียวกันที่กรุณาให้ข้อมูลเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้โดยการวิจัยในครั้งนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังและขอขอบพระคุณสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ(วช.) คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมและวิทยาลัยการบิหารและการจัดการที่ให้การสนับสนุนงานวิจัยนี้สำเร็จลงได้ตามวัตถุประสงค์จากแหล่งทุนประเภทเงินงบประมาณประจำปี 2551



ชนิษฐา อุนะรัตน์
พนิดา จันทกรรณต์
ศุจิพงศ์ ฉัตรราคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	2
1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย.....	2
1.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย	3
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องคุณภาพชีวิต.....	5
2.2 การดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	14
2.3 ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต.....	22
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	33
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1 ประชากร กลุ่มตัวอย่างและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง	38
3.2 การสร้างเครื่องมือ.....	38
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	39
3.4 การทดสอบเครื่องมือ	41
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	41
3.6 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	41
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	
4.1 สัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	43
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของแบบสอบถาม	43
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของแบบสัมภาษณ์.....	84
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการวิจัย	90
5.2 อภิปรายผล	91
5.3 ข้อเสนอแนะ	95
บรรณานุกรม.....	96

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และตั้งอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

ภาคผนวก

แบบสรุปผลการประเมินความรู้ความเข้าใจก่อนเข้ารับการอบรม.....	100
แบบสอบถาม.....	104
แนวคำถามการสัมภาษณ์.....	111
ภาพถ่ายชุมชนรอบสนามบินสุวรรณภูมิ.....	113
ข้อมูลประวัติคณະนักวิจัย.....	117



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 ตารางข้อมูลทั่วไปของแบบสอบถาม.....	43
4.2 ตารางแสดงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพของประชาชนในชุมชนด้านต่าง ๆ โดยภาพรวม.....	47
4.3 ตารางแสดงผลกระทบของท่านอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน.....	47
4.4 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามเพศ.....	51
4.5 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามเพศ.....	51
4.6 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขจำแนกตามเพศ.....	52
4.7 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามเพศ.....	52
4.8 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามเพศ.....	53
4.9 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามอายุ.....	53
4.10 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามอายุ.....	53
4.11 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขจำแนกตามอายุ.....	54
4.12 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามอายุ.....	54
4.13 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามอายุ.....	55
4.14 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามสถานภาพ.....	55
4.15 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามสถานภาพ.....	56
4.16 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขจำแนกตามสถานภาพ.....	56
4.17 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามสถานภาพ.....	57

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และทั้งอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.34 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามที่ดินที่ใช้ อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ	66
4.35 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามที่ดินที่ใช้ อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ	67
4.36 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขประจำแนกตามที่ดินที่ใช้ อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ	67
4.37 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมประจำแนกตามที่ดินที่ใช้ อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ	68
4.38 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตประจำแนกตามที่ดินที่ใช้ อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ.....	68
4.39 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามรายได้รวม ของครอบครัว	69
4.40 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามรายได้รวม ของครอบครัว	70
4.41 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขประจำแนกตามรายได้รวม ของครอบครัว	70
4.42 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมประจำแนกตามรายได้รวม ของครอบครัว	71
4.43 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตประจำแนกตามรายได้รวม ของครอบครัว	71
4.44 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามรายจ่ายรวม ของครอบครัว.....	72

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.45 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามรายจ่ายรวมของ ครอบครัว.....	73
4.46 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคจำแนกตามรายจ่ายรวม ของครอบครัว.....	74
4.47 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามรายจ่ายรวม ของครอบครัว.....	74
4.48 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามรายจ่ายรวม ของครอบครัว.....	75
4.49 ตารางทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ.....	76
4.50 ตารางข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	83

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ชุมชนบริเวณโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิในอดีตเป็นชุมชนที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างช้า ๆ และค่อยเป็นค่อยไปตามลักษณะของชุมชนบริเวณรอบนอกกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ และแม้ว่าจะมีข่าวการจะก่อสร้างสนามบินมาเป็นเวลานานร่วม 40 ปีแล้วแต่ก็มิได้ทำให้กระบวนการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ-สังคมในชุมชนเหล่านี้มีลักษณะแตกต่างไปจากที่เคยเป็นมามากนัก ทั้งนี้เนื่องจากความไม่แน่นอนของโครงการซึ่งการตัดสินใจขึ้นกับปัจจัยกำหนดมากมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยทางการเมืองซึ่งในช่วงเวลานั้นค่อนข้างขาดเสถียรภาพ อย่างไรก็ตามหลังจากการตัดสินใจที่ชัดเจนและการเริ่มลงมือก่อสร้างอย่างจริงจังนับแต่ปี พ.ศ. 2534 กระบวนการเปลี่ยนแปลงก็เริ่มพัฒนาแตกต่างออกไปจากที่เคยเป็นมาในอดีตอย่างรวดเร็ว

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วนับแต่มีการเริ่มต้นก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิและการพัฒนาระบบถนนโดยรอบเป็นต้นมาก็คือการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการใช้ประโยชน์จากที่ดินซึ่งเน้นที่การใช้ที่ดินเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์มากยิ่งขึ้นเพื่อรองรับธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับสนามบิน โดยจะเห็นได้จากจำนวนอาคารพาณิชย์และหมู่บ้านจัดสรรทุกระดับทั้งระดับบน ระดับกลางและระดับล่างที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง (บริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่จำกัด, 2544-2545) นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงนี้ยังกระทบต่อโครงสร้างอาชีพหลักในชุมชนรอบ ๆ โดยที่อาชีพด้านการเกษตรลดจำนวนลง และอาชีพด้านบริการและการค้าเพิ่มจำนวนมากขึ้น

ผลกระทบสำคัญของโครงการสนามบินสุวรรณภูมิต่อชุมชนโดยรอบอาจแบ่งได้เป็น 2 ด้านสำคัญคือ ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม/จิตวิทยา โดยผลด้านเศรษฐกิจได้แก่ผลกระทบต่ออาชีพและรายได้ของคนในชุมชนเดิม การสร้างอาชีพใหม่และการย้ายถิ่นเข้ามาประกอบอาชีพใหม่ๆ ของคนจากชุมชนอื่น การเกิดโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ ตลอดจนการตกต่ำและเติบโตของธุรกิจประเภทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ส่วนผลทางด้านสังคมนั้นได้แก่ผลจากกระบวนการปรับเปลี่ยนเป็นชุมชนเมืองที่ก้าวหน้ามากขึ้นอย่างรวดเร็ว และความแออัดของประชากรที่โยกย้ายเข้ามาพำนักอาศัยในพื้นที่โดยรอบสนามบินซึ่งส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ภายในชุมชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลจากกระบวนการผสมกลมกลืนทางสังคมระหว่างคนในชุมชนดั้งเดิมกับผู้ที่ย้ายถิ่นเข้ามาซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นเร็วกว่าที่เคยเป็นมาในอดีต และผลจากความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมตลอดจนมลภาวะต่าง ๆ เช่นมลภาวะทางเสียง และการจราจรที่หนาแน่นเพิ่มขึ้นมาก เป็นต้น นอกจากนี้การที่ที่ดินจำนวนมากถูกกันไว้เพื่อใช้รองรับน้ำสำหรับป้องกันน้ำท่วมบริเวณสนามบินโดยเฉพาะ ก็ทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบเนื่องจากการจะระบายน้ำผ่านพื้นที่ดังกล่าวเพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วมขังนอกเขตที่กำหนดไว้ไม่อาจทำได้อีกต่อไป ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของคนในชุมชน

แม้ว่าในช่วงการเตรียมการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมินั้นจะได้มีการสำรวจและประเมินผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบที่อาจเกิดขึ้นมาแล้วในระดับหนึ่ง แต่การสำรวจดังกล่าวเป็นเพียงการประเมินผลจากการคาดการณ์ล่วงหน้า ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงหลังจากเปิดใช้สนามบินเต็มรูปแบบนั้นอาจแตกต่างไปจากความคาดหมายได้ โดยผลกระทบบางอย่างอาจรุนแรงมากหรือน้อยกว่าที่คาด ผลบางอย่างที่คาดหมายอาจไม่เกิดขึ้น ในขณะที่อาจเกิดผลกระทบบางอย่างซึ่งไม่ได้คาดหมายขึ้นได้เช่นเดียวกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เนื่องจากโครงการสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบอย่างกว้างขวางทั้งทางบวกและทางลบอย่างมีอาจหลีกเลี่ยงได้ การศึกษาและประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมต่อชุมชนโดยรอบจึงเป็นเรื่องที่จำเป็นต้องดำเนินการเพื่อตรวจสอบผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง โดยศึกษาทั้งผลกระทบต่อชุมชนและกลุ่มอาชีพต่าง ๆ เพื่อที่จะทำความเข้าใจให้ชัดเจนอันจะนำไปสู่การบรรเทาหรือขจัดผลทางลบให้หมดไปหรือเหลือน้อยที่สุด และเพิ่มผลทางบวกให้มากยิ่งขึ้นอันจะนำไปสู่สังคมและสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชนและสังคมไทยต่อไป นอกจากนี้การศึกษาดังกล่าวถึงผลกระทบของการเปิดสนามบินสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบยังเป็นการตอบสนองแนวทางการพัฒนาคนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ในส่วนแผนยุทธศาสตร์สุขภาพจิตตามแผนพัฒนาสุขภาพแห่งชาติซึ่งเน้นการพัฒนาคนให้มีสุขภาพที่ดี ครอบคลุมทั้งมิติทางกาย ใจ สังคม และ จิตวิญญาณ เพื่อสร้างสังคมที่เป็นธรรม เอื้อเอื้อเกื้อกูลกัน ไม่กดขี่หรือเอารัดเอาเปรียบกัน เคารพในคุณค่าความเป็นมนุษย์เสมอกัน ไม่เบียดเบียนตนเอง ผู้อื่น และไม่เบียดเบียนธรรมชาติ รวมทั้งเชื่อมโยงกับเหตุปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม การเมือง และสิ่งแวดล้อม ให้มีความพอดี มีดุลยภาพ และสอดคล้องเชื่อมโยงกับปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง (กรมสุขภาพจิต ,2549) ทั้งนี้การพัฒนาคนให้มีความสมบูรณ์พร้อม ครอบคลุมในทุกมิตินั้น จิตใจถือเป็นพื้นฐานสำคัญที่จะเป็นภูมิคุ้มกันต่อการปรับตัวในสถานการณ์ต่าง ๆ ของสังคมที่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในยุคปัจจุบัน ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาในมิติอื่น ๆ เพื่อให้สามารถสร้างประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติได้ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

เพื่อศึกษาผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงเพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงที่มีต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อมีการเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการของท่าอากาศยานฯ ระยะเวลาหนึ่ง

1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย

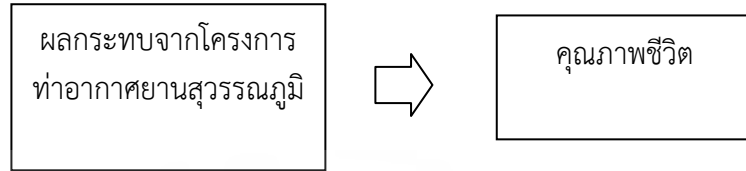
พื้นที่ชุมชนใกล้เคียงโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกอบด้วย เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น ดังนั้นในการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ สังคมและคุณภาพชีวิตจะครอบคลุมพื้นที่ชุมชนในเขตลาดกระบังเป็นหลัก (ทั้งนี้จะพิจารณาร่วมกับข้อจำกัดทางกายภาพและเขตการปกครองด้วย)

การศึกษาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตในที่นี้จะศึกษาครอบคลุมถึง การประกอบอาชีพ รายได้ ค่าครองชีพ ระบบสาธารณสุข ปลอดภัยในชีวิต การพักผ่อนหย่อนใจ ด้านร่างกาย ด้านจิตใจ ความสัมพันธ์ด้านสังคม และด้านสภาพแวดล้อม ตลอดจนความคิดเห็นของประชากรที่อาศัยในพื้นที่ศึกษาที่มีต่อโครงการ

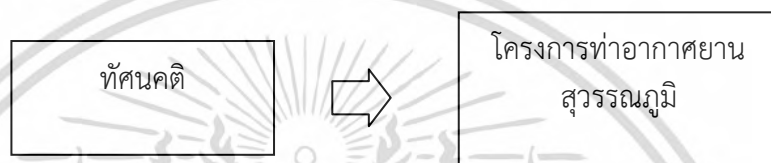
1.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้มีกรอบแนวความคิด 2 ประเด็นคือ

1.



2.



1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

ผลกระทบ (Impact) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงใดๆที่นำจะเกิดจากการดำเนินโครงการเปิดบริการของสนามบินสุวรรณภูมิ ที่ส่งผลต่อสังคม ตั้งแต่ระดับบุคคล สถาบัน ชุมชน ฯลฯ ทั้งด้านวิถีชีวิต โครงสร้างและแบบแผนทางเศรษฐกิจ สุขภาพและความปลอดภัย และทัศนคติอย่างหนึ่งอย่างใดหรือหลายอย่างพร้อมกัน (Clack, 1997)

คุณภาพชีวิต หมายถึง คุณภาพชีวิตในภาพรวมซึ่งแสดงถึงสภาพความเป็นอยู่ของประชาชน ทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนการรับรู้ของบุคคลต่อสถานะในชีวิตของเขาภายใต้บริบทของวัฒนธรรม และค่านิยมในสังคมที่พวกเขาอาศัยอยู่โดยสัมพันธ์กับเป้าหมาย ความคาดหวัง มาตรฐานของสังคมและสิ่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสถานการณ์ที่ตนเข้าไปเกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์ หรือ ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งทัศนคติอาจจะเป็นบวกหรือลบ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เป็นการเพิ่มองค์ความรู้ทางด้านวิชาการในเรื่องคุณภาพชีวิตของคนไทย ซึ่งในปัจจุบันยังมีการศึกษาวิจัยไม่มากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการศึกษาที่เน้นการหามาตรวัดที่เป็นมาตรฐานและองค์ความรู้ปัจจัยต่าง ๆ ที่นำมาประยุกต์ใช้และอ้างอิงได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6.2 ประโยชน์ในการนำไปประยุกต์ เนื่องจากข้อมูลการสำรวจคุณภาพชีวิตในเบื้องต้นจะเป็นข้อมูลชี้ให้เห็นถึงผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฝ่ายการเมืองและฝ่ายบริหารสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ไปใช้ในการวางแผนปรับปรุงการจัดบริการสาธารณะต่าง ๆ ให้ครอบคลุม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนรอบบริเวณสนามบิณสุวรรณภูมิ ทั้งนี้เพราะข้อมูลดังกล่าวได้สะท้อนถึงความพึงพอใจในชีวิตของคนในชุมชน ซึ่งจะทำให้การวางแผนพัฒนาเขตดังกล่าวในอนาคตสามารถตอบสนองตรงกับความต้องการของประชาชน ผู้รับบริการได้มากยิ่งขึ้น

นอกจากนั้น ข้อมูลจากการสำรวจคุณภาพชีวิตของประชาชนในครั้งนี้ จะเป็นข้อมูลพื้นฐานที่ผู้บริหารสามารถจะนำไปใช้ประกอบการวางแผนพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนไทยต่อไป และเป็นแนวทางสำหรับนักวิชาการที่สนใจการศึกษาเรื่องคุณภาพชีวิตสามารถนำไปศึกษาอ้างอิงต่อไปได้อีกด้วย

1. เป็นประโยชน์สำหรับการประเมินโครงการสนามบิณสุวรรณภูมิต่อไป

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง เป็นการศึกษาด้านคุณภาพชีวิตในด้านการประกอบอาชีพ รายได้ ค่าครองชีพ ระบบสาธารณสุข โภชนา ความปลอดภัยในชีวิต การพักผ่อนหย่อนใจ ด้านร่างกาย ด้านจิตใจ ความสัมพันธ์ด้านสังคม และด้านสภาพแวดล้อม โดยมีแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า ดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต

2.1.1 ความหมายของคุณภาพชีวิต

2.1.2 องค์ประกอบเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต

2.1.3 การพัฒนาเครื่องมือชี้วัดและการประเมินคุณภาพชีวิต

2.2 การดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.3 ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต

คำว่า “คุณภาพชีวิต” ได้มีการกล่าวถึงตั้งแต่สมัยโบราณ โดยอริสโตเติล นักปรัชญาชาวตะวันตกได้กล่าวไว้ว่า ความสุขคือ เป้าหมายที่ทุกคนแสวงหา ความสุขเป็นสิ่งที่พระเจ้าประทานให้ ความสุขของมนุษย์คือ การอยู่ดีและทำดี (McKeon, 1947 cited in Zhan, 1992)

ส่วนในวัฒนธรรมของชาวจีนแนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตถูกสอดแทรกอยู่ในศิลปะวรรณกรรม ปรัชญาและการแพทย์แผนโบราณ โดยรากฐานวิถีชีวิตของชาวจีนยึดถือหลักสำคัญ 2 ประการคือหยินและหยาง ความสมดุลกันของหยินและหยางคือ คุณภาพชีวิตของชาวจีน(Zhan, 1992)

ส่วนในประเทศไทย กาญจนา แก้วเทพ (2541) กล่าวว่า สังคมไทยได้ตอบรับแนวคิดคุณภาพชีวิตได้รวดเร็วเนื่องจากแนวคิดพื้นฐานในการใช้ชีวิตของคนไทยมีรากฐานเรื่องคุณภาพชีวิตอยู่แล้ว ดังที่มักมีคำกล่าว ติดปากคนไทยว่า “ความไม่มีโรค เป็นลาภอันประเสริฐ” “มีชีวิตอยู่ไม่หวังรำรวย เอาแค่ว่ากินพอใช้” และ “ทำพอมีกินมีทาน”

2.1.1 ความหมายของคุณภาพชีวิต

คุณภาพชีวิต เป็นมโนทัศน์ที่มีความหมายซับซ้อน และยากในการให้ความหมายหรือให้คำนิยาม การให้ความหมายของคุณภาพชีวิตในแต่ละบุคคลจะแตกต่างกันออกไปและมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา (Burkhardt, 1989) การศึกษาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตที่ผ่านมาจึงมีการให้ความหมายและทัศนะต่างๆ ที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่จะนำแนวคิดนี้ไปใช้ (Ferrans, 1992) อย่างไรก็ตามได้มีผู้ให้ความหมายของคุณภาพชีวิตไว้หลากหลาย ดังนี้

Flanagan (1978) กล่าวว่า คุณภาพชีวิต หมายถึง ความพึงพอใจในชีวิตในเรื่องต่าง ๆ

Hang and Folmar (1986) คุณภาพชีวิต หมายถึง การที่บุคคลประกอบด้วยองค์ประกอบ 4 ด้าน คือการมีสุขภาพดี มีรายได้เพียงพอ ไม่มีความผิดปกติทางด้านจิตใจ และการมีสัมพันธภาพกับบุคคลอื่นๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Ferrans (1992) กล่าวว่า คุณภาพชีวิต หมายถึง ความเป็นสุข (Sense of well being) ซึ่งเป็นผลมาจากความรู้สึก พึงพอใจ หรือไม่พึงพอใจในแต่ละด้านของชีวิตที่มีความสำคัญต่อบุคคลนั้นๆ

Meeberg (1993) กล่าวว่า ความหมายของคุณภาพชีวิตที่ผ่านมาแบ่งเป็น 4 ลักษณะ คือ

- 1) ความพึงพอใจในชีวิตของบุคคล
- 2) การรับรู้เกี่ยวกับความพึงพอใจ หรือความปรารถนาในชีวิตของบุคคล
- 3) สภาวะทางด้านร่างกาย จิตใจ สังคม และด้านอารมณ์ของบุคคล
- 4) การอธิบายด้านวัตถุวิสัยเกี่ยวกับสภาพการดำรงชีวิตที่มีความเพียงพอ และไม่เป็นอันตรายคุกคามต่อชีวิตของบุคคล

WHOQOL group (1996) คุณภาพชีวิต หมายถึง การรับรู้ส่วนบุคคลตามสถานะในการดำรงชีวิตในสังคม โดยสัมพันธ์กับเป้าหมายและความคาดหวังของตนเอง ภายใต้บริบทของวัฒนธรรม ค่านิยม มาตรฐานของสังคมและสิ่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ด้านร่างกาย ด้านจิตใจ ด้านความสัมพันธ์ทางสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม

Ampapron Puavilai (2000) กล่าวถึงความหมายคุณภาพชีวิตไว้ว่า เป็นความสุขพึงพอใจในชีวิต และความผาสุก

FADDA (2003) กล่าวว่า คุณภาพชีวิต หมายถึง ระดับความผาสุก (Well-being) ความพึงพอใจ (Satisfaction) และความสุข (Happiness)

นิพนธ์ คันธเสวี (2531) ได้สรุปว่า คุณภาพชีวิต หมายถึง สภาพความเป็นอยู่ของบุคคลในด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม ความคิด และจิตใจ ซึ่งรวมเอาทุกอย่างของชีวิตไว้หมด

ศิริ ฮามสุโพธิ์ (2536) อธิบายว่า คุณภาพชีวิตหมายถึง ชีวิตของบุคคลที่สามารถดำรงอยู่ในสังคมได้อย่างเหมาะสมไม่ก่อให้เกิดปัญหา และไม่เป็นภาระแก่สังคม เป็นชีวิตที่มีความสมบูรณ์ทั้งร่างกายและจิตใจ สามารถดำรงชีวิตได้อย่างชอบธรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม ค่านิยมของสังคม สามารถแก้ไขปัญหาตลอดจนการแสวงหาสิ่งที่ปรารถนาให้ได้มาอย่างถูกต้องภายใต้เครื่องมือและทรัพยากรที่มีอยู่

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2538) คุณภาพชีวิตประกอบด้วย คำ 2 คำ คุณภาพกับชีวิต คุณภาพ หมายถึง ลักษณะความดี ลักษณะประจำของบุคคล ส่วนชีวิต หมายถึง ความเป็นอยู่ ดังนั้น คุณภาพชีวิต หมายถึง ลักษณะความเป็นอยู่ของบุคคล

กระทรวงสาธารณสุข (2542) กล่าวว่า คุณภาพชีวิต หมายถึง การดำรงชีวิตของมนุษย์ในระดับที่เหมาะสมตามความจำเป็นพื้นฐานในสังคมหนึ่งๆ ในช่วงเวลาหนึ่ง

จากที่ได้กล่าวมา สามารถสรุปได้ว่า คุณภาพชีวิต หมายถึง สภาพความเป็นอยู่หรือลักษณะความเป็นอยู่ที่ดี มีความสุข และมีความพึงพอใจของบุคคล ซึ่งประกอบไปด้วยองค์ประกอบต่างๆ และอยู่ภายใต้สภาพแวดล้อมทางสังคมที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ให้ความหมายของคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไว้ว่า คุณภาพชีวิต หมายถึง สภาพความเป็นอยู่ที่ดี มีความสุข และพึงพอใจของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งประกอบด้วยองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1.2 องค์ประกอบเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต

นอกจากการให้ความหมายของคุณภาพชีวิตของนักวิชาการและองค์กรต่างๆ แล้ว ยังมี การกล่าวถึงองค์ประกอบเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตไว้ ดังนี้

Ampapron Puavilai (2000) กล่าวว่า คุณภาพชีวิต มีองค์ประกอบ 3 ด้านคือ ด้านร่างกาย ด้านจิตใจ ด้านเศรษฐกิจและสังคม

FADDA (2003) กล่าวว่า คุณภาพชีวิต มี 4 องค์ประกอบคือ องค์ประกอบธรรมชาติที่อยู่อาศัย องค์ประกอบความเป็นมนุษย์ องค์ประกอบด้านร่างกาย และองค์ประกอบสังคมวัฒนธรรม

สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2541) สรุปว่าคุณภาพชีวิต หมายถึง สภาพความเป็นอยู่และความพึงพอใจของประชาชน สภาพแวดล้อมทางกายภาพ สภาพแวดล้อมทางสังคม สุขภาพกาย สุขภาพจิต สาธารณูปโภค ครบครัน สังคม การงาน สติปัญญา การรับข้อมูลข่าวสาร การพักผ่อนหย่อนใจ และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

การกำหนดองค์ประกอบคุณภาพชีวิตในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สังเคราะห์มาจากแนวคิดองค์ประกอบเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของสำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2541) ประกอบกับข้อมูลจากรายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการรวบรวมข้อคิดเห็นและทัศนคติของประชากรในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังต่อโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งแต่ละองค์ประกอบที่กำหนดขึ้น ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร งานวิจัยในรายละเอียดของแต่ละองค์ประกอบ ดังนี้

1) ด้านเศรษฐกิจ

การศึกษาองค์ประกอบคุณภาพชีวิตด้านเศรษฐกิจ มีนักวิชาการหลายท่านได้ทำการศึกษาโดยพิจารณาจากอาชีพ ลักษณะงานที่ทำ ความเพียงพอของรายได้ ความมั่นคงในชีวิตไว้ดังนี้ Flanagan (1978) กล่าวว่า องค์ประกอบคุณภาพชีวิตด้านการประกอบอาชีพและการทำงาน ได้แก่ มีความสนใจและทำหายกับงานที่ทำ รู้สึกเห็นคุณค่าในงานที่ทำ พึงพอใจกับการทำงานได้ดี มีความสามารถในการเรียนรู้จดจำและปฏิบัติงานได้ประสบผลสำเร็จ

อุทมพร จามรมาน (2530) ศึกษาคุณภาพชีวิตของคนกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาองค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ พิจารณาจาก อาชีพหลัก อาชีพรอง รายได้ ทรัพย์สิน ที่ดิน และชั่วโมงการทำงาน

สมพร รักความสุข (2537) ศึกษาคุณภาพชีวิตของแม่บ้านในย่านโรงโม่หิน คุณภาพชีวิตด้านเศรษฐกิจ พิจารณาจาก อาชีพและลักษณะงานที่ทำ อาชีพสามี รายได้ครอบครัว การมีเงินออม การมีหนี้สิน การมีบ้านเป็นของตนเอง การมีที่ดิน และความเพียงพอของรายได้

พนิษฐา พานิชชีวะกุล & เพ็ญจันทร์ ประดับมุข (2542) กล่าวว่า คุณภาพชีวิตด้านเศรษฐกิจและชีวิตการทำงาน พิจารณา รายได้ การเป็นเจ้าของทรัพย์สิน สภาพการเงินในรอบปี ลักษณะงานอาชีพ ผลผลิตทางการเกษตร สภาพแวดล้อมในการทำงานเกษตรกรรม สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ การกู้เงินเพื่อการดำรงชีพ การพัฒนาตนเองในการประกอบอาชีพ ความมั่นคงในชีวิต

ศิริณี ปันคำ (2542) ศึกษาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุในชนบทจังหวัดเชียงราย ด้านปัจจัยพื้นฐานและความมั่นคงทางการเงิน พิจารณาจาก เครื่องนุ่งห่ม ห้องน้ำ สิ่งอำนวยความสะดวก สภาพแวดล้อมในบ้าน รายได้ รายจ่าย ทรัพย์สินสมบัติ การเป็นที่พึ่งทางการเงินแก่บุตร หลักประกันเมื่อเจ็บป่วย แหล่งสนับสนุนทางการเงิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2541) กล่าวว่า คุณภาพชีวิตด้านการงาน พิจารณาจาก ความยากลำบากในการทำงาน งานที่ทำ ทำให้สุขภาพเสื่อม ผลตอบแทนมีความยุติธรรม อำนาจการตัดสินใจในการปฏิบัติงานตามหน้าที่ งานที่ทำน่าสนใจภาคภูมิใจ การทำงานสำเร็จตามเป้าหมาย ความสามารถในการทำงาน ความปลอดภัย ความสนุกสนานในการทำงาน สถานที่ทำงาน โอกาสความก้าวหน้า ความพอใจกับรายได้

ดังนั้น องค์ประกอบของคุณภาพชีวิตในด้านเศรษฐกิจ จึงพิจารณาได้จากการมีอาชีพ ผลตอบแทน หรือรายได้ สถานะทางการเงิน ความพึงพอใจในงาน ลักษณะของงาน อาชีพเสริม การออม และการแบ่งแย่งผลประโยชน์ของคนในชุมชน เป็นต้น

2) ด้านสังคม

สภาพแวดล้อมทางสังคม เป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่ง ครอบคลุมถึง ความเป็นระเบียบของชุมชน ความปลอดภัยในชีวิต/ทรัพย์สิน การห้วงโยการโครงการทรัพย์สินในบ้านเรือน/ที่อยู่อาศัย การมีคนติดยาเสพติด เช่น ยาบ้า ดมกาว มีการพนัน ความขัดแย้งทางความคิด ปัญหาอาชญากรรม ความรู้สึกหวาดกลัวในการเดินทาง ความแออัดของที่อยู่อาศัย ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านที่สามารถพูดคุยได้ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกันของผู้อยู่อาศัยในชุมชน การร่วมกิจกรรม กลุ่ม/ชมรม/องค์กร การยอมรับในสังคม วัฒนธรรมและประเพณีดั้งเดิมในท้องถิ่น วิถีชีวิตดั้งเดิม การพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งมีนักวิชาการได้ให้แนวคิด ข้อค้นพบเกี่ยวกับผลกระทบด้านสังคมดังต่อไปนี้

Taylor et al (1991) ที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบด้านจิตสังคมของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการขยะมูลฝอยในออนตารีโอ พบว่า ผลกระทบด้านสังคม ได้แก่ การถูกประทับตราสังคมรังเกียจ การเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่ ผลกระทบในแง่บวก ได้แก่ ความร่วมมือกันในการแก้ปัญหา และการสร้างศักยภาพของชุมชนโดยการพัฒนาเครือข่าย

สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2541) ได้ศึกษาคุณภาพชีวิตด้านสภาพแวดล้อมทางสังคมโดยพิจารณาจาก ชุมชนมีคนติดยาเสพติด เช่น ยาบ้า ดมกาว ชุมชนมีคนมีการเล่นหวยใต้ดิน ชุมชนมีคนเล่นการพนัน ละแวกบ้านมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน บริเวณบ้านมีสถานเริงรมย์ทำให้เห็นภาพไม่เหมาะสม

สุนันท์ บุราณรัมย์ และคณะ (2542) กล่าวว่า ประชากรเป็นปัจจัยสำคัญและมีอิทธิพลต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตคือ การเปลี่ยนแปลงทางประชากร การย้ายถิ่น จำนวนหรือขนาดความหนาแน่น การกระจายตัว การอพยพจากชนบทไปหางานทำ ยิ่งก่อให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม ปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติดและอื่นๆ

เลิศชัย เจริญธัญรักษ์ และคณะ (2545) ศึกษาเพื่อประเมินผลกระทบจากนโยบายการจัดการขยะมูลฝอยเทศบาล นครขอนแก่น พบว่า ได้รับผลกระทบด้านสังคม ได้แก่ การอพยพย้ายถิ่นของประชาชนใกล้เคียงและมาจากท้องถิ่นอื่น การเปลี่ยนแปลงอาชีพเนื่องจากน้ำชะมูลฝอยที่ไหลลงพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่ใกล้เคียงทำให้ไม่สามารถทำการเกษตรได้ ต้องเปลี่ยนอาชีพเป็นการรับจ้างและอื่นๆ แทน การสูญเสียรายได้จากแหล่งน้ำธรรมชาติ เช่น อ่างเก็บน้ำบ้านช้างงานที่ประชาชนเคยได้อาศัยจับปลาขายสร้างรายได้ มีการปนเปื้อนด้วยน้ำชะมูลฝอยและเศษขยะมูลฝอยทำให้ชาวบ้านไม่สามารถจับปลาขายสร้างรายได้เช่นเดิมเพราะมีความวิตกกังวลในความปลอดภัยสำหรับชาวบ้านที่เลี้ยงโคนมก็มีปัญหาเรื่องโคนมถูกแมลงวันรบกวนทำให้โคผลิตน้ำมน้อยลง และยิ่งก่อให้เกิดความแตกแยกระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น เทศบาลขาดความจริงจังในการแก้ปัญหาและไม่ปฏิบัติตามสัญญาที่ให้ไว้กับประชาชน ทำให้เกิดกระแสต่อต้าน มีความขัดแย้ง และความไม่พอใจของชุมชนจากผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น กลิ่นเหม็น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แมลงวันมาก เศษขยะมูลฝอยเกลื่อนกลาดทำให้ชุมชนไม่น่าอยู่ ประชาชนจากท้องถิ่นอื่นไม่กล้ามาเยี่ยมเยียน เพราะไม่ชินต่อสภาพแวดล้อมทำให้ชุมชนขาดความสัมพันธ์กับชุมชนอื่นๆ

ดังนั้นองค์ประกอบของคุณภาพชีวิตในด้านสังคมจึงพิจารณาได้จาก สภาพสังคมที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางประชากร หรือปรากฏการณ์ต่างๆทางสังคมที่เกิดขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่อคนในสังคม เช่น การย้ายถิ่นฐาน การเกิด การตาย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การเสื่อมโทรมของสังคม ยาเสพติด อาชญากรรม วิถีชีวิตดั้งเดิม เป็นต้น

3) ด้านสาธารณูปโภค

นักวิชาการได้เสนอองค์ประกอบเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตที่ทำให้มีสภาพความเป็นอยู่ที่ดี มีความสะดวกสบาย ทำให้เกิดความมั่นคงในที่อยู่อาศัย ซึ่งเกี่ยวข้องกับสาธารณูปโภค ดังนี้

Flanagan (1978) กล่าวว่า องค์ประกอบในการดำรงชีวิต ได้แก่ การมีอาหารที่ดื่มที่ อยู่อาศัย ทรัพย์สินสมบัติ ความสะดวกสบาย ความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ และความคาดหวังกับสิ่งเหล่านี้ในอนาคต

WHOOL group (1996) ได้กำหนดการประเมินคุณภาพชีวิต พิจารณาจากการคมนาคมสะดวก การมีแหล่งประโยชน์ด้านการเงิน สถานบริการสาธารณสุข และสังคมสงเคราะห์

อุทุมพร จามรมาน (2530) ศึกษาคุณภาพชีวิตของคนในกรุงเทพมหานคร โดยวิเคราะห์องค์ประกอบคุณภาพชีวิต และกำหนดองค์ประกอบคุณภาพชีวิตสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ การบริหารด้านไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ ทางเดินในบ้าน สภาพถนน

สุภัญญา ไพศาลธรรม (2538) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชนบทในจังหวัดนครราชสีมา พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตประกอบด้วย การมีระบบประปา การมีศูนย์สาธารณสุขมูลฐาน การมีน้ำดื่มที่สะอาดเพียงพอตลอดปี การมีภาวะโภชนาการที่ดี การมีการศึกษา การมีที่อยู่อาศัยที่ถูกสุขลักษณะ

อรรวรรณ สุทธางกูร (2539) ได้ศึกษาหาองค์ประกอบคุณภาพชีวิตและความมั่นคงในที่อยู่อาศัยของชุมชนแออัดในกรุงเทพมหานคร พบว่าองค์ประกอบคุณภาพชีวิตด้านที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย ความมั่นคงในที่อยู่อาศัย ทางเดินเท้าใน ชุมชน และโทรศัพท์สาธารณะ และองค์ประกอบด้านสภาพความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งประกอบด้วยน้ำประปา สถานรับเลี้ยงเด็กก่อนวัยเรียน

สถาคนาจารย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2540) ศึกษาคุณภาพชีวิตในมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตทุกๆ ด้าน คือมีปัญหาในด้านถนน การจราจร รถโดยสาร ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ อาหารและเครื่องบริโภค

สำนักวิจัยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2541) ได้พัฒนามาตรวัดคุณภาพชีวิตของคนในเขตเมืองภาคกลาง องค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ การบริการของโรงพยาบาลหรือสถานบริการของรัฐ ความสะดวกในการเดินทางภายในอำเภอด้วยรถโดยสารสาธารณะ ความสะดวกในการเดินทางระหว่างอำเภอด้วยรถโดยสารสาธารณะ ถนนหนทางในชุมชน ความสะดวกในการใช้น้ำประปาไฟฟ้า โทรศัพท์สาธารณะ ความสะดวกในการใช้บริการห้องสมุดหรือศาลาอ่านหนังสือ

ดังนั้น องค์ประกอบของคุณภาพชีวิตทางด้านสาธารณูปโภค จะพิจารณาได้จากระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ที่ได้รับ เช่น ระบบไฟฟ้า น้ำประปา ระบบโทรศัพท์ เส้นทางคมนาคม การสาธารณสุขมูลฐาน การศึกษา เป็นต้น ซึ่งต้องมีความสะดวกในการเข้าถึงบริการ มีความสมบูรณ์พร้อม ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน และก่อให้เกิดความพึงพอใจต่อประชาชน

4) ด้านสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการได้ศึกษาองค์ประกอบและกำหนดตัวชี้วัดคุณภาพชีวิตด้านสิ่งแวดล้อมโดยการมุ่งเน้นวัดผลกระทบจากมลภาวะที่มีต่อประสาทสัมผัส สภาพแวดล้อมของชุมชนและบ้านที่อยู่อาศัย สภาพแวดล้อมของที่อยู่อาศัยที่ปราศจากมลพิษ เช่น เสียง กลิ่น ภาพไม่น่าดู ได้แก่ เสียงรบกวนจากยานพาหนะ จากวิทยุ โทรทัศน์ การทะเลาะเบาะแว้ง สถานประกอบการใกล้บ้าน และกลิ่นเหม็นจากสถานประกอบการ แหล่งน้ำใกล้บ้าน และกลิ่นเหม็นจากกองขยะมูลฝอย สรุปได้ดังนี้

เย็นใจ เลาหวนิช (2523) กล่าวว่า สภาพแวดล้อมที่เหมาะสมเป็นสิ่งจำเป็นต่อการเพิ่มคุณภาพชีวิต ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ไม่มีมลภาวะ เงียบสงบ เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาตนเอง และอยู่ใกล้ชิดกับธรรมชาติมากที่สุด

อรรธรรณ สุทธางกูร (2539) ได้ศึกษาหาองค์ประกอบคุณภาพชีวิตและความมั่นคงในที่อยู่อาศัยของชุมชนแออัดในกรุงเทพมหานคร พบว่า องค์ประกอบคุณภาพชีวิตที่สำคัญที่สุด คือ องค์ประกอบด้านสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย การได้รับความช่วยเหลือ การมีคณะกรรมการชุมชน การมีทางระบายน้ำ การกำจัดขยะและระบัดของของยาเสพติด

สภาคณาจารย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2540) ทำการศึกษาคุณภาพชีวิตในมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า มีปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย สถานที่และสิ่งก่อสร้างไม่เป็นระเบียบ สภาพแวดล้อมถูกทำลาย ระบบกำจัดขยะไม่ถูกต้อง และเพียงพอ มีเสียงรบกวนจากยานพาหนะและสัตว์เลี้ยง ระบบกำจัดน้ำเสียขาดประสิทธิภาพ ขยะมาก มีกลิ่นเหม็นรบกวน

สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2541) ได้พัฒนามาตรวัดคุณภาพชีวิตของคนในเขตเมืองภาคกลาง โดยใช้จากการทบทวนและรวบรวมตามกรอบแนวคิดของหน่วยงานต่างๆ พบว่า การศึกษาคุณภาพชีวิตด้านสิ่งแวดล้อมทางกายภาพมุ่งเน้นวัดผลกระทบจากมลภาวะที่มีต่อประสาทสัมผัส เช่น เสียง กลิ่น ภาพไม่น่าดู ได้แก่ เสียงรบกวนจากยานพาหนะ จากวิทยุ โทรทัศน์ การทะเลาะเบาะแว้ง สถานประกอบการใกล้บ้าน และกลิ่นเหม็นจากสถานประกอบการ แหล่งน้ำใกล้บ้าน และกลิ่นเหม็นจากกองขยะมูลฝอย

คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2541) ได้ศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตจากการเปลี่ยนจากชุมชนเกษตรกรรมสู่ชุมชนอุตสาหกรรมของตำบลบางพูน ปทุมธานี พบว่า สภาพแวดล้อมด้านกายภาพทำให้ชุมชนเลวลง จากอากาศเสีย มีเสียงดังรบกวน กลิ่นเหม็นรบกวน มีขยะมูลฝอยมาก ที่ดินทำการเกษตรกรรมลดลงมากตามลำดับ

นอกจากนี้ยังมีผู้ศึกษารวบรวมและจัดองค์ประกอบเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสิ่งแวดล้อมในประเทศอังกฤษและอเมริกาที่สอดคล้องกัน ได้แก่ พลังงานที่ใช้ ระดับเสียงรบกวน การจราจรขนส่ง ขยะมูลฝอยและฝุ่นละออง คุณภาพอากาศ มลพิษต่างๆ พื้นที่เสื่อมโทรม ความอุดมสมบูรณ์และมีความปลอดภัย (CURS, 1998; Department of Environment inside Jones & Rise borough, 2002; Calvert-Henderson, 2003)

ดังนั้นสิ่งแวดล้อม จึงเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีความสำคัญต่อคุณภาพชีวิต โดยพิจารณาจากสภาพแวดล้อมของชุมชนและที่อยู่อาศัยที่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และปราศจากมลพิษทางด้านต่างๆ ทั้งมลพิษทางอากาศ ได้แก่ ฝุ่น คิวีน เขม่า ละอองต่างๆ มลพิษทางน้ำ เช่น น้ำเน่าเสีย สารเคมีปนเปื้อนในน้ำ เป็นต้น มลพิษทางเสียง ซึ่งต้องมีความเงียบสงบ ปราศจากเสียงรบกวนต่างๆ และสุดท้ายปัญหาขยะมูลฝอยในชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5) ด้านสุขภาพจิต

การศึกษาและรวบรวมคุณภาพชีวิตด้านสุขภาพจิตที่ผ่านมามีนักวิชาการได้กำหนดตัวชี้วัดคุณภาพชีวิตด้านสุขภาพจิต โดยพิจารณาได้จาก อาการผิดปกติหรืออาการเจ็บป่วยที่เกิดจากความผิดปกติทางจิตใจ ได้แก่

WHOQOL group (1996) ได้กำหนดคุณภาพชีวิตด้านจิตใจพิจารณาจาก การรับรู้ความรู้สึกทางบวกที่บุคคลมีต่อตนเอง ภาพลักษณ์ของตนเอง ความรู้สึกภาคภูมิใจในตนเอง ความมั่นใจในตนเอง ความคิด ความจำ สมาธิ การตัดสินใจ และความสามารถในการเรียนรู้เรื่องราวต่างๆ ของคนที่มีผลต่อการดำเนินชีวิต เช่น การรับรู้ถึงความเชื่อด้านจิตวิญญาณ ศาสนา การให้ความหมายของชีวิต และความเชื่ออื่นๆ ที่มีผลในทางที่ดีต่อการดำเนินชีวิตต่อการเอาชนะอุปสรรค

สมพร รักความสุข (2537) ศึกษาคุณภาพชีวิตของแม่บ้านในย่านอุตสาหกรรมโรงโม่หิน ได้ใช้แบบสำรวจความเครียด ซึ่งประกอบด้วย การมีปัญหาเกี่ยวกับร่างกายหรือเจ็บป่วย การมีอาการสั้น เหงื่อออกมาก หัวใจเต้นแรง รู้สึกเหนื่อย นอนไม่หลับ ท้องเสียปวดท้อง ผื่นร้ายสะดุ้งตกใจตื่น เหงื่อออกตัวเย็นเมื่อมีอาการกลัว รู้สึกเจ็บปวดบ่อยๆ การสูบบุหรี่ เบื่ออาหาร ทำงานได้ช้า อ่อนเพลีย มีนั่งคิดอะไรไม่ออก รู้สึกว่าตัวเองผอมลง เหนื่อยหายใจไม่ทัน คิดว่าตัวเองแข็งแรง กำลังใจดี และคิดว่าตัวเองไม่มีคุณค่าไม่มีใครรักใครสนใจ

สมพร แก้วทองงค์ (2540) ได้ศึกษาคุณภาพชีวิตของประชาชนในบ้านจุฬารักษ์ พัฒนาและหมู่บ้านทั่วไป จังหวัดนครราชสีมา คุณภาพชีวิตด้านสุขภาพจิต พิจารณาได้จากการมีอาการหรือความรู้สึกในรอบปีที่ผ่านมา ได้แก่ การไม่มีสมาธิ ฟุ้งซ่าน ตื่นมากกลางดึกแล้วนอนไม่หลับ ตื่นนอนด้วยความรู้สึกไม่สดชื่น นอนไม่หลับ ผื่นร้าย ผื่นนากแล้ว ขาดความสนใจในสิ่งที่เคยทำ ขาดความสนใจต่อร่างกาย รู้สึกอบอุ่นและมีความรู้สึกดีต่อคนใกล้ชิด เข้ากับเพื่อนง่าย มีความระแวงมีคนจะมาทำร้าย รู้สึกว่าตนมีประโยชน์มีความสามารถ รู้สึกว่าตนตกอยู่ในสิ่งบีบคั้นทุกด้าน รู้สึกชีวิตนี้ไร้ค่า รู้สึกมีความสุขกับกิจกรรมประจำวัน รู้สึกกลัวปราศจากเหตุผล ขาดความเชื่อมั่นในตนเอง มีความสุขในชีวิต คิดว่าตนเองมีโอกาสจะฆ่าตัวตาย มีความรู้สึก ถ้าตายไปจะดีกว่ามีชีวิตอยู่ รู้สึกวิตกกังวลไปทุกเรื่อง และรู้สึกเพียบพร้อมทุกอย่าง

สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2541) ได้พัฒนามาตรวัดคุณภาพชีวิตของคนในเขตเมืองภาคกลางด้านสุขภาพจิต ได้แก่ อาการผิดปกติหรืออาการเจ็บป่วยที่เกิดจากความผิดปกติทางจิตใจ เช่น รู้สึกเบื่ออาหาร หัวใจเต้นเร็วผิดปกติ บางครั้งหายใจไม่สะดวก ปวดกระเพาะ/ท้อง เคยมีอาการท้องเสีย ท้องร่วงโดยไม่ทราบสาเหตุหรือไม่ได้เกิดจากอาหารเป็นพิษ ท้องผูก มีอาการสั้น เหงื่อออกมากผิดปกติ รู้สึกเบื่อหน่ายจะเป็นลม รู้สึกมีนั่ง เวียนศีรษะ รู้สึกปวดเมื่อยตามร่างกาย ไม่อยากออกพบปะผู้คน มีปัญหาเกี่ยวกับการนอนไม่หลับ รับประทานข้าวไม่ลงเมื่อมีปัญหาที่คิดไม่ตก ตื่นนอนตอนเช้าตรู่รู้สึกเซ็งและละห้อยใจ รู้สึกกระตือรือร้น กระฉับกระเฉง รู้สึกหวาดระแวงหรือหวาดกลัว โดยไม่มีสาเหตุ กระวนกระวายใจโดยไม่มีเหตุผล อยากหนีไปจากสภาพเป็นจริงในปัจจุบัน โกรธง่าย คิดฟุ้งซ่านไม่มีสมาธิ

จะเห็นได้ว่า องค์ประกอบของคุณภาพชีวิตในด้านสุขภาพจิต พิจารณาได้จาก ความรู้สึกถึงการมีอาการผิดปกติและอาการเจ็บป่วยทั้งอาการทางจิต เช่น ความพึงพอใจในชีวิต ความสุขสงบของจิตใจ การแก่งแย่งแข่งขัน การเอาเปรียบ ความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ และการเห็นอกเห็นใจกัน เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.3 การพัฒนาเครื่องมือชี้วัดและการประเมินคุณภาพชีวิต

การพัฒนาเครื่องมือชี้วัดเริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 1960 มีจุดเริ่มต้นจากการใช้เครื่องมือทางเศรษฐกิจคือ GNP (gross National Product) เป็นตัวชี้วัดการพัฒนา ซึ่งต่อมาได้เกิดคำถามและความรู้สึกว่าการวัดการพัฒนาเพียงด้านเศรษฐกิจอย่างเดียวคงไม่เพียงพอ จึงมีการมองการพัฒนาที่กว้างมากขึ้นคือ มุ่งที่ “ความเป็นอยู่ที่ดีของสังคม” โดยมองที่ปัจเจกชนและสังคมโดยรวม ในช่วงปี 1970 องค์กรความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development, OECD) ได้พยายามพัฒนาเครื่องมือชี้วัดความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นมาซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญของการพัฒนาเครื่องมือชี้วัดทางสังคมของประเทศต่าง ๆ โดยมีประเด็นทางสังคมที่จัดไว้ในเครื่องมือชี้วัดคือ เน้นที่ประชากร การศึกษา การจ้างงาน รายได้ สุขภาพ ที่อยู่อาศัย ความปลอดภัยทางด้านสาธารณสุข และบรรยากาศทางธุรกิจ นิเวศวิทยา แนวโน้มด้านแรงงาน ความพึงพอใจในงานที่ทำ เยาวชน ศาสนา และประชากร ในช่วงปลายปี 1970 ถึง 1980 ประเด็นความสนใจอยู่ที่ การมีสุขภาพที่ดี การมีครอบครัวที่ดี ความสงบของจิตใจ การใช้เวลาว่าง ระดับความเป็นอยู่ ชนชั้นและการเลื่อนชั้นทางสังคม ในปี 1989-1990 เป็นช่วงที่สำคัญของการพัฒนาเครื่องมือชี้วัด โดยโครงการเพื่อการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nation Project Development, UNDP) ได้จัดทำ “ดัชนีพัฒนามนุษย์” พร้อมทั้งได้รายงานและจัดอันดับประเทศต่างๆ ตามองค์ประกอบพื้นฐาน 3 ประการของดัชนีพัฒนามนุษย์ คือ การมีชีวิตยืนยาว ความรู้ และมาตรฐานความเป็นอยู่ ต่อมาจนถึงปี 2000 การพัฒนาที่ยึดคนเป็นศูนย์กลาง โดยมีจุดมุ่งหมายของการพัฒนาคือ ขจัดความยากจนที่แท้จริง กระจายความยุติธรรมและสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน (สุรางค์ จันทวานิช และ วิศนี ศิลตระกูล, 2541)

สำหรับในประเทศไทยเมื่อสภาพพัฒนาเศรษฐกิจ (ชื่อเมื่อแรกตั้ง) เริ่มแนวคิดเรื่องการพัฒนาใช้จุดเน้นอยู่ที่การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ จนกระทั่งช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (2515-2519) จึงมีการใช้คำว่า “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม” มิติทางสังคมในขณะนั้นครอบคลุมถึง การศึกษา การสาธารณสุข และความปลอดภัย (อมรา พงศาพิชญ์, 2537 อ้างใน สุรางค์ จันทวานิช และ วิศนี ศิลตระกูล, 2541) ในช่วงปี 2510-2520 เริ่มมีการสนใจถึงกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมเพื่อให้ประชาชนมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นในด้านอาหารที่อยู่อาศัย การศึกษา สุขภาพอนามัย การมีงานทำและรายได้เพียงพอ และความยุติธรรมในสังคมแนวคิดเริ่มมีการขยายประเด็นออกไปครอบคลุมรายละเอียดมากขึ้นเริ่มมีคำว่า การพัฒนาชนบท การพัฒนาแบบผสมผสาน การจ้างงานในชนบทและสภาพตำบล ในสมัยพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาชนบทอย่างจริงจัง โดยเฉพาะปี พ.ศ. 2528 ได้เริ่มมีการดำเนินโครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตภายใต้ชื่อโครงการ “โครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในชาติ” (ปชช.) ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยมีศูนย์ประสานการพัฒนาชนบทแห่งชาติ (ศพช.) เป็นหน่วยประสานการดำเนินงานกับ 4 กระทรวงหลัก ต่อมากรมพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย ได้ดำเนินการต่อโดยเป็นหน่วยประสานการดำเนินงานร่วมกับ 6 กระทรวงหลัก ภายใต้ชื่อ โครงการว่า “งานพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรในชนบท” และได้ดำเนินการต่อเนื่องมาตั้งแต่พัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ถึงฉบับที่ 8 (สุรางค์ จันทวานิช และ วิศนี ศิลตระกูล, 2541; สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2541)

ขณะเดียวกันในปี พ.ศ. 2533 ได้มีการตกลงร่วมกันระหว่างองค์การอนามัยโลกกับประเทศสมาชิกทั่วโลกเพื่อการให้สุขภาพดีถ้วนหน้าและคุณภาพชีวิตที่ดี เริ่มจากกำหนด จปฐ.โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในปี พ.ศ. 2524 และโครงการโคราชพัฒนานำ จปฐ. ที่กำหนดโดยประชาชนและหน่วยงานของรัฐบาลปฏิบัติจริงในพื้นที่หมู่บ้านอย่างได้ผล ในปีพ.ศ. 2526 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และจังหวัดอื่นๆ ได้นำแนวความคิด จปฐ. ไปใช้ในการรณรงค์คุณภาพชีวิต ต่อมายังมีการปรับเปลี่ยนตัวชี้วัดความจำเป็นพื้นฐาน 8 หมวด 32 ตัวชี้วัดในปี พ.ศ.2533 ต่อมาในปีพ.ศ. 2535 มีการปรับปรุงเครื่องมือชี้วัด จปฐ. เรื่อยมา ในแต่ละแผนพัฒนาเพื่อให้ความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยปรับปรุงเป็นเครื่องมือชี้วัด จปฐ. เป็น 9 หมวด 37 ตัวชี้วัด ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (กระทรวงสาธารณสุข, 2543) ในปี พ.ศ. 2545 ได้ประกาศให้เป็นปีแห่งการเริ่มต้นรณรงค์สร้างสุขภาพทั่วไทยภายใต้ยุทธศาสตร์ “รวมพลังสร้างสุขภาพ” และในปี พ.ศ. 2547 กระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดเมืองไทยสุขภาพดี (Healthy Thailand) มีเป้าหมายการดำเนินงาน 5 ด้าน ได้แก่ การออกกำลังกาย อาหาร การพัฒนาอารมณ์ การลดโรค และอนามัยสิ่งแวดล้อม โดยกำหนด 10 ตัวชี้วัดในระดับอำเภอและจังหวัด (กระทรวงสาธารณสุข, 2547)

การพัฒนาเครื่องมือชี้วัดคุณภาพชีวิต ในระยะแรกนั้นการประเมินคุณภาพชีวิตโดยใช้เครื่องมือชี้วัดในเชิงปริมาณ (Objective indicator) เน้นการวัดความเจริญทางเศรษฐกิจโดยใช้ GNP (Gross National Product) แต่ GNP ก็ชี้ให้เห็นถึงขนาดการขยายตัวหรือหดตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจเท่านั้น มิได้บ่งชี้ถึงสุขภาพที่ดีของสังคมอย่างแท้จริงและไม่สามารถตอบสนองหรือบ่งชี้ในเชิงจิตวิสัยได้ (สุภางค์ จันทวานิช และ วิศนี ศิลตระกูล, 2541; สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2541) แม้ว่าการวัดคุณภาพชีวิตในเชิงปริมาณจะทำได้ง่าย แต่ก็เป็นที่พึงกรกำหนดค่าให้กับประสบการณ์ชีวิตของตัวแบบเท่านั้น การศึกษาเกี่ยวกับประสบการณ์ของคุณภาพชีวิต จึงต้องศึกษาโดยตรงจากแต่ละบุคคลว่าเขามีความรู้สึกกับชีวิตของตนเองอย่างไร (สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2541) ดังนั้นการประเมินคุณภาพชีวิตที่ดีจะต้องประกอบด้วยตัวชี้วัดด้านวัตถุวิสัย (Objective indicator) เป็นการประเมินสิ่งที่เป็นรูปธรรมของบุคคล ได้แก่ รายได้ ที่อยู่อาศัย การทำหน้าที่ของสุขภาพ และตัวชี้วัดด้านจิตวิสัย (Subjective indicator) เป็นประสบการณ์ชีวิตโดยตรงของแต่ละบุคคล ได้แก่ ความสุข ความพึงพอใจ (UNESCO,1980; Haug&formar, 1986; Oleson, 1990; Ampaporn, 2000)

สำหรับการประเมินคุณภาพในชีวิตในประเด็นที่ว่า จะประเมินโดยเครื่องมือชนิดเดียวหรือหลายชนิดนั้น นักวิชาการยังมีข้อคิดเห็นที่แตกต่างกันออกไป โดย Padilla & Grant (1985); Ferrans&Power (1992);Zhan (1992) เห็นว่าคุณภาพชีวิตของบุคคลมีหลายองค์ประกอบและแต่ละองค์ประกอบแตกต่างกันไปแต่ละคน แต่ละวัย ดังนั้นการที่จะสามารถเข้าใจรายละเอียดและความหมายของคุณภาพชีวิตอย่างแท้จริง ควรประเมินในแต่ละองค์ประกอบนั้นอย่างชัดเจน ซึ่งอาจใช้เครื่องมือหลายๆแบบในการวัด เช่น แบบสอบถามให้เลือกตอบ แบบสอบถามปลายเปิด แบบสอบถามให้เลือกตอบโดยคำตอบเป็นมาตราส่วนเชิงอันดับ และแบบสอบถามที่เป็นข้อเดียว (Ladder scale) เพื่อสรุปคุณภาพชีวิตโดยภาพรวมของบุคคล ในขณะเดียวกัน Stromborg (1984) ได้แสดงทัศนะในการประเมินคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุไว้ 3 ลักษณะ คือ 1) การประเมินเชิงวัตถุวิสัยโดยวัดเป็นปริมาณ (Objective Scales-yielding quantitative data) ประเมินผู้อื่น เช่น แพทย์ พยาบาล เจ้าหน้าที่ทางสุขภาพ โดยผลออกมาเป็นคะแนน 2) การประเมินเชิงจิตวิสัยโดยวัดปริมาณ (Subjective Scale-yielding quantitative data) ประเมินโดยตัวผู้ป่วยเอง ขึ้นอยู่กับนิยามชีวิตหรือประสบการณ์ของชีวิต เช่น ความพึงพอใจและความสุข โดยผลออกมาเป็นคะแนน 3) การประเมินเชิงจิตวิสัยโดยวัดเป็นเชิงคุณภาพ (Subjective scale-yielding qualitative data) เป็นการประเมินโดยผู้ป่วยเอง ผู้ป่วยจะได้รับคำถามถึงภาวะสุขภาพและความพึงพอใจ ผลที่ออกมาเป็นการบรรยายและบอกถึงลักษณะสภาพที่ผู้ป่วยเป็นอยู่นอกจากนี้ Spitzer et al (1981) ได้กล่าวว่า เครื่องมือในการประเมินคุณภาพชีวิตควรมีลักษณะ เป็นข้อความสั้นๆ เข้าใจง่าย และนำไปใช้สะดวก ครอบคลุมองค์ประกอบคุณภาพชีวิตแต่ละด้าน เนื้อหาสอดคล้องกับประชากรที่ศึกษา เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สามารถใช้ได้หลายสถานการณ์ ด้วยข้อจำกัดที่น้อยที่สุดเกี่ยวกับปัจจัยต่างๆ เช่น อายุ เพศ อาชีพ และชนิดของโรคเรื้อรัง ควรได้รับการตรวจสอบความเชื่อมั่นก่อนนำไปใช้เป็นที่ยอมรับในการวัด มีความไวต่อการเปลี่ยนแปลงในภาวะสุขภาพของผู้ถูกวัด ควรแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างอย่างเด่นชัดในกลุ่มที่ถูกรวัดที่มีระดับคุณภาพชีวิตที่แตกต่างกันและมีเหตุผลดี

จากข้อมูลที่กำลังกล่าวมาในข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าการพัฒนาเครื่องมือชี้วัดคุณภาพชีวิต นั้นเริ่มจากการใช้เครื่องมือชี้วัดด้านวัตถุวิสัย (Objective Indicator) หรือเชิงปริมาณ ซึ่งเป็นการวัดคุณภาพชีวิตที่เน้นทางด้านเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว จึงไม่มีความครอบคลุมและสอดคล้องกับความเป็นจริงส่งผลให้เกิดการพัฒนาเครื่องมือที่เน้นประเด็นทางด้านสังคมมากขึ้น ได้แก่การใช้ตัวชี้วัดด้านจิตวิสัย (Subjective Indicator) ดังนั้น เครื่องมือที่ใช้ในการชี้วัดและประเมินคุณภาพชีวิตจึงประกอบไปด้วยตัวชี้วัดด้านวัตถุวิสัย ใช้ในการประเมินด้านรูปธรรมของบุคคล ได้แก่รายได้ ที่อยู่อาศัย การทำหน้าที่ สุขภาพ และตัวชี้วัดด้านจิตวิสัย เป็นการประเมินประสบการณ์ชีวิตของบุคคล เช่น ความสุข ความพึงพอใจ

2.2 การดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดเป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่ มีพื้นที่ 32 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 20,000 ไร่ โดยมีขนาดใหญ่กว่าท่าอากาศยานดอนเมืองถึง 6 เท่าได้รับพระราชทานนามว่า “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2543 ด้วยความหมายว่าเป็น “แผ่นดินทอง” แทน “หนองงูเห่า” ซึ่งเรียกกันจนติดปากตามชื่อคลองที่พาดผ่าน ต่อมามีการวางศิลาฤกษ์เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2545 และด้วยศักยภาพทางภูมิศาสตร์ จึงถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub Logistic) ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ที่สามารถรองรับทั้งในระดับทวีป ระดับภูมิภาค และภายในประเทศได้อย่างสมบูรณ์ โดยมีปริมาณการจราจรทางอากาศกว่าสี่แสนเที่ยวบินหรือรองรับผู้โดยสาร 70 ล้านคนต่อปี

เนื่องจากการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งนี้ มีการขยายเวลาก่อสร้างหลายครั้งตลอดจนมีปัญหาคความซับซ้อนเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน ซึ่งเป็นบริเวณชุมชนมาก่อน ประกอบกับชุมชนบริเวณใกล้เคียงมีการขยายตัวด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยอย่างรวดเร็ว ปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจึงยิ่งเพิ่มพูนขึ้นเป็นเงาตามตัวซึ่งมีรายงานการศึกษาหลายด้านด้วยกันดังนี้

รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทการจัดการและมาตรการลดและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ,2547

สาระสำคัญ : เป็นการจัดทำแผนเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) อันเนื่องมาจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงการประเมินค่าชดเชยในการปรับปรุงอาคารสถานที่ต่างๆ โดยประกอบด้วยแผนงานทั้งสิ้น 9 แผน ได้แก่

- 1) แผนการจัดการด้านเสียงและการจัดการด้านอาคารเพื่อลดผลกระทบจากเสียง
- 2) แผนการจัดการด้านคุณภาพอากาศ
- 3) แผนการจัดการด้านการใช้ที่ดิน
- 4) แผนการจัดการด้านอุทกวิทยา
- 5) แผนการจัดการด้านคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ
- 6) แผนการจัดการด้านนิเวศวิทยาทางบก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 7) แผนการจัดการด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย
- 8) แผนการจัดการด้านความปลอดภัย
- 9) แผนการจัดการด้านเศรษฐกิจ-สังคม การเคลื่อนย้ายของประชากร

รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เพิ่มเติมสืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ), 2548

สาระสำคัญ : เป็นรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA)

ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้มีแก้ไขปรับปรุง และเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 4/2548 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2548 โดยกำหนดให้ทำการจัดซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ระดับเสียง NEF มากกว่า 40 และจ่ายค่าชดเชยในพื้นที่ระดับเสียง NEF 30-35 และ 35-40

รายงานความก้าวหน้า การสำรวจจัดทำแผนที่รายละเอียดต่อสิ่งหาริมทรัพย์และประเมินราคาเพื่อกำหนดราคาซื้อขายที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน (เพื่อประกอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคาที่ดิน), 2549

สาระสำคัญ : เป็นการสำรวจจัดทำแผนที่รายละเอียดต่อสิ่งหาริมทรัพย์และประเมินราคาซื้อขายที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้วิธีเปรียบเทียบราคาตลาดเป็นวิธีการประเมินราคา ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบมูลค่าทรัพย์สิน อันได้แก่ ที่ดินว่างเปล่า และที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง (ประเมินราคาเฉพาะที่ดิน)

สืบเนื่องจากรายงานฉบับที่ 2 ได้กำหนดแผนปฏิบัติการด้านการชดเชยแก่ผู้อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ตามเกณฑ์การใช้ที่ดินของ ICAO “Airport Planning Manual-Part II-Land Use and Environment Control” (Doc 9184-AN/902) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ระดับเสียง NEF น้อยกว่า 30 เหมาะสมสำหรับการใช้ที่ดินโดยทั่วไป ซึ่งรวมถึงการใช้เป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำ

2) ระดับเสียง NEF มากกว่า 40 ไม่เหมาะสมกับการใช้ที่ดินประเภทใดๆกเว้นในส่วนที่อ่อนไหวต่อเสียงน้อย และได้รับการออกแบบมาสำหรับพื้นที่ที่มีผลกระทบด้านเสียงในระดับสูง

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้นำแผนดำเนินการจัดซื้อที่ดินและการชดเชย/ปรับปรุงอาคาร สิ่งปลูกสร้างที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียง จากการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เสนอให้คณะกรรมการพิจารณาการเงินและการลงทุนของ ทอท. พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 3/2549 วันที่ 31 กรกฎาคม 2549 และครั้งที่ 4/2549 วันที่ 7 สิงหาคม 2549 คณะอนุกรรมการฯ ได้มีมติและข้อสังเกตสามารถสรุปได้ดังนี้

1) เงื่อนไขการได้รับค่าชดเชย ควรเป็นเงื่อนไขที่เป็นกลางและสอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับ โดยควรจะเป็นการพิจารณาจ่ายค่าชดเชยเฉพาะผู้ที่ได้ขออนุญาตก่อสร้างจากกรมการขนส่งทางอากาศเท่านั้นหาก ทอท. เสนอให้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยต่อผู้ที่ไม่ได้ทำการอนุญาตตั้งแต่แรก โดยให้ขออนุญาตภายหลังได้ จะไม่ถือว่าเป็นเงื่อนไขเพราะเป็นการจ่ายค่าชดเชยเท่าเทียมกันทุกราย ทอท. จึงต้องชี้แจงเหตุผลของการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวให้ชัดเจน

2) ให้แจ้งสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง (สจล.) ว่าทอท. อยู่ระหว่างดำเนินการอย่างเร่งด่วนเนื่องจากต้องเป็นหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานและหากสจล. ยืนยันความต้องการให้

ทอท.สนับสนุนงบประมาณไปก่อนนั้นจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขตามมาตรฐานที่ ทอท.กำหนดเนื่องจากเงื่อนไขการจ่ายค่าชดเชยที่ควรเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้ง สจล. และประชาชนทั่วไปยังไม่ชัดเจนเพียงพอ

3) การพิจารณาแผนปฏิบัติการด้านการชดเชยผลกระทบให้แก่ผู้สูงอายุโดยรอบ ทสภ. ควรพิจารณาให้ครอบคลุมผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทั้งหมด โดยอยู่บนมาตรฐานการปฏิบัติที่เหมือนกัน ทำการจัดลำดับความสำคัญของผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ โดยพิจารณาเกณฑ์หรือข้อกำหนดที่เป็นมาตรฐานซึ่งเป็นที่ยอมรับ มีการอ้างอิง หรือเปรียบเทียบจากกฎเกณฑ์ของหน่วยงานของรัฐที่มีการดำเนินการด้านการชดเชยหรือการรอนสิทธิในกรณีต่าง ๆ ของผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในทุกๆ กรณี ทั้งในกรณีของผู้ที่ครอบครองกรรมสิทธิ์อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างใดๆ แต่อาจได้รับผลกระทบจากการเสียโอกาสหรือการถูกถอนสิทธิในด้านการก่อสร้างอาคาร/สิ่งปลูกสร้างใดๆ ที่มีความอ่อนไหวต่อผลกระทบด้านเสียงในอนาคต เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ เพื่อให้เกิดความยุติธรรมในการได้รับการชดเชยและเป็นการป้องกันการร้องเรียนใน

รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2550 (โดยคณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์)

สาระสำคัญ : เป็นการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการชดเชยแก่ผู้อาศัยโดยรอบ ทสภ. เพื่อให้ทอท.ใช้ในการชดเชยผลกระทบด้านเสียงรบกวนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในชุมชนโดยรอบ ทสภ. ในบริเวณพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบที่ระดับเสียง NEF มากกว่า 40 ขึ้นไป และที่ระดับเสียง NEF 30-40

ในส่วนของรายงานฉบับที่ 1 (รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทการจัดการและมาตรการลดและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2547) ได้มีการประเมินผลกระทบต่อสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ดังต่อไปนี้

การใช้ที่ดิน

โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นโครงการพัฒนาระดับประเทศย่อมส่งผลกระทบต่อความเจริญเติบโตของตัวเมืองโดยรอบของพื้นที่โครงการ หรือตามแนวสัญจรที่มุ่งสู่ตัวโครงการดังนี้

1. พื้นที่ใน สจล.

ผลกระทบโดยตรงจากโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อการใช้ที่ดินใน สจล. นั้นมีน้อยมากหรือไม่มีผลกระทบ เนื่องจากการขยายตัวหรือการพัฒนาพื้นที่ของการใช้ที่ดินใน สจล. ขึ้นอยู่กับแผนงบประมาณและแผนการรับนักศึกษาของ สจล. ส่วนผลกระทบทางอ้อมเกิดจากการขยายตัวด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การคมนาคม ที่เชื่อมต่อกับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้การขยายตัวของชุมชนโดยรอบ สจล. มีมากขึ้น การจราจรติดขัด ประชากรย้ายเข้ามาทำงานโดยรอบสนามบิน ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงและอากาศ สุขภาพจิต ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการศึกษาใน สจล. ลดลงเพราะมลภาวะมากขึ้น (จากการสัมภาษณ์นักศึกษา อาจารย์ และผู้ทำงานใน สจล. ในการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม)

2. พื้นที่โดยรอบ สจล.

พื้นที่โดยรอบ สจล. ปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชนบทและการเกษตรกรรม รองลงมาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลางและพื้นที่ชุมชนเมืองหรือศูนย์กลางการค้าจะอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่ทำการเขตลาดกระบัง คือตลาดหัวตะเข้ และริมถนนสายหลัก เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อมีการดำเนินการโครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดขึ้น ความเจริญ ความสะดวกสบาย หลากๆ ประเภทมุ่งมาสู่บริเวณนี้ ทำให้มีการขยายตัวของเมืองออกตามแนวทางราบคือตามแนวถนนสายหลักๆ และส่วนมากจะมีระดับความสูงไม่มากนัก เนื่องจากพื้นที่บริเวณโดยรอบเป็นดินอ่อน ถ้ามีการก่อสร้างอาคารสูงจะมีปัญหาเรื่องการทรุดตัวของพื้นดินตามมาผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อบริเวณที่ศึกษาจะมีทั้งด้านบวกและด้านลบ สำหรับผลกระทบบวกนั้นจะเป็นผลจากการที่ชุมชนบทถูกเปลี่ยนเป็นชุมชนเมือง เศรษฐกิจของชุมชนโดยรอบจะเติบโตมีการขยายตัวมากขึ้น มีความสะดวกสบายเพิ่มขึ้นในหลายด้านรวมไปถึงด้านสาธารณสุขที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการลงทุนภาครัฐ พื้นที่รกร้างจะถูกนำกลับมาใช้ประโยชน์ และถูกทดแทนด้วยพื้นที่อาคารมากขึ้น ขณะเดียวกันผลกระทบด้านลบจะตามมา เช่น การจราจรติดขัด มลภาวะทางเสียงจากเครื่องบินขึ้น-ลง มลพิษทางอากาศและสุขภาพจิต ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น

พื้นที่ใน สจล.

บริเวณที่ตั้งของอาคาร จำนวนอาคารขององค์ต่าง ๆ ภายใน สจล. นั้นมีอายุการใช้งานของอาคารที่ต่าง ๆ กันตามระยะการก่อสร้าง ทุกอาคารใน สจล. มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศเพียงบางพื้นที่เท่านั้น ดังนั้น เมื่อโครงการสนามบินสุวรรณภูมิเสร็จสมบูรณ์ผลกระทบจากเสียงขึ้น-ลงของเครื่องบินที่มีต่อ สจล. ด้านการเรียน การสอนย่อมเกิดขึ้นตามมา และยังมีผลกระทบทางอ้อมที่เกิดขึ้น คือทำให้เกิดการติดขัดของการสัญจรที่มีเส้นทางอยู่รอบๆ สจล. และภายใน สจล. เอง นอกจากนี้ยังถูกจำกัดความสูงของอาคารเรียนที่มีแผนการก่อสร้างในอนาคต ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคารและข้อกำหนดเกี่ยวกับระยษะความสูงอนุญาตของอาคารและสิ่งปลูกสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของกรมการบินพาณิชย์ งบประมาณในการก่อสร้างอาคารต่อหลังสูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้งบในด้านเครื่องป้องกันมลภาวะเพิ่มขึ้น จะส่งผลต่อการขยายตัวของอาคารต่อไปในอนาคต

จากพื้นที่ศึกษาโดยรอบ สจล. ทั้งหมดในปัจจุบันอาคารพาณิชย์สิ่งก่อสร้างต่างๆ อยู่ในระดับความสูงไม่เกิน 10-15 เมตร และสำหรับอาคารในโซนที่พักอาศัย ซึ่งพบได้บริเวณด้านเหนือของโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นบ้านจัดสรรซึ่งมีความสูงไม่เกิน 10 เมตร ซึ่งอาคารเกือบทั้งหมดจะไม่มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ จะได้รับผลกระทบจากโครงการสนามบินสุวรรณภูมิโดยตรงด้านเสียงรบกวนตลอดเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน สำหรับผลกระทบทางอ้อมจะเป็นผลกระทบในด้านบวกคือ ในกรณีที่ปัจจุบันอาคารพาณิชย์ บริเวณศูนย์กลางชุมชนที่มีการก่อสร้างแล้วเสร็จไปแล้ว ถูกปล่อยทิ้งร้างไว้ไม่มีการเข้าไปใช้ประโยชน์ เมื่อมีการพัฒนาโครงการทำอากาศยานฯ ความต้องการหลายๆ ด้านมีการขยายตัวสูงขึ้นในขณะที่มีพื้นที่จำกัดทำให้ต้องมีการปรับปรุงพื้นที่เดิมให้สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น และสำหรับอาคารสิ่งก่อสร้างที่เคยเป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียวอยู่ในปัจจุบัน อาจจะมีการปรับปรุงให้เป็นที่อยู่อาศัยเชิงพาณิชย์มากขึ้น ผลที่ตามมาจากการเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารทำให้ภายในชุมชนมีความสับสนวุ่นวายมีเสียงดังมากตามไปด้วย

ในรายงานฉบับที่ 1 แผนแม่บทการจัดการและมาตรการลดและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังอันเนื่องจากโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ ได้แนะนำมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านการใช้ที่ดินและด้านการใช้อาคารดังต่อไปนี้

มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการใช้ที่ดิน

การใช้พื้นที่ภายใน สจล. นั้นไม่ควรมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อการก่อสร้างอาคาร (Build up area) มากเกินไปและควรกำหนดพื้นที่สีเขียวเพื่อเป็นปอด (Buffer zone) ของสถาบันในการดูดซับมลพิษที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการใช้อาคาร

สจล.ควรพิจารณาติดตั้งเครื่องปรับอากาศตามอาคารทั้งหมด เพื่อป้องกันเสียงรบกวน ในเวลาที่มีการเรียนการสอน สำหรับอาคารที่มีอายุการใช้งานมานานหลายปี อาจจะไม่คุ้มกับการ ปรับปรุงอาคาร ก็ควรมีการพิจารณาถึงการก่อสร้างอาคารใหม่พร้อมทั้งการติดตั้งเครื่องป้องกันเสียง รบกวนทั้งหมด ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดเกี่ยวกับระยะสูงอนุญาตของอาคารและสิ่งปลูก

สร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของกรมการบินพาณิชย์ ในรายงานฯ ยังได้มีการรวบรวมข้อมูล ด้านสาธารณสุขและปริมาณอุบัติเหตุในบริเวณใกล้เคียง สจล. พบว่าสภาพปัญหาต่างๆ ด้านสาธารณสุข และปริมาณอุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างไรก็ตามสถานบริการสาธารณสุขต่างๆ ก็มีความสามารถในการ ให้บริการด้านการแพทย์และรองรับจำนวนผู้ป่วยที่เพิ่มขึ้นได้อย่างพอเพียง

รายงานฉบับดังกล่าวยังได้มีการทำการรวบรวมข้อคิดเห็นและทัศนคติของประชากรใน สจล. ต่อโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ โดยจัดทำแบบสอบถาม รวมถึงใช้วิธีสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) กับกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ (Focus group) โดยมีประชากรเป้าหมาย ประกอบด้วย ข้าราชการ ลูกจ้าง พนักงาน นักศึกษาและสถานประกอบการ ร้านค้าใน สจล. ผลการ สัมภาษณ์รับรู้ถึงผลกระทบจากการมีโครงการสนามบินสุวรรณภูมิมีดังต่อไปนี้

ผลการสำรวจภาคสนามของกลุ่มบุคลากร สจล. และสถานประกอบการใน สจล.

จากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายจำนวน 209 ราย พบว่า กลุ่มเป้าหมายมีการรับรู้ถึง ผลกระทบจากการมีโครงการสนามบินสุวรรณภูมิดังนี้

1. การรับรู้ถึงผลกระทบในระยะก่อสร้าง

ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้น สรุปได้ดังนี้

- 1.1 เสียงดังรบกวน ร้อยละ 61.72
- 1.2 มลพิษทางอากาศและฝุ่นละออง ร้อยละ 72.3
- 1.3 ความสั่นสะเทือน ร้อยละ 57.89
- 1.4 สภาพการจราจรติดขัด ร้อยละ 71.29
- 1.5 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ร้อยละ 57.42
- 1.6 สุขภาพจิต ร้อยละ 63.64
- 1.7 การระบายน้ำ ร้อยละ 0.96
- 1.8 วัฒนธรรมความเป็นอยู่ 60.77
- 1.9 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 1.44

จากผลกระทบด้านต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ผลกระทบทางเสียง อากาศและฝุ่นละออง การจราจรติดขัด ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับที่มาก ความสั่นสะเทือนและการระบาย น้ำจะได้รับผลกระทบในระดับที่น้อย ส่วนที่เหลือจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง สำหรับความเห็น เกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและการค้า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 60.29 คาดว่าเศรษฐกิจน่าจะดีขึ้น โดยให้ เหตุผลประกอบว่าเป็นโครงการลงทุนที่ทำให้เกิดการจ้างงานมีคนที่ก่อสร้างในพื้นที่มากขึ้นและซื้อขายสินค้า มากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. การรับรู้ถึงผลกระทบในระยะดำเนินการ

จากผลการสำรวจภาคสนามพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ทำงานและพักอาศัยภายใน สจล. ตอบว่าได้รับผลกระทบทางลบในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง ในกรณีของเสียงดังรบกวนทั้งหมดของผู้ให้สัมภาษณ์ (ร้อยละ 100) คาดว่าเสียงจะแยงลงกว่าสภาพปัจจุบัน รองลงมาคือความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 93.94) คุณภาพอากาศ (ร้อยละ 83.33) สภาพการจราจรติดขัด (ร้อยละ 81.82) และสุขภาพจิตแยง (ร้อยละ 68.18) เมื่อพิจารณาในส่วนของบุคลากรที่พักอาศัยภายนอก สจล. ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับต่อตนเองในช่วงเวลาทำงาน มีแนวโน้มไปในทางเดียวกันกับความคิดเห็นของบุคลากรกลุ่มแรก

3. ความคิดเห็นในด้านการย้ายที่พักอาศัยหรือสถานที่ทำงานเมื่อสนามบินฯเปิดดำเนินการ

เมื่อสอบถามถึงโอกาสในการย้ายที่พักอาศัยไปอยู่ที่ใหม่ พบว่ามีประมาณร้อยละ 17.7 ที่คาดว่าจะย้าย (ร้อยละ 69.86) จะไม่ย้าย ส่วนที่เหลือยังไม่แน่ใจ ในกลุ่มของผู้ที่คาดว่าจะย้ายที่พักอาศัยนั้นให้เหตุผลประกอบว่าเป็นเพราะเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 62.16) ส่วนเหตุผลการย้ายอื่นๆ ได้แก่ คิดจะย้ายบ้านอยู่แล้ว ชุมชนที่อยู่อาศัยแออัดมากเกินไป เป็นต้น สำหรับกลุ่มที่จะไม่ย้าย ให้เหตุผลประกอบ ได้แก่ คาดว่า จะไม่ได้รับผลกระทบจากสนามบินฯมากนัก (ร้อยละ 32.1) สะดวกต่อการเดินทาง/ใกล้ที่ทำงาน (ร้อยละ 21.23) ไม่มีที่อยู่อาศัยที่อื่นอีก นอกจากที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน (ร้อยละ 15.07) และมีบ้านเป็นของตนเอง (ร้อยละ 9.59) เป็นต้น

เมื่อสอบถามความคิดเห็นหรือโอกาสในการย้ายที่ทำงาน เมื่อสนามบินฯเปิดดำเนินการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 76.56 ไม่คิดย้ายที่ทำงาน และประมาณร้อยละ 12.44 ตอบว่ามีโอกาสย้ายที่ทำงาน ในกรณีของกลุ่มที่ตอบว่าไม่คิดย้ายเนื่องจากเห็นว่ามีอาชีพที่มั่นคง (ร้อยละ 43.75) ผูกพันกับสถานที่ทำงาน (ร้อยละ 18.3) เป็นต้น ส่วนเหตุผลของกลุ่มที่คิดจะย้ายที่ทำงาน ได้แก่ ต้องการทำงานในสถานที่ไม่มีมลพิษ (ร้อยละ 46.15) และใกล้เกษียณอายุราชการ (ร้อยละ 15.38) อย่างไรก็ตาม มีผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 15.38 ที่คาดว่าจะย้ายสถานที่ทำงานแต่สาเหตุนั้นไม่ได้เกิดจากโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ

ผลการสำรวจภาคสนามของกลุ่มนักศึกษาเป้าหมาย (Focus Group)

จากการสำรวจความคิดเห็นและทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ โดยใช้การสอบถามกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure Interview) โดยมีจำนวนนักศึกษาเข้าร่วมสัมภาษณ์จำนวน 154 ราย สามารถสรุปความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการพัฒนาสนามบินฯได้ดังนี้

ผลกระทบระยะก่อสร้าง

1. ผลกระทบต่อนักศึกษา
 - 1.1 จำนวนคนเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น สภาพการจราจรแยงลง
 - 1.2 มลพิษจากฝุ่นละอองมากขึ้น
 - 1.3 เสียงดังรบกวนสมาธิการอ่านหนังสือ
 - 1.4 ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
 - 1.5 เสียงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น
2. ผลกระทบต่อสถาบัน
 - 2.1 การจราจรคับคั่งรถติดทำให้สภาพถนนชำรุดก่อนระยะเวลาที่กำหนด
 - 2.2 ฝุ่นละอองเพิ่มมากขึ้น
 - 2.3 ความสั่นสะเทือนที่คาดว่าจะเกิดจากการตอกเสาเข็ม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 2.4 อาจส่งผลกระทบต่อปัญหาน้ำท่วม
- 2.5 กระทบต่อระบบนิเวศวิทยา เช่น การอยู่อาศัยของสัตว์น้ำหรือนก
- 2.6 ผลกระทบทางบวก คือทำให้เศรษฐกิจบริเวณใกล้เคียง สจล. ขยายตัว

ผลกระทบระยะดำเนินการ

1. ผลกระทบต่อนักศึกษา
 - 1.1 สภาพชีวิตความเป็นอยู่จะเปลี่ยนไป เนื่องจากเศรษฐกิจขยายตัวความเจริญเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น มีสถานเริงรมย์มากขึ้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น
 - 1.2 ค่าครองชีพสูงขึ้น เช่น ค่าหอพัก เป็นต้น
 - 1.3 การจราจรหนาแน่น ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น
 - 1.4 ปัญหายาเสพติด สินค้าหนีภาษี และอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น
 - 1.5 ความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สินของนักศึกษาและสถาบันฯ เนื่องจากจะมีคนแปลกหน้าเข้ามาในสถาบันมากขึ้น
 - 1.6 เสียงรบกวนที่ดังมาจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ก่อให้เกิดความเครียดรวมถึงผลต่อการสื่อสารในด้านการเรียนและการสนทนา
 - 1.7 ผลกระทบต่อโครงการของนักศึกษาที่เกี่ยวกับความถี่/คลื่นอิเล็กทรอนิกส์อาจถูกรบกวนส่วนการศึกษาด้านการเกษตรจะทำให้อัตราการไขของไก่ลดลง
 2. ผลกระทบต่อสถาบัน
 - 2.1 ผลกระทบด้านความสันสนะเทือนต่ออาคารสูงต่อห้องปฏิบัติการสัญญาณวิทยุ และสัญญาณดาวเทียม
 - 2.2 ปัญหาของคลื่นอิเล็กทรอนิกส์ (เช่น โทรศัพท์) ต่อสถาบันและต่อโรงพยาบาลใกล้เคียง และมีความกังวลว่าระบบอิเล็กทรอนิกส์ของสนามบินและสจล. จะรบกวนซึ่งกันและกัน
 - 2.3 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุเครื่องบินตก
 - 2.4 ระบบนิเวศวิทยาของพื้นที่ก่อสร้างสนามบินฯ เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาของ สจล. ด้วยเนื่องจากอยู่บริเวณใกล้เคียงกัน
 - 2.5 อากาศจะร้อนขึ้นจากการสะสมไอร้อนของเครื่องบินทางอากาศ ทำให้การระบายอากาศไม่ดีเท่าที่ควร
 - 2.6 อาจส่งผลให้ความนิยมต่อการเข้ามาเรียนในสจล. ลดลงเพราะมลภาวะที่มากขึ้น
 - 2.7 เศรษฐกิจบริเวณใกล้เคียง สจล. เจริญขึ้น ขยายตัวมากขึ้น มีการอพยพของคนในเมืองมาอาศัยในพื้นที่มากขึ้น มีแนวโน้มอาชีพในชุมชนจะเปลี่ยนแปลงไป มีอาชีพรองรับก่อให้เกิดการกระจายรายได้ อย่างไรก็ตามจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพทางการเกษตรเนื่องจากพื้นที่ทางการเกษตรจะเปลี่ยนแปลงไป พัฒนาความเจริญของพื้นที่ เกรงว่าอนาคตเกษตรจะไม่มีที่ดินทำกิน
 - 2.8 ผลกระทบทางบวก เศรษฐกิจขยายตัวสร้างรายได้ให้ชาวบ้าน
- โดยสรุป การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสาธารณสุขและความปลอดภัยของ สจล. ที่มีผลอันเนื่องมาจากโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ ในระยะก่อสร้างคาดว่าจะมีผลกระทบอย่างมากด้านฝุ่นละอองและเสียงดัง ที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ อย่างไรก็ตามผลกระทบดังกล่าวแม้ว่าจะไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อ สจล. เนื่องจาก สจล. อยู่ห่างจากที่ตั้งโครงการฯ ประมาณ 3.75 กิโลเมตร แต่ฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างก็อาจทำให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจของบุคลากรและนักศึกษาใน สจล. ได้ ดังนั้นผลกระทบส่วนใหญ่ที่น่าจะเกิดขึ้นก็คือการเพิ่มเอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของอัตราการเกิดโรคต่อระบบทางเดินหายใจ รวมถึงปริมาณอุบัติเหตุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ส่วนในระยะเปิดดำเนินโครงการคาดว่าผลกระทบส่วนใหญ่จะเป็นผลกระทบด้านเสียงจากเครื่องบินและคุณภาพอากาศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อบุคลากรและนักศึกษาของ สจล. โดยเฉพาะการเรียนการสอน รวมถึงอาจมีแนวโน้มทำให้การเกิดโรคระบบทางเดินหายใจที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการระบายนมลสารจะมีมากขึ้นอันเนื่องมาจากปริมาณเครื่องบินในสนามบิน รวมถึงการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออก ท่าอากาศยาน ทำให้คุณภาพอากาศเลวลง นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิตอันเนื่องมาจากความเครียดที่เกิดขึ้นจากเสียงดังรบกวนจากเครื่องบินและการจราจรที่หนาแน่นขึ้น

ในส่วนของรายงานฉบับที่ 4 รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง จากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2550 (โดยคณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์) เป็นการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการชดเชยแก่ผู้อาศัยโดยรอบทสภ. เพื่อให้ทอท. ใช้ในการชดเชยผลกระทบด้านเสียงรบกวนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในชุมชนโดยรอบ ทสภ. ในบริเวณพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบที่ระดับเสียง NEF มากกว่า 40 ขึ้นไป และที่ระดับเสียง NEF 30-40 โดยมีแนวคิดและองค์ประกอบ 6 ประการที่นำไปสู่การจัดทำแผนปฏิบัติการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ดังนี้

1) **ทบทวนเกณฑ์เดิม (Criteria Review)** ได้แก่ การทบทวนข้อเสนอในรายงานการศึกษา ที่ดำเนินการไว้แล้วโดยการใช้เอกสาร แผนการดำเนินงาน แผนปฏิบัติการ เช่น รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ อย่างไรก็ตาม เมื่อถึงระยะเวลาหนึ่ง แผนดังกล่าวอาจต้องปรับปรุงเนื่องจากสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป เช่น เกิดความไม่เข้าใจจากคนในพื้นที่ รูปแบบของปัญหาเปลี่ยนแปลงไป มีตัวแปรที่นอกเหนือจากการศึกษาเดิมการทบทวนดังกล่าวนอกจากจะได้รับรู้ปัญหาและความต้องการเดิมแล้ว ยังสามารถนำข้อเสนอเดิมมาใช้ประโยชน์ได้อีกด้วย ส่วนข้อเสนอเดิมที่ไม่ทันการณ์ก็ปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมและทันการณ์ต่อไป

2) **ใช้ข้อเสนอของผู้เชี่ยวชาญ (Expert Recommendation)** เป็นเทคนิคที่พัฒนาผสมกันระหว่างการตัดสินโดยผู้เชี่ยวชาญ (Expertise Judgment) กับเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) โดยผู้เชี่ยวชาญจะทำการทบทวนวรรณกรรม และอธิบายประสบการณ์ส่วนตัวในเรื่องที่ตนถนัด โดยแยกระดับของผู้เชี่ยวชาญออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

- (1) ความเชี่ยวชาญในด้านทฤษฎี แนวคิด (Theoretical Expert)
- (2) ความเชี่ยวชาญในด้านเทคนิคกลไก (Technological Expert)
- (3) ความเชี่ยวชาญในด้านการปฏิบัติ (Operational Expert)

โดยที่ผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด อาจนำเสนอในองค์ความรู้ของตนเอง หรือบูรณาการในมิติของผู้อื่นก็ได้ และไม่จำเป็นต้องมีความเห็นร่วมกันเสมอไป

3) **จำแนกการใช้ที่ดิน (Land-use Classification)** โดยจำแนกประเภทของการใช้ประโยชน์จากที่ดินเป็น 9 ประเภท ได้แก่

- (1) สถานศึกษา
- (2) สถานที่ราชการ
- (3) สถานพยาบาล
- (4) ศาสนสถาน
- (5) บ้านพักอาศัย
- (6) หอพักหรืออพาร์ทเมนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- (7) อาคารพาณิชย์
- (8) พื้นที่การเกษตร
- (9) ที่ดินว่างเปล่า

4) **ใช้การวิจัยปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participation Action Research)** คือการวิจัยที่ผู้วิจัยเสนอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถนำเสนอวิธีการ วิธีคิด วิธีการเก็บข้อมูล และนำเสนอได้ทั้งในเชิงหลักการ วิธีการ และข้อสรุปของแต่ละคน โดยเอกสารดังกล่าวทางคณะผู้วิจัยจะให้เกียรติและเคารพในผลผลิตทางปัญญา ในกระบวนการวิจัยดังกล่าวอาจใช้หลายวิธีผสมกัน เช่น การสำรวจภาคสนาม (Field Survey) การจัดเวทีสนทนากลุ่ม (Focus Group Interview) และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) เป็นต้น

5) **ใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle)** เป็นแนวคิดที่กำหนดให้ผู้ก่อผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมใดๆ เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดูแลสิ่งแวดล้อม ในที่นี้จะเน้นเรื่องของการเก็บค่าธรรมเนียมในการดูแลเรื่องเสียง และอาจประยุกต์ไปยังผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ได้ เช่น น้ำเสีย มลพิษทางอากาศ สำหรับกลุ่มที่ก่อผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม มองได้ 3 มิติด้วยกัน คือ

- (1) ผู้บริหารจัดการ หมายถึง ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน เช่น ทอท. เป็นต้น
- (2) กระบวนการทำงานในที่นี้หมายถึง สายการบิน วิธีการบิน เวลาในการนำเครื่องลง

จอด

(3) ผู้ใช้บริการ (User) ซึ่งในที่นี้หมายถึง ผู้โดยสารอากาศยาน รูปแบบของหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายจึงอิงกับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม บ้างก็เรียกว่า ภาษี เช่น Noise Tax เพื่อจัดตั้งเป็นกองทุนสำหรับดูแลในเรื่องที่กำหนดไว้ กล่าวโดยสรุปคือ ผู้ใช้บริการจะต้องรับรู้ว่าการที่ตนมาใช้ท่าอากาศยานจะก่อให้เกิดมลพิษทางเสียง ดังนั้นจึงต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดการเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว

6) **ใช้หลักการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder-based)** โดยมากมักเป็นลักษณะแบบไตรภาคี ซึ่งเป็นกระบวนการจัดรูปแบบองค์กรที่มีสามฝ่าย คือ

- (1) ฝ่ายผู้รับผลกระทบ ในที่นี้หมายถึง ประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง
- (2) ฝ่ายผู้ได้รับประโยชน์ ในที่นี้หมายถึง บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- (3) ฝ่ายผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในที่นี้ ได้แก่ หน่วยงานราชการที่รับผิดชอบ เช่น กรมการขนส่งทางอากาศ กรมควบคุมมลพิษ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ฯลฯ เป็นต้น

ซึ่งทั้งสามฝ่ายได้จัดรูปองค์กรเป็นคณะกรรมการ เพื่อบริหารงบประมาณกองทุนที่ได้จากหลักการ PPP ทั้งนี้ ในการบริหารกองทุนดังกล่าวจะเน้นการแก้ปัญหาระยะยาว การวิจัยเพื่อลดผลกระทบและการปฏิบัติต่อชุมชนอย่างต่อเนื่อง

2.3 ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต

จากการศึกษาของนักวิชาการ องค์กร หน่วยงานต่างๆ เกี่ยวกับผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตในด้านต่างๆ ที่มาจากการใช้ท่าอากาศยาน มีดังนี้

แพทย์หญิงอรพรรณ เมธาติลกุล จากสมาคมแพทย์อาชีวเวชศาสตร์และสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทยได้ทำการศึกษาผลกระทบต่อสุขภาพจากมลพิษทางเสียงของอากาศยานบริเวณท่าอากาศยานสามารถประมวลเนื้อหาได้ดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การรับรู้การรบกวนของเสียงดังในแต่ละบุคคลนั้นแตกต่างกันไป ไม่ใช่เพียงระดับความดังของเสียงในหน่วยเดซิเบล แต่เป็นเรื่องของสิ่งที่ยอมรับได้ต่อคนโดยทั่วไปด้วย การรับรู้เสียงในชีวิตประจำวันเป็นสิ่งสำคัญอันเกี่ยวกับความเป็นอยู่ที่ดี ตัวอย่างของเสียงที่ฟังใจในชีวิตความเป็นอยู่ เช่น เสียงการสื่อสารด้วยการพูด เสียงจากเด็กเล่น เสียงดนตรี เสียงธรรมชาติในสวนสาธารณะและสวนต่างๆ เป็นต้น

นักวิจัยทราบมานานแล้วว่าการได้รับเสียงดังอย่างมากทำให้ประสาทรับรู้การได้ยินเสื่อมทำให้ความดันโลหิตสูงรบกวนการหลับและการย่อยอาหารรวมถึงอาการแสดงของภาวะเครียดที่แสดงออกทางกายของมนุษย์ได้และผลการวิจัยในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา พบว่าเสียงดังก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพอื่นอีกด้วย

ผลเสียต่อสุขภาพจากเสียงดัง

เสียงดัง มีผลเสียต่อสุขภาพ คือ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในรูปร่างและหน้าที่ของสิ่งมีชีวิตที่เป็นผลจากเสียงดังที่ก่อให้เกิดการเสียความสามารถในหน้าที่ปกติหรือหน้าที่ในการทดแทนภาวะเครียดหรือการเพิ่มขึ้นของความไวของสิ่งมีชีวิต ต่อสิ่งที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพจากอิทธิพลของสิ่งแวดล้อมรอบตัวโดยรวมทั้งความเสียหายที่เป็นการชั่วคราวและถาวรในหน้าที่ด้านร่างกาย จิตใจ และสังคมของมนุษย์หรืออวัยวะของมนุษย์ผลกระทบต่อสุขภาพจากเสียงดังมีหลายประเภท ได้แก่

- 1) ภาวะเสื่อมการได้ยินจากเสียงดัง
- 2) แทรกแซงการสื่อสารด้วยเสียงพูด
- 3) ภาวะรบกวนการหลับ
- 4) ผลกระทบต่อระบบหัวใจ หลอดเลือด และสรีรวิทยา
- 5) ผลเสียต่อสุขภาพจิต
- 6) ผลกระทบต่อความสามารถในการทำกิจกรรม
- 7) ผลกระทบต่อพฤติกรรมการอยู่อาศัย
- 8) ก่อความรำคาญ
- 9) แทรกแซงกิจกรรมการดำเนินชีวิตประจำวัน

ภาวะเสื่อมการได้ยินจากเสียงดัง

ภาวะเสื่อมการได้ยิน หมายถึง การเพิ่มขึ้นของระดับเสียงที่ได้ยิน ซึ่งประเมินโดยเครื่องวัดการได้ยิน ความพิการของการได้ยินเป็นผลเสียของการได้ยินที่ไม่สมบูรณ์ อันกระทบต่อประสิทธิภาพของบุคคลในการประกอบกิจกรรมในชีวิตประจำวัน ปกติจะแสดงในรูปของความเข้าใจต่อการสนทนาในภาวะปกติของระดับเสียงพื้นทั่วไป ภาวะเสื่อมการได้ยินนั้นทั่วโลกนับเป็นปัญหาทางอาชีวอนามัย ซึ่งเกิดจากเสียงดังในการทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมที่ไม่อาจคืนกลับได้ ซึ่งพบได้มากในประเทศที่พัฒนาแล้วปัญหานี้จะพบจากปัจจัยอันตรายของเสียงดังในสิ่งแวดล้อมด้วย

การประชุมสมัชชาขององค์การอนามัยโลกในปี ค.ศ.1995 ประมาณการว่ามีประชากร 120 ล้านคนได้รับความเดือดร้อนจากการเสื่อมการได้ยินทั่วโลก โดยชายและหญิงมีความเสี่ยงเท่ากันในการเกิดภาวะเสื่อมการได้ยิน

นอกจากภาวะเสื่อมการได้ยินจากเสียงดังแล้ว ความเสียหายของการได้ยินยังเกิดจากโรคบางชนิด เช่น โรคจากสารเคมีในภาคอุตสาหกรรมบางชนิด ยาอันตรายบางชนิด การได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและพันธุกรรมนอกจากนั้นยังเกิดจากความเสื่อมตามอายุหรือที่เรียก Presbycusis

ความรู้เกี่ยวกับผลกระทบทางสรีรวิทยาของเสียง ได้จากการศึกษาในสัตว์ทดลอง หลังจากได้รับเสียงจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปร่างของเซลล์ขนชั้นนอกและชั้นใน (Stereocilia) ของ Cochlea เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า ไม่ว่าจะวิธีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ซึ่งเซลล์ขนจะรวมกันและโค้งหลังจากได้รับเสียงดังนานๆ เซลล์ขนชั้นในและชั้นนอกที่เกี่ยวข้องกับการส่งผ่านเสียงที่มีความสูงจะหายไปกลไกการสูญเสียการได้ยินเกิดขึ้น จากการได้รับบาดเจ็บของ Stereocilia ของ Cochlea ซึ่งอาจเสียหายอย่างถาวร

ใบหูกับหูชั้นกลางขยายระดับเสียงประมาณ 20 เท่าเมื่อเสียงถึงหูชั้นใน ประมาณร้อยละ 10 ของประชากรในประเทศที่พัฒนาอุตสาหกรรมมีปัญหาสูญเสียการได้ยินอย่างมีนัยสำคัญ และหลายล้านคนกำลังประสบปัญหานี้ แหล่งสำคัญของประสาทหูเสื่อมคือการได้รับเสียงดัง การได้รับเสียงดังอย่างมากเพียงครั้งเดียวทำให้สูญเสียการได้ยิน และผลการศึกษากันจำนวนมากพบว่า การได้รับเสียงดังปานกลางอย่างต่อเนื่องสะสม เช่นที่ระดับ 70 dBA ก็สามารถทำให้สูญเสียการได้ยินอย่างถาวรได้ แม้ว่า จะมีภาวะสูญเสียการได้ยินจากการเสื่อมตามวัย ในการศึกษาของ Rosenhall ซึ่งเป็นการศึกษาแบบโคฮอร์ทติดตามกลุ่มประชากรที่ศึกษาไปข้างหน้า พบว่ากลุ่มที่ได้รับเสียงดังสูญเสียการได้ยินมากกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับเสียงดัง

ISO STANDARD 1999 กำหนดวิธีการคำนวณภาวะเสื่อมการได้ยินในผู้ที่ได้รับเสียงดังประเภทต่อเนื่อง ประเภทเป็นจังหวะ และประเภทครั้งคราว ในประชากรระหว่างชั่วโมงการทำงานโดยการได้รับเสียงแสดงเป็น LAEQ OVER 8 HRS (LAEQ,8H) กล่าวคือ

ความสัมพันธ์ระหว่าง LAEQ,8H กับภาวะเสื่อมการได้ยิน กำหนดไว้ที่ความถี่ของเสียง 500-6,000 Hz ในระยะเวลาการได้รับสูงถึง 40 ปี เกิดภาวะดังกล่าวนั้นเสียงที่มีความถี่สูงระหว่าง 3,000-6,000 Hz และผลกระทบมากที่สุดที่เสียงความถี่ 4,000 Hz การเพิ่มขึ้นของ LAEQ,8H และการเพิ่มระยะเวลาได้รับเสียงดัง ภาวะเสื่อมการได้ยินจะเกิดได้ที่ความถี่ 2,000 Hz แต่ LAEQ,8H ที่ระดับ 75 dBA และต่ำกว่าไม่ทำให้เกิดภาวะเสื่อมการได้ยิน

ข้อมูลแสดงว่าการได้รับเสียงจากสิ่งแวดล้อมที่ไม่พึงใจ หรือการได้รับเสียงที่พึงใจในระดับ LAEQ,24H น้อยกว่า 70 dBA ไม่ทำให้เกิดภาวะเสื่อมการได้ยิน ในประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 95 แต่การศึกษายังไม่เป็นที่ยอมรับในด้านเสียงจากสิ่งแวดล้อม เสียงรบกวน และยังคงไม่มีการศึกษาขนาดใหญ่ทางระบาดวิทยาเกี่ยวกับผลกระทบทางสุขภาพ ในการพิจารณาผลกระทบต่อภาวะเสื่อมการได้ยินจากเสียงดังควรพิจารณาถึง

- 1) ข้อมูลจากการศึกษาในสัตว์ทดลองแสดงว่า เด็กจะไวต่อการเกิดภาวะเสื่อมการได้ยินจากเสียงดัง มากกว่าผู้ใหญ่
- 2) การทำลายความสามารถในการได้ยินจากเสียงดังมาก ระดับเสียงสูงสุดในผู้ใหญ่ที่ EU ยอมรับคือ 140 DBA และในเด็กคือ 120 DBA
- 3) สำหรับเสียงที่มีการเพิ่มระดับใน LAeq,24h เกินกว่า 80 DBA การศึกษาพบว่าเกิดการสูญเสียการได้ยินแบบชั่วคราวได้
- 4) ความเสี่ยงของภาวะเสื่อมการได้ยินอาจเพิ่มขึ้นเมื่อได้รับเสียงดังร่วมกับความสั่นสะเทือน การได้รับยาที่เป็นพิษต่ออวัยวะในการได้ยินของหูหรือการใช้สารเคมีบางชนิด
- 5) ยังไม่แน่นอนว่าความสัมพันธ์ที่ระบุดังกล่าว จะใช้ได้กับเสียงดังจากสิ่งแวดล้อมในเวลาสั้นๆ เช่นในพื้นที่การบินต่ำของทหาร เช่น 75 ถึง 300 เมตรเหนือพื้น

ปกติภาวะเสื่อมการได้ยินจากเสียงดังจะมีภาวะการได้ยินเสียงดังที่ผิดปกติหรือ Loudness Recruitment ร่วมด้วย เช่น บางเสียงจะรับรู้เป็นเสียงที่ผิดปกติออกไป(Paracusis)นอกจากนั้นอาจพบภาวะเสียงวิ้งได้ยินในหู(Tinnitus)ซึ่งTinnitus นั้นคือเสียงที่แผ่ออกมาจากหูส่วนในเองหรือเกิดจากเสียง

เลือดที่ไหลผ่านโครงสร้างของหู เสียง Tinnitus จะรบกวนการเชื่อมการได้ยินอีกด้วย และพบได้ในวัยรุ่นที่เกี่ยวกับโรคไตด้วย

ภาวะเชื่อมการได้ยินอาจเป็นแบบชั่วคราว ซึ่งสิ้นสุดภายใน 24 ชั่วโมงหลังการได้ยินเสียงหรืออาจเป็นแบบถาวรได้ในผู้ได้รับเสียงดังยาวนาน

ปัญหาทางสังคมที่ตามมาของการเชื่อมการได้ยินคือ การสูญเสียความสามารถในการเข้าใจบทสนทนาในชีวิตประจำวัน ซึ่งนับว่าเป็นความพิการที่รุนแรง แม้ภาวะเชื่อมการได้ยินเล็กน้อย เช่น ที่ค่าเฉลี่ย 10 DBA ของความถี่เสียง ที่ 2,000 และ 4,000 Hz ของหูทั้งสองข้างจะกระทบต่อความเข้าใจของการได้ยิน และหากถึง 30 DBA ในช่วงความถี่ดังกล่าว จะนับเป็นการพิการที่ชัดเจน

อย่างไรก็ดี ข้อมูล Dose Response ในเรื่องเสียงดังในประชากรทั่วไปที่ไม่ใช่ในกลุ่มผู้ทำงานภาคอุตสาหกรรม ยังไม่ได้มีการศึกษาและรายงานไว้ชัดเจน แต่พอจะประมาณการได้ว่า ความเสี่ยงต่อภาวะเชื่อมการได้ยินจะไม่มีในเสียง LAeq,24 hr เท่ากับ 70 DBA ตลอดช่วงชีวิตและควรหลีกเลี่ยงเสียงที่ความดังเกินกว่า 140 DBA ในผู้ใหญ่และ 120 DBA ในเด็ก

การแทรกแซงการสื่อสารด้วยเสียงพูด

เสียงดังนั้นแทรกแซงการสื่อสารด้วยเสียงพูดเป็นผลลัพธ์ของความพิการส่วนบุคคลที่มีจำนวนมากและทำให้พฤติกรรมของบุคคลเปลี่ยนแปลง ตามด้วยปัญหาสูญเสียสมาธิ ภาวะล้า ขาดความมั่นใจ หงุดหงิด การเข้าใจผิด ลดความสามารถในการทำงาน ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและปฏิกิริยาของความเครียดต่างๆ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้เปราะบางได้แก่ ผู้ชรา และเด็กที่กำลังอยู่ระหว่างพัฒนาการของการเรียนรู้ภาษา การอ่านและบุคคลที่ไม่คุ้นเคยกับภาษาพูด

ความถี่ระหว่าง 100 ถึง 6,000 Hz เป็นช่วงระยะของการพูดคุย โดยความถี่สำคัญส่วนใหญ่ในการพูดคุยเป็นช่วง 300 ถึง 3,000 Hz ดังนั้นเสียงรบกวนที่ความถี่ช่วงดังกล่าว จะแทรกแซงการสื่อสารด้วยเสียงพูดได้ขึ้นอยู่กับว่าเสียงดังนั้นอยู่ในช่วงความถี่ของการพูดคุยนั้นๆ เพียงใดและทำให้ผู้ฟังไม่สามารถได้ยินหรือเข้าใจเสียงพูดคุยได้ถูกต้องตามเสียงที่สื่อออกมา เสียงดังจากสิ่งแวดล้อมยังบดบังเสียงกริ่ง และสัญญาณเตือนภัยต่างๆ ได้อันทำให้บุคคลไม่ทราบถึงภัยและป้องกันแก้ไขภัยที่ได้รับการเตือนได้ทันกาล และยังกระทบต่อการฟังเสียงดนตรีด้วย และการบดบังของเสียงดัง ต่อการแยกเสียงของการพูดคุยนั้นๆ จะกระทบต่อการได้ยินของบุคคลที่มีปัญหาเชื่อมการได้ยินแล้ว มากกว่าบุคคลที่มีประสาทรับรู้การได้ยินเป็นปกติ

ในภาวะที่มีเสียงดังจากสิ่งแวดล้อม บุคคลจะทดแทนด้วยการเพิ่มความดังของเสียงในการพูดคุย และแม้จะใช้เสียงดังแล้วในบางกรณีก็ไม่อาจได้ยิน และเข้าใจได้จึงนับเป็นปัญหาที่สำคัญด้วย เหล่านี้ทำให้เกิดปัญหาความแค้นต่อผู้พูดได้ ดังตัวอย่างเช่น ในสภาพแวดล้อมที่เจ็บบ ระดับเสียงในการพูดคุยที่ระยะห่าง 1 เมตร คือ 45-50 DBA และสูงกว่าประมาณ 30 DBA ในกรณีการสนทนานั้นเป็นการตะโกน อย่างไรก็ตามแม้เสียงดังแทรกแซงการสนทนาจะดังในระดับปานกลางความเข้าใจประโยคในการสนทนายังคงเข้าใจได้พอควรแต่ในการแปลนั้นผู้ฟังต้องใช้ความพยายามในการฟังอย่างมากซึ่งนับเป็นความแค้นต่อการฟังของผู้ฟัง การพูดคุยด้วยเสียงดังมากๆ ทำให้เข้าใจได้ยากกว่าการพูดคุยในระดับเสียงปกติ

ระดับเสียงในการสนทนานั้นขึ้นกับแต่ละบุคคล เนื่องจากสถานะของผู้พูด เช่น เพศ และความพยายามในการใช้เสียง นอกจากนั้นระดับเสียงสนทนาในที่โล่งแจ้งจะลดลงประมาณ 6 DBA สำหรับระยะทางที่เพิ่มขึ้นหนึ่งเท่าตัวระหว่างผู้พูดและผู้ฟัง การสนทนาของบุคคลในชีวิตประจำวันนั้นมีอิทธิพลจากระดับเสียงสนทนา สำเนียงของการสนทนา ระยะห่างระหว่างผู้สนทนา สภาพของสิ่งรบกวน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การสนทนา ลักษณะของห้อง และภาวะของเสียงรบกวน นอกจากนั้นยังขึ้นกับคุณสมบัติของผู้ฟัง เช่น ระดับความสามารถในการได้ยิน ความตั้งใจในการฟัง

สำหรับความเข้าใจในประโยคโดยสมบูรณ์ของผู้ฟัง ค่าสัญญาณเสียงในสิ่งแวดล้อมที่รบกวนควรเป็นที่ 15-18 DBA สำหรับ US EPA 1974 แนะนำว่าระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมที่ 45 DBA เป็นระดับเสียงที่รับได้ในเสียงพูดที่ได้พยายามเปล่งให้ดังขึ้นอาจเข้าใจได้ถึง 100% ในระดับที่เสียงจากสิ่งแวดล้อมสูงถึง 55 DBA และเสียงพูดด้วยความแค้นอาจเข้าใจได้ถึง 100% เช่นกันในระดับเสียงรบกวนจากสิ่งแวดล้อมที่ 65 DBA สำหรับการสนทนาและการฟังสารที่ซับซ้อน เช่น การฟังต่างภาษา การฟังในชั้นเรียน และการโทรศัพท์นั้น แนะนำให้ค่าสัญญาณ-เสียงในสิ่งแวดล้อมอยู่ที่ระดับ 15 DBA ดังนั้นที่เสียงสนทนายกระดับ 50 DBA (ที่ระยะห่าง 1 เมตร ในการสนทนาปกติของทั้งชายและหญิง) เสียงรบกวนในสิ่งแวดล้อมไม่ควรเกิน 35 DBA กลุ่มที่เปราะบางต่อการสนทนาเช่นกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้มีปัญหาการได้ยินในสถานการณ์ของการสนทนาที่ซับซ้อนดังกล่าวแล้ว ควรที่จะให้มีเสียงรบกวนในสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุดเท่าที่ทำได้

ภาวะรบกวนการหลับ

การหลับต่อเนื่องโดยไม่มีกรคนหรือชะงักเป็นที่ทราบว่าเป็นความจำเป็นพื้นฐานของการมีสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่ดีของบุคคล และในทางตรงข้ามการหลับที่ไม่ต่อเนื่องนั้นส่วนใหญ่มาจากผลกระทบของเสียงดังในสิ่งแวดล้อม ประมาณการว่าร้อยละ 80-90 ของผู้ที่มีปัญหาการหลับในสิ่งแวดล้อมที่เสียงดัง เกิดจากเสียงดังอื่นซึ่งไม่ใช่เสียงดังนอกอาคาร ดังตัวอย่าง คือ เสียงดังจากความต้องการไปห้องน้ำและสุขา เสียงดังในอาคารจากผู้อาศัยอื่น ความวิตกกังวล ความเจ็บป่วย และสภาพอากาศ มีการศึกษาวิจัยทั้งในห้องปฏิบัติการและในภาคสนามว่าด้วยเสียงดังกับการนอนหลับจำนวนมาก

ภาวะรบกวนการหลับ นับเป็นปัญหาเสียงดังจากสิ่งแวดล้อมที่เป็นปัญหาสำคัญ มีการศึกษาผลกระทบต่อการนอนหลับจากเสียงดังของอากาศยานจำนวนมาก เช่น การศึกษาของ Fidell et al 1994 และนักวิจัยอื่นๆ โดยเป็นการศึกษาทั้งในห้องปฏิบัติการที่ควบคุมสิ่งแวดล้อมได้และการศึกษาภาคสนาม ภาวะรบกวนการนอนหลับแบบปฐมภูมิ ได้แก่

1. หลับยาก หรือเพิ่มขึ้นของระยะเวลาที่ใช้ก่อนการหลับ
2. การตื่นระหว่างหลับ
3. เปลี่ยนแปลงสภาพการหลับและระดับความลึกของการหลับ
4. ลดสัดส่วนของการหลับแบบ REM
5. ความดันโลหิตสูงขึ้น
6. อัตราเต้นของหัวใจเพิ่มขึ้น
7. เส้นเลือดหดตัว
8. หายใจเปลี่ยนแปลง
9. หัวใจเต้นไม่สม่ำเสมอ
10. การเคลื่อนไหวขณะหลับเพิ่มขึ้น

โดยระดับเสียงดังและการตอบสนองต่อเสียงดังคือการรบกวนภาวะการหลับในแต่ละประเภทนั้นแตกต่างกันไป

การได้รับเสียงดังในเวลากลางคืน ยังทำให้เกิดผลกระทบแบบทุติยภูมิ หรือเรียกว่า ผลระยะล่าซึ่งผลดังกล่าวสามารถวัดได้ในวันต่อมาหลังจากคืนที่ได้รับเสียงดัง เป็นผลในขณะที่บุคคลตื่นอยู่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สิ่งนั้นได้แก่ ความรับรู้คุณภาพการหลับ ความล้าที่เพิ่มขึ้น อารมณ์ซึมเศร้า เสียความเป็นอยู่ที่ดี และลดความสามารถในการทำกิจกรรมใดๆ

ผลกระทบระยะยาวต่อสุขภาพจิต พบว่าการได้รับเสียงดังในเวลากลางคืน ความรำคาญจากเสียงดังในตอนกลางคืน มีผลทำให้บุคคลแสดงออกถึงความรำคาญจากเสียงดังใน 24 ชั่วโมงต่อมา ในหลายการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ประชาชนที่ได้รับเสียงดังในยามกลางคืนใช้ยากล่อมประสาทและยานอนหลับเพิ่มขึ้น มีพฤติกรรมปิดหน้าต่างห้องนอนขณะนอน และใช้การป้องกันการได้ยินส่วนบุคคล กลุ่มที่ไวต่อเสียงดังได้แก่ กลุ่มผู้สูงอายุ คนทำงานเป็นกะ บุคคลที่เปราะบางต่อภาวะผิดปกติทางกายและจิตใจอื่นๆ และผู้ที่หลับยาก

ในการศึกษาหนึ่งแสดงให้เห็นว่าเสียงดังตอนกลางคืนมีผลต่อคุณภาพการหลับ และในการวิจัยของประเทศญี่ปุ่นซึ่งศึกษาในหญิงจำนวน 3,600 คนอายุระหว่าง 20-80 ปี อาศัยอยู่ในโซนิรัมถนนซึ่งมีเสียงดังจากการจราจร พบว่าลักษณะการหลับ 4 ประการ คือ หลับยาก ตื่นระหว่างหลับ ตื่นเช้าเกินไปรู้สึกหลับไม่พอประมาณ 1-2 วันต่อสัปดาห์นั้น สัมพันธ์กับปริมาณการจราจรตอนกลางคืนอย่างมีนัยสำคัญ และในการสอบสวนผู้ที่นอนไม่หลับ 19 รายโดยจับคู่กับผู้ที่เป็กลุ่มเปรียบเทียบกับอายุและงานที่ทำ โดยวัดระดับเสียงดังนอกและในอาคารระหว่างหลับ การศึกษาแสดงให้เห็นว่าเสียงดังจากการจราจรที่เพิ่มขึ้น 30 dB LAeq ในตอนกลางคืน ก่อให้เกิดภาวะรบกวนการหลับ ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการศึกษาของทางยุโรป เผยแพร่เมื่อ ค.ศ. 1993

ในการศึกษาวิจัยขนาดใหญ่ประเภทในห้องปฏิบัติการและในภาคสนาม แสดงว่าความสัมพันธ์ระหว่างระดับการได้รับเสียงดังระยะสั้น (SEL) สำหรับเหตุการณ์เสียงดังในตอนกลางคืน กับร้อยละของผู้ที่ตื่นหรือผู้ที่มีการเปลี่ยนแปลงระดับของการหลับ การศึกษาเหล่านี้แสดงว่าจำนวนตื่นต่อค่า SEL เป็นสัดส่วนกับจำนวนเหตุการณ์เสียงดังตอนกลางคืน อย่างไรก็ตามก็ยังคงมีข้อวิจารณ์ถึงวิธีการศึกษานี้อยู่ด้วย และผลการศึกษาที่สำคัญของการศึกษาขนาดใหญ่ยังคงมีความแตกต่างที่ชัดเจนของระดับเสียงดังกับการตอบสนองต่อเสียงดังในการศึกษาภาคสนามกับในห้องปฏิบัติการ โดยเสียงดังมีผลกระทบในชีวิตจริงต่ำกว่าในห้องปฏิบัติการ

นอกจากลักษณะการหลับ 4 ประการที่พิจารณาแล้ว มีการศึกษาภาวะรบกวนการหลับในเรื่อง การเปลี่ยนแปลงระดับของการหลับ เวลาที่ใช้ในการเข้าสู่การหลับ และจำนวนเวลาหลับทั้งหมดผู้ที่ไวต่อเสียงดัง รายงานว่ามีคุณภาพของการหลับที่แย่กว่าผู้ที่ไม่ไวต่อเสียงดังทั้งในการศึกษาภาคสนามและในห้องปฏิบัติการ

ในรายงานการศึกษาหนึ่ง พบว่า สัดส่วนของการตื่นขณะหลับแปรผันตรงกับจำนวนเหตุการณ์เสียงดังในเวลากลางคืน และพบว่าจำนวนตื่นจากเสียงดังขณะหลับลดลงเมื่อไม่ต่ำกว่าแปดคืนแรกต่อเนื่องกัน ดังนั้นการปรับตัวได้เกิดขึ้นกับเรื่องของการตื่นนั้น แต่ไม่อาจเกิดขึ้นได้กับอัตราการเต้นของหัวใจ และผลต่อเนื่องเช่นการรับรู้ถึงคุณภาพของการหลับ อารมณ์ และความสามารถในการทำกิจกรรม

ในอีกการศึกษาหนึ่งพบว่า ความแตกต่างของระดับเสียง ในเสียงที่เกิดจากเหตุการณ์ที่ทำให้กำเนิดเสียงดัง กับเสียงพื้นที่มีอยู่แล้วในสิ่งแวดล้อม เป็นสิ่งกำหนดปฏิกิริยาตอบสนองของบุคคลต่อเสียงดัง มากกว่าระดับเสียงดังของเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดเสียงนั้นๆ ระยะเวลาระหว่างเหตุการณ์เสียงดังแต่ละครั้ง มีอิทธิพลต่อการตอบสนองต่อเสียงดังของบุคคล ปัจจัยที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคืออายุของแต่ละบุคคล ในกลุ่มผู้สูงอายุมีการตื่นมากกว่ากลุ่มอื่น แต่อีกรายงานการศึกษาหนึ่งพบว่า การตื่นจากเสียงดังไม่ขึ้นกับอายุ และเป็นที่ยอมรับว่าเพื่อการหลับที่ดี เสียงในอาคารไม่ควรเกิน 45 dBA LAmax

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบต่อระบบหัวใจ หลอดเลือด และสรีรวิทยา

ในการศึกษาทางระบาดวิทยา ของประชากรที่ได้รับเสียงดัง กลุ่มผู้อาศัยใกล้ท่าอากาศยานผู้ทำงานกับเสียงดัง พบว่าทำให้มีผลกระทบต่อหน้าที่การทำงานทางสรีรวิทยาของบุคคลอย่างชั่วคราวและถาวร เสียงดังแบบเฉียบพลัน จะกระตุ้นระบบฮอร์โมนและระบบประสาทอัตโนมัตินำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของความดันโลหิต เพิ่มอัตราการเต้นของหัวใจ เส้นเลือดหดตัวในแบบชั่วคราวผลตามมาของระบบหัวใจและหลอดเลือดจากการได้รับเสียงดังนั้น เกิดจากการเพิ่มขึ้นของ Adrenaline ซึ่งกระตุ้นให้เส้นเลือดหดตัว หลังจากได้รับเสียงดังกล่าวเป็นเวลานาน ผู้ที่ไวต่อเสียงดังจะพัฒนาเป็นผลเสียต่อสุขภาพแบบถาวร ได้แก่ ภาวะความดันโลหิตสูง โรคหัวใจขาดเลือดสัมพันธ์กับการได้รับเสียงดัง และเสียงดังยังรบกวนการตอบสนองในการผ่อนคลายระบบและอวัยวะของร่างกายอีกด้วย

การศึกษาในห้องปฏิบัติการและกึ่งภาคสนาม แสดงว่า การได้รับเสียงดังชั่วคราว จะทำให้ระบบสรีระของร่างกายคืนกลับได้ หลังจากหยุดการได้รับเสียงดังนั้น โดยจะกลับเข้าสู่ภาวะก่อนได้รับเสียงดังนั้นๆ ขึ้นกับระยะเวลาในการได้รับเสียงดังและปฏิกิริยาของแต่ละบุคคล หากเสียงที่ได้รับนั้นดังมากพอ จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของฮอร์โมน ระบบหัวใจและหลอดเลือด มีการเพิ่มขึ้นของการเต้นของหัวใจ และเพิ่มความต้านทานส่วนปลาย ความดันโลหิตเปลี่ยนแปลง การไหลเวียนของเลือดช้าลง และระดับฮอร์โมนของร่างกายเปลี่ยนแปลงด้วยโดยเฉพาะฮอร์โมน epinephrine, norepinephrine, cortisol

ปัจจุบันพบว่า เสียงดังทำให้เสี่ยงต่อการเกิดโรคหัวใจในหลายรายงานการวิจัย คนทำงานที่ได้รับเสียงดังจากงานอุตสาหกรรมเป็นเวลา 5-30 ปี พบมีความดันโลหิตสูงอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเทียบกับคนทำงานในกลุ่มควบคุม และพบภาวะความดันโลหิตสูงในผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยานที่มีเสียงดังจากอากาศยาน สำหรับภาวะหัวใจขาดเลือดมีความสัมพันธ์กับการได้ยินเสียงดังระยะยาวของ LAeq, 24h ช่วงระหว่าง 65-70 DBA หรือมากกว่า

ในปัญหาสุขภาพอื่นๆ ยังมีรายงานพบว่าเสียงดังทำให้มีการเคลื่อนไหวของกระเพาะอาหารและลำไส้เพิ่มขึ้น ทำให้อิเล็กโทรไลต์ของร่างกายเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะแมกนีเซียม แคลเซียม ดัชนีระบบภูมิคุ้มกันลดลง

ผลเสียต่อสุขภาพจิต

เสียงดังเป็นผลเสียต่อสุขภาพจิต ทำให้ภาวะจิตใจผิดปกติไปจากภาวะปกติทั่วไป เสียงดังจากสิ่งแวดล้อมยังไม่เป็นที่ยอมรับว่าเป็นผลทางตรงที่ทำให้เกิดปัญหาสุขภาพจิต แต่ประมาณการกันว่าเสียงดังจากสิ่งแวดล้อมทำให้ปัญหาสุขภาพจิตเกิดเร็วขึ้น ทำให้รุนแรงขึ้นในผู้ที่มีปัญหาสุขภาพจิตแบบแฝง ซึ่งปัญหาสุขภาพจิตดังกล่าวนั้นแสดงออกเป็นอาการทางกาย และเกิดกรณีต่างๆ หลากหลาย ได้แก่ ภาวะเครียดทางอารมณ์ หงุดหงิด คลื่นไส้ อาเจียน ปวดศีรษะ อารมณ์ไม่มั่นคง ตกใจง่าย ก้าวร้าว โต้แย้ง ความสามารถทางเพศลดลง อารมณ์แปรเปลี่ยน ชัดแย้งกับสังคมเพิ่มขึ้น ปัญหาความผิดปกติทางจิตเวช เช่น โรคจิตเภท ฮิสทีเรีย และนิวโรซิส บริโภคยานอนหลับและยากล่อมประสาทเพิ่มขึ้น และเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลจิตเวชเพิ่มขึ้น เป็นต้น

มีรายงานว่า การได้รับเสียงดังจากการประกอบอาชีพ พบว่า มีความสัมพันธ์กับนิวโรซิสและภาวะหงุดหงิดและทำให้เกิดปัญหาสุขภาพจิต บางรายงานพบว่าการได้รับเสียงดังจาก

สิ่งแวดล้อมและปัญหาสุขภาพจิตนั้น มีความสัมพันธ์ที่ยังไม่สามารถสรุปได้ ในรายงานการศึกษาระยะยาว พบมีความสัมพันธ์ของเสียงดังจากการจราจรทางบก และความผิดปกติทางจิตเล็กน้อย

การได้รับเสียงดังจากเหตุการณ์เสียงดังของอากาศยานขึ้นลงถี่ๆ เช่น ชั่วโมงละ 10-30 ครั้งของเหตุการณ์ดังกล่าว โดยมีระดับเสียงวัดได้ที่แวดล้อมบุคคลขณะมีเหตุการณ์เท่ากับ 70-85 DBA แล้วแต่ข้อกำหนดขององค์การที่เกี่ยวข้อง จะก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพกายและจิตได้ สำหรับปัญหาทางจิตใจ หากบุคคลไม่สามารถปรับตนเองเข้ากับสถานการณ์ได้ภายในเวลาประมาณ 3 เดือน อาจเข้าสู่ภาวะที่ยากแก่การแก้ไขได้ จึงควรเร่งดำเนินการแก้ไขป้องกัน

ผลกระทบต่อความสามารถในการทำกิจกรรม

มีรายงานการศึกษาทั้งในห้องปฏิบัติการ และการศึกษาในคนงานที่ได้รับเสียงดังจากการทำงานที่พบว่าเสียงดังลดความสามารถในการทำงานของคนทำงาน และเสียงดังในสิ่งแวดล้อมทำให้การทำงาน และแรงจูงใจในการทำงานลดลง และยังพบว่าเกี่ยวข้องกับการเพิ่มอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับความบกพร่องของความสามารถในการทำกิจกรรมและความปลอดภัย กล่าวคือ เสียงดังอาจทำให้การทำงานบกพร่องและเพิ่มข้อผิดพลาดในการทำงาน แต่ผลกระทบนั้นขึ้นกับชนิดของเสียงและกิจกรรมที่ทำ

ในระยะเวลานั้นๆ ความตื่นตัวจากเสียงดังอาจทำให้การทำงานง่ายขึ้น ดีขึ้นได้แต่เสียงดังจะลดความสามารถในการทำงานประเภทที่ต้องใช้ความจำและงานที่มีรายละเอียดสูง เสียงดังจะลดความสามารถในการอ่าน ความตั้งใจ การแก้ปัญหา และการจำเป็นส่วนใหญ่ สำหรับในเด็กพบว่าเสียงดังทำให้เสียต่อคุณสมบัติบุคคลด้าน Cognitive, motivational นอกจากนี้ยังพบว่า เสียงดังส่งผลทำให้ความสามารถในการจำลดลงอีกด้วย

มีรายงานพบว่าผู้คนที่อาศัยในที่เสียงดัง มีพฤติกรรมแสดงออกเกี่ยวกับการอาศัยในพื้นที่เสียงดังเช่น โกรธง่าย ผิดหวัง ไม่พอใจ ถดถอย สิ้นหวัง ซึมเศร้า วิตกกังวล ไม่สนใจ หงุดหงิดอ่อนล้า

กลุ่มบุคคลที่มีความไวต่อการเกิดผลกระทบจากเสียงดัง ได้แก่

- 1) กลุ่มเด็ก กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มหญิงมีครรภ์ ซึ่งกล่าวถึงแล้วในกลุ่มเด็ก สำหรับกลุ่มหญิงมีครรภ์ พบรายงานความสัมพันธ์กับการให้กำเนิดที่ผิดปกติได้
- 2) กลุ่มผู้ไวต่อเสียง เป็นผู้ที่มีความทนต่อเสียงต่ำ ในระดับเสียงเดียวกัน บุคคลทั่วไปจะทนได้

ซึ่งกลุ่มผู้ไวต่อเสียงดังนี้จะทนไม่ได้ และกระทบต่อการดำเนินชีวิตและมีปัญหาสุขภาพตามมา

ผลเสียต่อสุขภาพจากเสียงดังของอากาศยานในผู้อาศัยใกล้ท่าอากาศยาน

เสียงดังของอากาศยานมีผลกระทบต่อสุขภาพกาย และสุขภาพจิตของผู้ที่อาศัยอยู่ใต้แนวขึ้น-ลงของอากาศยาน ตั้งแต่ปี ค.ศ.1970 มีรายงานการวิจัยจำนวนมากแสดงว่า เสียงดังจากอากาศยานทำให้เกิด

- 1) โรคประสาทหูเสื่อมจากเสียงดัง
- 2) ภาวะเครียด
- 3) ภาวะความดันโลหิตสูง
- 4) โรคกล้ามเนื้อหัวใจตาย
- 5) ภาวะรบกวนการหลับ
- 6) ลดความสามารถในการทำงาน
- 7) ลดความสามารถในการเรียนรู้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8) ปัญหาสุขภาพจิตต่างๆ รวมถึง พฤติกรรมต่อต้านสังคม

กรณีภาวะเครียดต่อร่างกาย มีรายงานการศึกษาจำนวนมาก เช่น รายงานเกี่ยวกับความดันโลหิตเพิ่มขึ้น การเปลี่ยนแปลงการหลับ เปลี่ยนแปลงระบบย่อยอาหาร ในการศึกษา ค.ศ.1997 พบว่า กลุ่มคนที่อาศัยใกล้ท่าอากาศยานหลัก 2 ใน 3 ถูกรบกวนจากเสียงดังของอากาศยานกล่าวคือ กระทบต่อกิจวัตรประจำทำให้นอนหลับยากขึ้นและมีภาวะสุขภาพรวมๆ ไม่ดี

European Commission รายงานว่าชาวยุโรปใน EU ที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยาน เป็นผู้มีความเสี่ยงต่อการเกิดโรคหัวใจโคโรนารี และ Strokes เนื่องจากมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน จะกระตุ้นโรคดังกล่าวให้เกิดและรุนแรงขึ้น EU ประมาณว่าร้อยละ 20 ของประชากรสหภาพยุโรปราว 80 ล้านคน เป็นผู้ได้รับเสียงดังจากท่าอากาศยาน ซึ่งถือว่าเป็นภาวะที่ไม่ดีต่อสุขภาพและรับไม่ได้

ในปี ค.ศ.1997 มีการศึกษาผลกระทบของเสียงดังจากท่าอากาศยานในประชากร 2 กลุ่มกลุ่มหนึ่งอาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยานหลักแห่งหนึ่ง อีกกลุ่มอาศัยอยู่ในชุมชนที่เงียบ พบว่า 2 ใน 3 ของผู้ที่อาศัยใกล้ท่าอากาศยานได้รับความรำคาญจากเสียงอากาศยานซึ่งระบุว่าจะรบกวนต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้อาศัยนั้นๆ และระบುವ่านอนหลับยาก และเป็นผู้มีปัญหาสุขภาพ

ผลกระทบของเสียงดังจากอากาศยานต่อเด็ก

เสียงดังจากอากาศยานกระทบต่อสุขภาพและพัฒนาการของเด็ก ดังรายงานต่อไปนี้

1) เพิ่มความดันโลหิตของเด็กที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยาน Los Angeles' LAX airport เมื่อเปรียบเทียบกับเด็กที่อาศัยอยู่ไกลจากท่าอากาศยานดังกล่าว ทั้งนี้เป็นรายงานการศึกษา ค.ศ.1980

2) ระบบประสาททำงานเพิ่มขึ้น ในกลุ่มเด็กที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยานมิวนิค ประเทศเยอรมัน พบในรายงานการศึกษาของมิวนิค ค.ศ.1995

3) ระบบหัวใจและหลอดเลือดทำงานเพิ่มขึ้น ในกลุ่มเด็กที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยานมิวนิค ประเทศเยอรมัน พบในรายงานการศึกษาของมิวนิค ค.ศ.1995

4) ลดความสามารถในพัฒนาการของการอ่าน ในเด็กที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยานในอังกฤษ ฮอลแลนด์ และสเปน โดยพบว่าเรียนรู้การอ่านช้ากว่าเพื่อนร่วมชั้นเรียนประมาณ 2 เดือนในทุก 5 dB (A) ที่เพิ่มขึ้นจากระดับเฉลี่ยของเสียงในสิ่งแวดล้อม และพบว่าเสียงอากาศยานมีความสัมพันธ์กับความสามารถในการอ่านที่ลดลง แม้ว่าจะได้นำความแตกต่างทางเศรษฐกิจและสังคมมาพิจารณาแล้ว

5) ลดความสามารถของเด็กในการฟัง โดยพบในเด็กที่อาศัยอยู่ใกล้ท่าอากาศยานนานาชาตินิวยอร์กจะเป็นผู้ที่ฟังที่ไม่ดี เมื่อเปรียบเทียบกับเด็กซึ่งอยู่ในที่เงียบกว่าซึ่งจับคู่แล้ว

6) ลดความสามารถในการจำ โดยพบว่ารายงานในการศึกษาของมิวนิคประเทศเยอรมันพบว่าเสียงที่ดังเกินของอากาศยานเจ็ทที่บินเหนือศีรษะทำให้ความสามารถในการจำระยะยาวลดลง

การศึกษาในเด็ก 217 คน ในชั้นเกรด 3 และ 4 ของชนบทห่างจากท่าอากาศยานมิวนิค ประเทศเยอรมัน เป็นระยะ 22 ไมล์ เป็นการศึกษาก่อนและหลังการเปิดท่าอากาศยานใหม่ ราวครึ่งหนึ่งของเด็กอาศัยในพื้นที่เงียบกว่าในด้าน อายุ งานของพ่อแม่ ขนาดครอบครัว และสถานะเศรษฐกิจและสังคม เด็กได้รับการวัดความดันโลหิตสูง ตรวจระดับฮอร์โมนเรื่องเครียดและตรวจประเมินคุณภาพชีวิต 6 เดือนก่อนท่าอากาศยานเสร็จ และหลังจากท่าอากาศยานเปิดเป็นเวลา 6 เดือน

พบว่าเด็กที่ได้รับเสียงดังจากอากาศยานเรื้อรัง มีความดันโลหิตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและมีฮอร์โมนด้านเครียด ได้แก่ Epinephrine, Norepinephrine, cortisol เพิ่มขึ้นอย่างมี

นัยสำคัญในขณะที่ยังเด็กซึ่งอาศัยอยู่ในที่เงียบกว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว และใน 18 เดือนหลังเปิดท่าอากาศยาน เด็กที่ได้รับเสียงดังเรื้อรังท่าอากาศยาน รายงานว่าคุณภาพชีวิตของเขาตกลงอย่างมีนัยสำคัญ ด้วยเป็นที่ยอมรับว่า ความดันโลหิตสูงในวัยเด็ก จะส่งผลให้มีความดันโลหิตสูงในวัยผู้ใหญ่ได้ และฮอร์โมนเรื้อรังที่เพิ่มขึ้นทำให้ผลต่อความดันโลหิตสูงขึ้นได้ มีผลต่อโรคหัวใจ และลดเซลล์ภูมิคุ้มกันโรคได้

กรณีตัวอย่างผลกระทบจากเสียงต่อสุขภาพจากอากาศยานของสหภาพยุโรป

ในยุโรปนั้นการขนส่งเป็นแหล่งหลักของมลพิษทางเสียง ข้อมูลขององค์การอนามัยโลกระบุว่าร้อยละ 20 ของประชากรยุโรปสัมผัสกับระดับเสียงดังที่เป็นภาวะก่อความรำคาญระดับรุนแรง แม้ว่าการจราจรทางบก เป็นสาเหตุใหญ่ของการสัมผัสเสียงและเพียงร้อยละ 1.7 ของประชากรยุโรปได้รับผลกระทบจากการจราจรทางอากาศเสียงอากาศยานโดยเฉพาะเที่ยวบินกลางคืนแต่สิ่งนี้เป็นปัญหาสำหรับผู้คนที่อาศัยใกล้ท่าอากาศยานและใต้เส้นทางบิน ประมาณการกันว่าพลเมืองของสหภาพยุโรป 10 ล้านคนไม่สามารถเป็นสุขกับการนอนกลางคืนอย่างเต็มที่เนื่องจากเสียงดังจากอากาศยานพาณิชย์ที่บินกลางคืน

จำนวนเที่ยวบินกลางคืนที่ได้รับอนุญาตต่อระยะ 16 ชั่วโมงของท่าอากาศยานในสหราชอาณาจักรมีระหว่าง 10 เที่ยวบินที่ท่าอากาศยานนานาชาติ Birmingham ถึงมากกว่า 30 ที่ BAA Standed มากกว่า 40 เที่ยวบินที่ BAA Gatwick และ 60 เที่ยวบิน (ส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินขนส่งสินค้า) ที่ Nottingham East Midlands แม้ว่าที่ BAA Heathrow นั้นมีเพียง 16 เที่ยวบินที่ได้รับอนุญาตให้มีเที่ยวบินกลางคืน แต่อากาศยานที่บินกลางคืนเหล่านี้ บินนำผู้โดยสารกว่า 500,000 คน ซึ่งมากกว่าที่ใดในยุโรป เที่ยวบินเหล่านี้ส่วนใหญ่จะถึงอากาศยานระหว่าง 4.30 am และ 6 am ในขณะที่ประชาชนมีแนวโน้มกำลังหลับลึก และอาจพบว่ายากที่จะหลับได้อีกหากต้องตื่นขึ้น

ผลกระทบต่อสุขภาพจากเสียงอากาศยานช่วงกลางคืนในยุโรป

การนอนหลับโดยไม่ได้รับการรบกวน เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องมีก่อนเพื่อการทำหน้าที่ของจิตใจและร่างกายที่ดี การนอนไม่เพียงพอทำให้สูญเสียความจำ Muddled Thinking ภาวะบกพร่องของการมองเห็น ภาวะเครียดจากเสียงดัง (Noise Related Stress) ก่อให้เกิดผลกระทบที่วัดได้ต่อสุขภาพมนุษย์ การศึกษาของโรงพยาบาลจิตเวช Springfield รายงานว่าผู้ป่วยในที่ได้รับรักษาต่อ 1,000 ประชากรนั้นเป็นผู้อาศัยใน Heathrow สูงกว่ากลุ่มผู้อาศัยในพื้นที่เงียบกว่าซึ่งอยู่ใกล้เคียง

การศึกษาของ California's Orange county Health Department พบว่าเสียงจากอากาศยานทำให้เกิดการรบกวนของการนอนหลับอย่างจำเพาะ ทำให้ปฏิกิริยาต่อความเครียดทางกายภาพ เสียการได้ยินอย่างชั่วคราว รบกวนการพูดและการสื่อสาร และทำให้เกิดภาวะเครียดทางจิตใจได้

การรบกวนการหลับจากเสียงดัง (Noise Induced Sleep Disturbance) สามารถก่อให้เกิดผลกระทบของการหลับได้ 2 แบบ คือ แบบปฐมภูมิ และแบบทุติยภูมิ ซึ่งสามารถประเมินได้ในเวลากลางวันหลังจากได้สัมผัสเสียงดังช่วงเวลากลางคืน โดยพบผลกระทบเป็น 2 ประเภทคือ

1) แบบปฐมภูมิ รวมถึง การหลับยาก ตื่น (Awakenings) และภาวะความลึกของการหลับถูกรบกวน ความดันโลหิตสูงขึ้น อัตราการเต้นของหัวใจสูงขึ้น เส้นเลือดหดตัว การหายใจเปลี่ยนแปลง ภาวะหัวใจเต้นไม่สม่ำเสมอ การเคลื่อนไหวของร่างกายเพิ่มมากขึ้น

2) แบบทุติยภูมิ หรือ ผลตามมาในช่วงเช้าหรือกลางวันต่อมา ได้แก่คุณภาพการหลับที่รับรู้ได้ลดลง เพิ่มความล่า อารมณ์และความเป็นอยู่ที่ตึงเครียด และลดความสามารถในการทำงาน ความเป็นไปได้ของการตื่นเพิ่มขึ้นสัมพันธ์กับเหตุการณ์เสียงดัง ซึ่งคือจำนวนเที่ยวบิน

ไม่ใช่เสียงดังเฉพาะอากาศยานแต่ละเครื่องที่สร้างเสียงดัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาเรื่องเสียงจากอากาศยานและภาวะรบกวนการหลับในพื้นที่รอบท่าอากาศยานหลักของสหราชอาณาจักรปี 1992 พบว่า อัตราภาวะรบกวนการหลับที่วัดได้ค่อนข้างต่ำ ทั้งด้านการรู้สึกตัวตื่น และการตื่นแบบสั้นๆ ที่เกิดจากการบินของอากาศยานแต่ละลำ ไม่พบว่ามี การเพิ่มขึ้นที่วัดได้ของความเป็นไปได้ในการรู้สึกตัวตื่นเล็กน้อยหรือการตื่นแบบสั้นๆ สำหรับเสียงการบินของอากาศยานแต่ละลำในที่โล่งที่ระดับความดังของเสียงต่ำกว่า 80 DBA LAm_{ax} และสำหรับระดับที่เกินกว่า 80 DBA LAm_{ax} พบว่ามีความเป็นไปได้ที่จะพบการรู้สึกตัวตื่นเล็กน้อยราว 1 ใน 30 และพบการตื่นแบบสั้นๆ ราว 1 ใน 75 ซึ่งเป็นอัตราการที่เกิดขึ้นอยู่แล้วจากแหล่งกำเนิดเสียงอื่นซึ่งไม่ใช่เสียงจากอากาศยาน

ไม่พบความแตกต่างหลักของตัวแปรเกี่ยวกับการหลับระหว่างกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เสียงดัง และพื้นที่เสียงไม่ดังเนื่องจากเสียงดังในอาคารจากอากาศยานของพื้นที่ทั้งสองไม่แตกต่างกัน แต่พบว่ามี การเพิ่มขึ้นของจำนวนการตื่น เพิ่มระยะเวลาในการหลับระดับที่ 1 เพิ่มจำนวนของการหลับแบบ REM (Rapid Eye Movement) หรือการหลับที่มีการเคลื่อนไหวของตาแบบเร็ว มีการเปลี่ยนแปลงความถี่ของคลื่นสมองหรือ EEG ที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเหตุการณ์เสียงดังของอากาศยานที่มากกว่า

ในส่วนของการศึกษาในห้องปฏิบัติการพบว่ามี การตื่นขึ้นราว 4 ถึง 8 ครั้งต่อคืน ใน การศึกษาการนอนหลับในห้องปฏิบัติการศึกษาการหลับโดยมีการให้เสียงดังลักษณะเสียงดังของอากาศยานตามสภาพการบินกลางคืนในเงื่อนไขประเภทต่างๆ นอกจากนั้นยังพบว่า

1) ระยะก่อนการหลับและระยะก่อนของการเข้าสู่การหลับระยะ 4 (การหลับลึก) ลดลง (Reduced Sleep Latencies and Latencies to Stage 4 Sleep) ซึ่งสัมพันธ์กับจำนวนเพิ่มขึ้นของเหตุการณ์เสียงดังจากอากาศยานในช่วงเวลาเช้า

2) การหลับที่มีการเคลื่อนไหวของลูกตาแบบเร็ว (REM) สัมพันธ์กับจำนวนเพิ่มขึ้นของเหตุการณ์เสียงดังจากอากาศยานในช่วงเวลาเย็น

3) การเปลี่ยนแปลงความถี่ของคลื่นสมองสัมพันธ์กับเงื่อนไขเหตุการณ์เสียงดังแต่ละเหตุการณ์

มาตรการป้องกันสุขภาพของบุคคลจากผลกระทบต่อมลพิษทางเสียงดังจากอากาศยาน

ด้วยผลกระทบของเสียงดังจากอากาศยาน พบในผู้ที่อาศัยอยู่ในแนวเส้นทางขึ้นและลงของอากาศยาน เป็นที่ยอมรับทั่วโลก นับเป็นความเสียหายอย่างถาวรต่อสุขภาพของผู้ที่ได้รับเสียงดังจากอากาศยานเป็นเวลานาน และเป็นอันตรายค่อนข้างรุนแรงในหลายกรณี จึงมีข้อกำหนดมาตรการเพื่อบรรเทาปัญหาสุขภาพดังกล่าวในมาตรฐานการบิน มาตรฐานด้านอนามัยและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ของประเทศต่างๆ รวมถึงประเทศไทยด้วย

รัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักร กำหนดมาตรการลดผลกระทบของเสียงดังจากอากาศยานด้วยการจัดการเส้นทางบิน และการเข้มงวดจำกัดเที่ยวบินกลางคืน กำหนดขีดจำกัดสูงสุดของการขึ้นของอากาศยาน ฝ้าคลุม และการทำฉนวนป้องกันเสียงดังในพื้นที่อ่อนไหวต่อเสียงดังจากอากาศยานและกิจกรรมการบินอื่นๆ

WHO ได้กำหนดแนวทางสำหรับหลีกเลี่ยงการรบกวนการหลับในเวลากลางคืน สำหรับการหลับที่ดี ระดับเสียงทั่วไปต่อเนื่อง ไม่ควรเกิน 30 dB LAeq และเหตุการณ์เสียงดังเกินกว่า 45 dB ควรได้รับการหลีกเลี่ยง

แนวทางสากลว่าด้วยระดับเสียงเพื่อหลีกเลี่ยงภาวะรบกวนการหลับขององค์การอนามัยโลกพิมพ์เมื่อค.ศ.2000 ให้ไว้ว่าระดับเสียงที่ 45 dBA LAm_{ax} หรือต่ำกว่าที่วัดในอาคารซึ่งระดับเสียงพื้นทั่วไปของสถานที่นั้นต่ำหรือเพื่อป้องกันผู้ที่ไวต่อเสียงดังระดับเสียงของอากาศยานในที่โล่งพบในเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาของสหราชอาณาจักรปี 1992 นั้น จะให้ผลเสียงภายในอาคารประมาณ 45 ถึง 60 dBA LAmax ทั้งนี้ขึ้นกับโครงสร้างอาคารภาวการณ์ปิดเปิดหน้าต่าง

การควบคุมและป้องกันภาวะเสื่อมการได้ยินจากเสียงดังในผู้ได้รับเสียงดังในบางกรณี ใช้อุปกรณ์ป้องกันสุขภาพส่วนบุคคล เช่น Ear Plugs หรือ Ear Muff แต่จะใช้ในระยะนานๆ ไม่ได้บางคน ถือเป็นการจำกัดความเป็นอิสระของบุคคล สำหรับกิจกรรมในการลดเสียงดังอื่นๆ จำเป็นต้องปฏิบัติในกรณี ที่การแก้ไขปัญหาด้วยการกำจัดเสียงดังที่แหล่งกำเนิดเสียงไม่ได้

คำประกาศโดยสภายุโรป (European Parliament)

อาศัยตามบทบัญญัติมาตรา 51 สภายุโรปประกาศไว้ว่า

- 1) รับว่าเสียงดังเป็นหนึ่งในสิ่งคุกคามต่อสุขภาพที่รุนแรง โดยเฉพาะต่อเด็ก
- 2) เกือบ 1 ใน 3 ของประชากรของสหภาพยุโรป ได้รับผลกระทบจากเสียงดัง
- 3) รับว่าประชากรมากกว่า 10 ล้านคน ได้รับความเดือดร้อนจากเสียงอากาศยาน
- 4) รับว่าเสียงดังจากการลงจอดและการขึ้นของอากาศยานเป็นอันตรายชัดเจนในเวลา

กลางคืนรับว่าการหลักลางคืนที่ดีเป็นสิทธิของมนุษย์ ที่ได้รับการประกาศแล้วโดยศาลสิทธิของมนุษย์ใน ยุโรป

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษา สืบค้นพบว่า มีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนี้

สมพร รักความสุข (2537) ศึกษาคุณภาพชีวิตของแม่บ้านในย่านอุตสาหกรรมโรงโม่หิน พบว่า คุณภาพชีวิตด้านสุขภาพ อาการที่พบได้บ่อยที่สุด คือ การปวดศีรษะ ร้อยละ 89.2 ส่วนใหญ่ซื้อยามารับประทานเอง ถ้ามีอาการเจ็บป่วยรุนแรงจะไปรับการรักษาที่คลินิก การสำรวจภาวะสุขภาพจิตพบว่า สุขภาพจิตไม่ดี ด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่าส่วนใหญ่จบการศึกษาประถมศึกษาตอนต้น อาชีพรับจ้าง รายได้ครอบครัวปานกลาง มีรายจ่ายค่อนข้างสูง มีภาวะหนี้สิน มีสัมพันธที่ดีต่อครอบครัวและสังคม เข้าร่วมกิจกรรมสังคมระดับปานกลาง ส่วนใหญ่ต้องการย้ายจากย่านอุตสาหกรรมไปอยู่ที่อื่นแต่ก็ยังไม่มีความผูกพันต่อชุมชนที่อยู่อาศัยเนื่องจากอยู่ มานาน หรือเปลี่ยนแผนงานโดยให้เหตุผลว่าสภาพแวดล้อมการทำงานไม่ดี ส่วนสภาพการทำงานพบว่ามีเสียงรบกวน มีฝุ่นมาก หายใจไม่สะดวกและการระบายอากาศไม่ดี แม่บ้านต้องเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายมาเอง กิจกรรมการพักผ่อนส่วนใหญ่ดูโทรทัศน์ที่บ้าน ที่อยู่อาศัยสภาพดีคงทนถาวรแต่สุขภาพิบาลบ้านเรือนอยู่ในระดับไม่ดีข้อเสนอแนะ เจ้าของโรงงานควรจัดให้มีสวัสดิการด้านสุขภาพ ตลอดจนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการทำงาน รัฐควรส่งเสริมให้แม่บ้านประกอบอาชีพเสริมที่ชัดเจนโดยให้แม่บ้านมีส่วนร่วม หน่วยงานของรัฐและประชาชนควรร่วมมือกันจัดให้มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจหรือสวนสาธารณะของหมู่บ้าน รัฐควรกำหนดขอบเขตที่ชัดเจนระหว่างที่อยู่อาศัยกับโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อป้องกันอันตรายหรือผลกระทบที่ได้รับจากโรงงาน

วาสนี พงศ์ชินฤทธิ์ (2540) ศึกษาคุณภาพชีวิตของประชาชนสองฝั่งคลองแสนแสบโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจคุณภาพชีวิตของประชาชนสองฝั่งคลองแสนแสบ และนำผลการศึกษาที่ได้เป็นแนวทางเสนอแนะปรับปรุงแก้ไข พบว่า ด้านสติปัญญาอยู่ในระดับสูง ด้านสุขภาพอนามัยและความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ และชีวิตในชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ จึงเสนอให้กรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า เร่งรัดการแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมทางเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กายภาพ เพราะมีผลกระทบต่อประชาชนสองฝั่งคลองแสนแสบในด้านคุณภาพชีวิตมากกว่าด้านอื่นๆ ส่วนคุณภาพชีวิตด้านอื่นๆ ที่อยู่ในระดับปานกลางขึ้นไปควรมีการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น ทั้งนี้ในการดำเนินงานทุกอย่างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงานทุกขั้นตอน

สภาคณาจารย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2540) ศึกษาคุณภาพชีวิตในมหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยศึกษาในกลุ่มนักศึกษาอาจารย์ ข้าราชการและลูกจ้าง พบว่า มีปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตทุกๆ ด้านที่สำรวจ กล่าวคือ มีปัญหาในด้านถนน การจราจร รถโดยสารประจำทาง ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ อาหารและเครื่องบริโภค ที่พักอาศัย สุขภาพอนามัยและนันทนาการ การศึกษาของบุตรที่โรงเรียนสาธิต ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งสิ่งแวดล้อม ส่วนสิ่งที่ต้องการให้มหาวิทยาลัยจัดการให้มหาวิทยาลัยจัดหาให้เพิ่มเติม 6 ลำดับแรก คือ ศูนย์การค้า บ่อมตำรวจ ตลาดสด รถมินิบัส รื้อรอบมหาวิทยาลัย และตลาดโต้รุ่ง ข้อเสนอแนะ มหาวิทยาลัยน่าจะได้นำผลวิจัยครั้งนี้ไปใช้ประกอบการพิจารณาเร่งดำเนินการปรับปรุงเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในมหาวิทยาลัยขอนแก่นให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดประสิทธิผลอย่างเป็นรูปธรรม มหาวิทยาลัยควรจัดให้มีการประชุมสัมมนาผู้บริหารทุกระดับเผยแพร่ข้อมูลและแนวทางแก้ไขแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง รวมทั้งทำการวิจัยในเรื่องที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมเป็นระยะๆ

วันชัย ธนะวังน้อย และ ยงยุทธ พึ่งวงศ์ญาติ (2541) ศึกษาคุณภาพของชาวชุมชนแออัดในเขตจังหวัดปทุมธานี พบว่า ชาวชุมชนแออัดส่วนใหญ่ได้รับการบริการพื้นฐานจากหน่วยงานของรัฐมีคุณภาพที่ดีเป็นไปตามเกณฑ์ความจำเป็นไปตามเกณฑ์ความจำเป็นพื้นฐาน จะมีปัญหาบ้างเล็กน้อย เช่น การมีส่วนร่วมของชาวชุมชนแออัดเพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ในชุมชน และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังมีปัญหาคุณภาพชีวิต เช่น ปัญหายาเสพติด ด้านที่อยู่อาศัย การขาดสาธารณูปโภค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชุมชนแออัดที่ตั้งอยู่ในที่สาธารณะไม่มีเจ้าของ ปัญหาการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ขาดการรวมตัว รวมทั้งองค์กรของรัฐที่จะสนับสนุนเพื่อเพิ่มความเข้มแข็งให้องค์กรชุมชน ยังไม่พบว่ามีมีการดำเนินการสนับสนุนอย่างจริงจัง ส่วนการจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาชุมชน พบว่าไม่มีการสนับสนุนอย่างจริงจัง สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่อยู่อาศัยไม่สะอาดและยังไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ใต้ถุนบ้านมีน้ำท่วมขัง ทั้งขยะไม่เลือกที่ น้ำเน่าเสีย กลิ่นเหม็นจากการเผาขยะและเศษวัสดุ มีทางเดินเท้าหลักที่แข็งแรง ไม่มีการจัดทำทางระบายน้ำหลักในชุมชน การรณรงค์ทำความสะอาดเป็นครั้งคราวในวันสำคัญของชาติ และการกำจัดขยะนิยมกำจัดกันเองโดยการเผาที่สาธารณะและทิ้งลงในคูคลอง ข้อเสนอแนะของงานวิจัยครั้งนี้ คือ ในระยะสั้นหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชาวแออัดควมร่วมมือกับชุมชนเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนจริงจัง ได้แก่ ปัญหายาเสพติด และการพัฒนาสาธารณูปโภคในชุมชนแออัดที่ตั้งอยู่ในที่สาธารณะไม่มีเจ้าของ ส่วนในระยะยาวหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบควรมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้ชุมชนและกำหนดแนวทางการพัฒนา โดยให้ชาวชุมชนมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนา

ดวงจันทร์ อาภาวีชรุตม์ เจริญเมือง (2536) ศึกษาการเติบโตของเมืองและสภาวะแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่ พบว่า การพัฒนาที่ผ่านมาส่งผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ ปัญหาขยะตกค้างและการได้รับการต่อต้านจากประชาชนบริเวณที่ทิ้งขยะมูลฝอย แม้เหี่ยเยเนื่องจากมีปัญหาเรื่องกลิ่น คุณภาพน้ำใต้ดิน การเพิ่มมลพิษในอากาศ อาจถึงขั้นอันตรายต่อชีวิตและสุขภาพของสิ่งมีชีวิตในเชียงใหม่และจังหวัดลำพูนได้ การจราจรติดขัดเนื่องจากการเพิ่มของประชากรและยานพาหนะรวมทั้งขาดการวางแผนที่ดี ปัญหาอาคารสูงทำลายความเป็นส่วนตัวของชุมชนในบริเวณใกล้เคียงและสภาพความเป็นเมืองเก่า ทำลายหลักฐานทางประวัติศาสตร์ มลภาวะทางน้ำโดยทำให้แม่น้ำเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แม่น้ำเน่าเสียเป็นระยะเวลาหลายปีแล้ว มลพิษทางอากาศ เช่น หมอกควันของฝุ่นละอองในอากาศจนใกล้จะเกินขีดความสามารถที่อากาศจะฟองตัวเองโดยธรรมชาติได้แล้วมลพิษทางเสียงจากการจราจรเครื่องบินได้สร้างความรำคาญและมีผลกระทบต่อสุขภาพของคนเชียงใหม่ มลพิษจากสายตาศาจากอาคารสูงบดบังภูเขา ดอยสุเทพโดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำลายเส้นขอบฟ้า การใช้ที่ดินผิดประเภทย่านที่อยู่อาศัยปะปนกับย่านการค้าทำให้เกิดปัญหาชุมชนแออัด ปัญหาหาบเร่แผงลอย นอกจากนี้ยังพบว่า การพัฒนาที่ผ่านมาก่อผลกระทบต่อทางสภาวะแวดล้อมทางสังคม ได้แก่ ปัญหาชุมชนแออัดและผู้มีรายได้น้อยขาด สิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานและขาดสิทธิในการอยู่อาศัย เด็กเร่ร่อน คุณภาพชีวิตและสุขภาพอนามัย ข้อเสนอแนะรัฐต้องมีการปรับเปลี่ยนแนวนโยบายการพัฒนา ควรมีการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจไปยังส่วนส่วนอื่นๆ ของประเทศ เพื่อความเป็นธรรมและป้องกันการอพยพย้ายถิ่น รัฐต้องลดบทบาทบางอย่างของเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากเมืองเชียงใหม่ทำหน้าที่หลายที่หลายอย่างจนเกินไป หากให้เมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของภาคเหนือตอนบน ศูนย์กลางส่วนราชการควรกระจายไปอยู่เมืองอื่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรคำนึงถึงข้อจำกัดของเมืองเชียงใหม่ในการวางผังเมือง ซึ่งมีข้อจำกัดทางกายภาพด้านภูมิประเทศ การกำหนดแผนและนโยบายต้องมองในภาพรวมของเมืองเชียงใหม่ และต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นเกี่ยวกับภาวะแวดล้อมเมืองเชียงใหม่แก่สาธารณชน เพื่อความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาและหาทางผลักดันผู้บริหารแก้ไขปัญหาร่วมกัน

หฤทัย โพธิ์พงษ์ (2544) ศึกษาสภาพปัญหาสิ่งแวดล้อมทางน้ำและผลกระทบต่อชุมชนในอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม พบว่า สภาพคลองส่วนใหญ่ไม่เน่าเสีย สามารถใช้ในการเกษตรกรรม การคมนาคม และการละเล่นประเพณีทางน้ำได้ แต่พื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่ใช้สารเคมีในอัตราสูง ทำให้เกิดสารพิษตกค้าง ส่งผลกระทบต่อชีวิตสัตว์น้ำ น้ำเน่าเสีย ระบบนิเวศขาดความสมดุล ในเขตชุมชนพบว่าคลองส่วนใหญ่มีการทิ้งขยะมูลฝอยในคลอง มีการระบายของเสียและสิ่งปฏิกูลลงคลองแหล่งน้ำ ชุมชนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าสภาพน้ำปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสาธารณสุขน้อย ไม่พบการระบาดของไข้เลือดออก โรคทางเดินอาหารที่มาจากน้ำ ด้านความสวยงามได้รับผลกระทบเล็กน้อยจากผักตบชวา ข้อเสนอแนะจากผู้วิจัย หน่วยงานรับควรให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนทราบถึงสาเหตุการเกิดน้ำเสียและแนวทางอนุรักษ์ ควรให้ความรู้ในการใช้กำจัดศัตรูพืชถึงพิษภัยและผลกระทบของสารตกค้าง ให้คำแนะนำในการจัดการน้ำเสียขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมอนุรักษ์แม่น้ำลำคลอง

จรัสพงศ์ สร้อยระย้า และคณะ (2533) ศึกษาผลกระทบของแหล่งน้ำดื่มรอบบริเวณที่ทิ้งขยะมูลฝอยของเทศบาลชลบุรี ฉะเชิงเทรา และเมืองระยอง พบว่า สารพิษโลหะหนักที่พบของทั้ง 3 เทศบาล มีปริมาณสูงกว่าค่าที่กำหนดไว้ในมาตรฐานน้ำดื่มเล็กน้อย ส่วนการปนเปื้อนของน้ำชะมูลฝอยจากแหล่งน้ำดื่มรอบบริเวณที่ทิ้งขยะมูลฝอยสามารถตรวจพบได้เป็นระยะทางถึง 1,000 เมตร และความเข้มข้นของการปนเปื้อนของบ่อน้ำตื้นที่อยู่ในรัศมี 500 เมตร จากจุดที่ทิ้งขยะมูลฝอยของทั้ง 3 เทศบาล ไม่มีความแตกต่างกัน แต่เจือจางในบ่อน้ำที่มีระยะห่างกว่านี้ด้านคุณภาพของแหล่งน้ำดื่มจากบริเวณที่ทิ้งของทั้ง 3 เทศบาลมีลักษณะไม่สะอาดพอ ไม่น้ำดื่มมีสิ่งสกปรกเจือปนอยู่และอาจทำให้เกิดโรคได้ ด้านคุณภาพจากแหล่งน้ำดื่มบริเวณรอบที่เก็บขยะระยะ 1,000 เมตร เมื่อพิจารณาตามฤดูกาลเวลาเห็นได้ว่าในฤดูฝนมีสภาพน้ำไม่สะอาดพอ ไม่น้ำดื่ม

เลิศชัย เจริญธัญรักษ์ และคณะ (2545) ศึกษาเพื่อประเมินผลกระทบต่อสุขภาพจากนโยบายการจัดการขยะมูลฝอยเทศบาลนครขอนแก่น พบว่า ผลกระทบจากการดำเนินการจัดการกับมูลฝอยต่อภาวะสุขภาพของบุคคลกลุ่มต่างๆ จำแนกได้เป็นผลกระทบต่อสุขภาพทางกาย จิตใจสังคม และจิตเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วิญญาน ผลกระทบต่อสุขภาพทางกาย พบว่า เกิดอาการเจ็บป่วยและการบาดเจ็บและการบาดเจ็บ ได้แก่ โรคระบบทางเดินอาหาร โรคระบบทางเดินหายใจ โรคติดเชื้อ เช่น วัณโรค บาดทะยัก เอ็ดส์ โรคผิวหนัง โรคภูมิแพ้ อาการปวดเมื่อยตามร่างกาย ปัญหาทางสายตาและการได้ยิน อุบัติเหตุจากการบาดเจ็บของมีคมส่วนผลกระทบต่อเด็กพบว่าเด็กที่ผู้ดูแลนำไป ค่อยๆ เชื้อขยะ มักเกิดอาการผิดปกติทางระบบประสาทกล้ามเนื้อ เกิดภาวะด้อยทางการสื่อสาร ผลกระทบทางจิตใจ พบว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงบริเวณที่กำลังจัดมูลฝอยมีปัญหาสุขภาพจิตมากเพราะเหตุรำคาญจากกลิ่นเหม็นของกองขยะมูลฝอยแฉงวันสภาพบ้านเรือนไม่สะอาด หลังคาบ้านเรือนเต็มไปด้วยเขม่าไฟ จึงไม่กล้าที่จะรองรับน้ำฝนเก็บไว้เพื่อบริโภค นอกจากนี้ยังมีแฉงวันก่อให้เกิดความเครียดต่อสัตว์โดยเฉพาะโคนม ทำให้ผลิตนมได้น้อยลงและน้ำนมซึ่งสามารถจับกลิ่นเหม็นจากกองมูลฝอยได้ดี ทำให้น้ำนมที่รีดได้มีกลิ่นเหม็นของขยะมูลฝอยด้วย และชุมชนมีหนูจำนวนมาก ซึ่งไม่ทราบว่ามีมาจากกองขยะมูลฝอยหรือไม่ อาจทำให้เกิดโรคฉี่หนูได้เกิดความวิตกกังวลของประชาชนที่อยู่รอบๆ บริเวณที่ทิ้งขยะกังวลจะเกิดน้ำชะไหลลงแม่น้ำ ผลกระทบทางด้านสังคม พบว่า เกิดการเปลี่ยนแปลงอาชีพ การอพยพย้ายถิ่นเข้ามาจากชุมชนใกล้เคียงชุมชนอื่นเกิดความแตกแยกกับทางเทศบาลเพราะมองว่าทำให้ชุมชนสกปรก ไม่น่าอยู่และแฉงวันยังเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ญาติมิตรที่มาจากที่อื่นลำบากใจที่มาเยี่ยมเยียนเพราะไม่ชินต่อสภาพแวดล้อมทางจิตวิญญานพบว่า ประชาชนไม่มีจิตสำนึกในการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง และเทศบาลขาดความรับผิดชอบไม่ปฏิบัติตามคำสั่งญาติที่ให้ไว้กับประชาชน ส่วนผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า บริเวณที่ตั้งของกองขยะจะเกิดการปนเปื้อนของสิ่งหรือสารอันตรายที่เป็นอันตรายต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้ น้ำเสียจากกองมูลฝอยส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำธรรมชาติโดยเฉพาะแหล่งน้ำที่ส่งวนไว้สำหรับทำน้ำประปาชุมชน แหล่งน้ำสำหรับการประมง พื้นที่เกษตรกรรม และแหล่งน้ำใต้ดินที่ใช้อุปโภคบริโภคข้อเสนอแนะของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง ประกอบด้วย ควรย้ายสถานที่กำจัดมูลฝอยออกจากพื้นที่ปัจจุบัน และถ้าไม่ย้ายไปที่อื่นควรหาวิธีการแก้ไขปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นวิธีที่ดีที่สุด โดยนำเทคโนโลยีมาดำเนินการและปฏิบัติอย่างจริงจังและมีระบบบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากกองมูลฝอย ทำคลองระบายน้ำเสียไม่ให้ไหลลงอ่างเก็บน้ำบ้านข้างานและห้วยบังกอ ให้รถเก็บขยะมูลฝอยให้มีฝาปิดมิดชิดเพื่อป้องกันน้ำขยะมูลฝอยและขยะมูลฝอยตกเรียราดบนถนนและรถที่ตามมาของประชาชน พร้อมทั้งปรับปรุงทัศนียภาพโดยการปลูกต้นไม้ล้อมพื้นที่กำจัดมูลฝอย

นิภา ศรีมนตรี และคณะ (2548) ทำการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงจากการทำงานและความปลอดภัยของผู้ประกอบอาชีพเก็บมูลฝอยเพื่อการจำหน่าย ตำบลหนองปลิง อำเภอเมืองจังหวัดมหาสารคาม พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 35-44 ปี จบการศึกษาระดับประถมศึกษา อาชีพหลักเกษตรกรกรรม สมรสคู่ ส่วนใหญ่ทำมา 3 ปี การเจ็บป่วยจากเป็นหวัด คัดจมูก น้ำมูกไหล วิงเวียนหน้ามืด อุจจาระร่วง มากตามลำดับ บาดเจ็บจากเศษแก้วแตก เศษเหล็กหลุด เศษไม้มากตามลำดับ ในรอบปีที่ผ่านมามีผื่นคันที่มีมือที่เท้าไม่เคยเลยมีตุ่มพุพองมากตามลำดับ การรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับดีมาก การป้องกันตนเองมีการปฏิบัติตัวที่ดีมาก

Taylor et al (1991) ทำการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบด้านจิตสังคมในประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการขยะมูลฝอยในออนตารีโอ จากการสัมภาษณ์เจาะลึกผู้นำชุมชน นักการเมืองและเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น ร่วมกับการทบทวนเอกสาร พบว่า ส่งผลกระทบด้านจิตสังคม 3 ระดับคือ 1. ระดับบุคคล ได้แก่ ด้านอารมณ์ เช่น ความกลัว ความโกรธ ความสูญเสียการควบคุม ความรู้สึกผิด ด้านพฤติกรรม เช่น การรบกวนการกิน การนอน การทำงาน การแสวงหาความช่วยเหลือ ด้านร่างกาย เช่น อาการปวดศีรษะ อ่อนเพลีย โรคระบบทางเดินหายใจ ภาวะซึมเศร้า 2. ระดับเครือข่ายทางสังคม ได้แก่ ความเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แตกแยกภายในครอบครัว ความขัดแย้งระหว่างบุคคล การแตกแยกทางสังคม และผลในแง่บวกทั้งความ
ร่วมมือกันในการแก้ปัญหา แรงยึดเหนี่ยวทางสังคมที่เพิ่มขึ้นและการพัฒนาเครือข่าย 3. ระดับชุมชน
ได้แก่ การถูกประทับตราสังคมรังเกียจ การเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่ และผลในแง่บวกในการสร้างศักยภาพ
ของชุมชน

Eyles et al (1993) ทำการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการสัมภาษณ์เจาะลึก พบว่า แหล่ง
กำจัดขยะมูลฝอยประชาชนจะมีการรับรู้เรื่องเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศนอกจากโรกระบบทางเดินหายใจ
ปัญหาการจราจรรถบรรทุกขยะมูลฝอย สัตว์รบกวนจากการค้าย่อยซึ่งอาจเป็นสาเหตุของการแพร่กระจาย
และแพร่เชื้อโรคได้ ปัญหาจากกลิ่นและเสียงและมูลค่าที่ลดต่ำลงของสินทรัพย์ ปัญหาคุณภาพของการดื่ม
น้ำใช้ และประชาชนกลัวต่อการเกิดผลเสียต่อสุขภาพเกิดความวิตกกังวลต่อปัญหาการเจ็บป่วยและการ
ตายของสัตว์เลี้ยง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง และเพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงที่มีต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อมีการเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการของท่าอากาศยานฯ ระยะเวลาหนึ่ง โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการวิจัยดังนี้

- 3.1 ประชากร กลุ่มตัวอย่างและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 การสร้างเครื่องมือ
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
- 3.4 การทดสอบเครื่องมือ
- 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากร กลุ่มตัวอย่างและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร

ในการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมเศรษฐกิจ คือ

3.1.1.1 หัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสของหัวหน้าครัวเรือน หรือผู้ที่บรรลุนิติภาวะแล้วที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา

3.1.1.2 บุคคลสำคัญในท้องถิ่น

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างในระดับครัวเรือนแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนคือ

3.1.2.1 ขั้นตอนที่ 1 เลือกชุมชน

3.1.2.2 ขั้นตอนที่ 2 เลือกครัวเรือน ทำการเลือกครัวเรือนจากชุมชนที่คัดเลือกไว้แล้ว โดยการสุ่มอย่างง่าย

3.2 การสร้างเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือเพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลนั้น ผู้วิจัยดำเนินการดังนี้

1. ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร ตำราและงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อประมวลแนวคิดเป็นแบบสอบถามให้สอดคล้องกับนิยามศัพท์เฉพาะตัวแปร

2. ศึกษาวิธีสร้างเครื่องมือ แบบสอบถาม แบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) จากการศึกษาเอกสารการวิจัยเบื้องต้นของ บุญชม ศรีสะอาด (2536: 69-71)

เอกสารนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง ไม่ควรนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. สร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมตามกรอบแนวคิด
4. ร่างแบบสอบถามที่สร้างเสร็จเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง สมบูรณ์และ ความครอบคลุมความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ตลอดทั้งสำนวน ภาษาตลอดจนความเหมาะสมของแบบสอบถาม
5. นำแบบสอบถามที่ได้รับคำแนะนำและข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญที่ให้คำปรึกษา มาปรับปรุงแก้ไข
6. นำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงครั้งสุดท้ายไปทดลองใช้ (Try out) ใน การศึกษาครั้งนี้ จำนวน 30 คน
7. วิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ โดยคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์ แอลฟา (Alpha Coefficient) ตามวิธีของครอนบาค (Cronbach)
8. จัดพิมพ์แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ เพื่อนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ต่อไป

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ ดังนี้

แบบสอบถามประกอบด้วย 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับ การศึกษา ศาสนา ภูมิภาคเดิม สถานในครอบครัว จำนวนสมาชิกในครอบครัว ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและ ประกอบอาชีพ อาชีพ รายได้ และรายจ่าย

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของ ประชาชนในชุมชนประกอบด้วย 5 ด้าน จำนวน 35 ข้อ โดยใช้แบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณ ค่าตามแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ คือ ดีขึ้นมาก ดีขึ้น เหมือนเดิม แย่ลง และแย่ลงมาก ทั้งนี้ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละข้อดังนี้

5	คะแนน	หมายถึง	แย่ลงมาก
4	คะแนน	หมายถึง	แย่ลง
3	คะแนน	หมายถึง	เหมือนเดิม
2	คะแนน	หมายถึง	ดีขึ้น
1	คะแนน	หมายถึง	ดีขึ้นมาก

$$\text{สูตร} \quad \frac{MAX - MIN}{N} = \frac{5 - 1}{3} = 1.34$$

คะแนน	ความหมาย
3.70 – 5.00	มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ในระดับแย่ลง
2.35 – 3.69	มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ในระดับเหมือนเดิม
1.00 – 2.34	มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ในระดับดีขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับแบบวัดทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิจำนวน 45 ข้อ โดยใช้แบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่าตามแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ทั้งนี้ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละข้อดังนี้

5 คะแนน	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4 คะแนน	หมายถึง	เห็นด้วย
3 คะแนน	หมายถึง	ไม่แน่ใจ
2 คะแนน	หมายถึง	ไม่เห็นด้วย
1 คะแนน	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

โดยใช้เกณฑ์การวัดระดับการมีทัศนคติต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

วิธีการคิดค่าเฉลี่ย

$$\text{สูตร} \quad \frac{MAX - MIN}{N} = \frac{5 - 1}{3} = 1.34$$

คะแนน	ความหมาย
3.70 – 5.00	มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก
2.35 – 3.69	มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง
1.00 – 2.34	มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย

แบบสัมภาษณ์ประกอบด้วย 8 ข้อ ประกอบด้วย

คำถามที่ 1 ท่านมีความรู้สึกอย่างไรต่อการมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำถามที่ 2 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของท่านเปลี่ยนไปอย่างไร

คำถามที่ 3 ท่านคิดว่าการมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้เศรษฐกิจของชุมชนเปลี่ยนไปอย่างไร

คำถามที่ 4 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้สังคม วัฒนธรรมอันดีงามและวิถีชีวิตของชุมชนเปลี่ยนแปลงอย่างไร

คำถามที่ 5 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับสภาพแวดล้อม (ระบบนิเวศ, คุณภาพดิน, มลพิษทางน้ำ, มลพิษทางอากาศ, มลพิษทางเสียง, ขยะมูลฝอย) ในชุมชนของท่าน

คำถามที่ 6 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับสุขภาพจิตในการดำเนินชีวิตของท่าน/ชุมชน

คำถามที่ 7 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผลกระทบต่อ (ผลดีและผลเสีย) ต่อท่าน/ชุมชนอย่างไร

คำถามที่ 8 ท่านจะมีวิธีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างไร (ระดับบุคคล, ชุมชน, รัฐบาล, ฯลฯ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 การทดสอบเครื่องมือ

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบความถูกต้องและการวัดความเชื่อถือได้ของเครื่องมือ ดังนี้

3.4.1 ด้านความเที่ยงตรง (Validity)

ผู้วิจัยได้เสนอแบบสอบถามที่ออกแบบไว้ต่อผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อตรวจสอบและแก้ไข เพื่อแบบสอบถามมีความถูกต้อง ชัดเจน และครอบคลุมประเด็นต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

3.4.2 ด้านความเชื่อมั่น (Reliability)

ในการตรวจสอบความเชื่อถือได้ของเครื่องมือ ผู้วิจัยได้ทำการ Pre- test แบบสอบถามกับประชากรที่มีลักษณะตรงตามกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดจำนวน 30 ชุด เพื่อเป็นการทดสอบความเข้าใจในคำถามและการสื่อความหมายที่ตรงตามวัตถุประสงค์ของแบบสอบถาม และนำจุดที่บกพร่องมาแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้ได้แบบสอบถามที่ถูกต้องสมบูรณ์และเมื่อนำแบบสอบถามที่ได้มาแก้ไขให้มีความสมบูรณ์แล้วจากนั้นก็นำไปทดสอบจำนวน 30 ชุด เพื่อทำการตรวจสอบค่าคงที่ของแบบสอบถาม นำข้อมูลที่ได้มาตรวจสอบความเชื่อมั่นโดยใช้วิธีหาค่าสัมประสิทธิ์ แอลฟา และเมื่อตรวจสอบเป็นรายข้อกับผลรวมของค่าคำถามทั้งฉบับแต่ละชุดของแบบสอบถามโดยการหาค่าสหสัมพันธ์ โดยถือค่าคะแนนทั้งฉบับเป็นคะแนนที่แทนโครงสร้างรวมของเนื้อหาที่ต้องศึกษา จากนั้นพิจารณาตัดข้อความที่มีค่าสหสัมพันธ์กับผลรวมของข้อความที่เหลือต่ำกว่าออก เนื่องจากค่าสหสัมพันธ์ที่ต่ำแสดงว่าข้อความนั้นไม่ได้วัดในสิ่งที่เป็นโครงสร้างตามเนื้อหา และยังช่วยปรับปรุงให้แบบสอบถามมีความเชื่อมั่นสูงขึ้นด้วย จากการนำแบบสอบถามมาตรวจสอบความเชื่อมั่นแบบสอบถามนี้วัดค่าความเชื่อมั่นได้ 0.872

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ โดยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้นเองตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา สอบถามประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียง ผู้วิจัยได้ขอความร่วมมือให้ประชาชนเหล่านั้นกรอกแบบสอบถาม และขอรับคืนเมื่อกรอกเสร็จ นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาให้คะแนนตามที่กำหนดไว้แล้วนำไปวิเคราะห์ด้วยวิธีการทางสถิติ หลังจากนั้นได้นำผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามมาปรับแก้และสังเคราะห์ข้อความ เพื่อเป็นแนวคำถามใน การสร้างแบบสัมภาษณ์อีกฉบับ ซึ่งจะนำแบบสัมภาษณ์ดังกล่าวไป

สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสของหัวหน้าครัวเรือน หรือสมาชิกของครัวเรือนที่ตกเป็นตัวอย่างและสัมภาษณ์บุคคลสำคัญในท้องถิ่น แล้วทำการวิเคราะห์ข้อมูลอีกครั้งหนึ่ง

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (The statistical Package for the Social Sciences) โดยใช้สถิติดังนี้

3.6.1 ค่าการแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าสถิติร้อยละ (Percentage) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของประชากรศาสตร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6.2 ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation – S.D.) ใช้วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน และทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเรื่อง ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง

4.1 สัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ในการศึกษาครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ตรงกัน ผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังต่อไปนี้

\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ยต่อข้อ
S.D	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
n	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอเป็น 2 ตอน ดังนี้

- ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้นำเสนอเป็นลำดับดังนี้
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของแบบสอบถาม
ส่วนที่ 2 ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน
ส่วนที่ 3 ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ
ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ
- ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของแบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้นำเสนอดังนี้
คำถามเกี่ยวกับการมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม วิถีชีวิตของชุมชน และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงถ้ามีผลกระทบ ท่านมีวิธีแก้ไขอย่างไร

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้นำเสนอเป็นลำดับดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ, อายุ, สถานภาพสมรส, ระดับการศึกษา, ศาสนา, ภูมิลำเนาเดิม, สถานะในครอบครัว, จำนวนสมาชิกในครอบครัว, ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัย, อาชีพปัจจุบัน, รายได้รวม, รายจ่ายรวมของครอบครัว

ตารางที่ 4.1 ตารางข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	233	51.20
หญิง	222	48.80

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน(คน)	ร้อยละ
อายุ ($\bar{X} = 35.12, S.D. = 13.58$)		
12-32 ปี	217	47.70
33-53 ปี	195	42.90
54 ปีขึ้นไป	43	9.40
สถานภาพสมรส		
โสด	230	50.50
แต่งงาน	188	41.30
หย่า/หม้าย	37	8.10
ระดับการศึกษา		
ไม่ได้เรียนหนังสือ	25	5.50
ประถมศึกษา	50	11.0
มัธยมศึกษา	85	18.70
ปวช.,ปวส., อนุปริญญา	120	26.40
ปริญญาตรี	158	34.70
สูงกว่าปริญญาตรี	17	3.70
ศาสนา		
พุทธ	426	93.60
อิสลาม	17	3.70
คริสต์	11	2.40
ภูมิลำเนาเดิม		
เกิดที่นี่	332	73.00
ย้ายมาจากที่อื่น	123	27.00
สถานะในครอบครัว		
หัวหน้าครอบครัว	174	38.20
คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว	80	17.60
ลูกของหัวหน้าครอบครัว	75	16.50
อื่นๆ (เช่น พ่อ แม่ หลาน เป็นต้น)	126	27.70
จำนวนสมาชิกในครอบครัว ($\bar{X} = 4.43, S.D. = 2.06$)		
เด็ก (0 – 14 ปี)	224	27.60
ผู้ใหญ่ (15 – 60 ปี)	451	55.70
ผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป)	135	16.70

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เฉพาะในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปยังบุคคลอื่นใด
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัย		
เป็นเจ้าของ	301	66.20
เช่า	148	32.50
ผ่อน	4	0.90
สวัสดิการที่อยู่อาศัย	2	0.40
อาชีพปัจจุบัน		
เกษตรกรรม	17	3.40
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	58	11.70
พนักงานบริษัท	30	6.10
ธุรกิจส่วนตัว	129	26.10
นักเรียน/นักศึกษา	62	12.50
อื่นๆ	199	40.20
รายได้รวม		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	75	16.50
10,001 – 20,000 บาท	123	27.00
20,001 – 30,000 บาท	97	21.30
30,001 – 40,000 บาท	91	20.00
40,001 – 50,000 บาท	32	7.10
50,001 บาทขึ้นไป	37	8.10
รายจ่ายรวมของครอบครัว		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	127	27.90
10,001 – 20,000 บาท	188	41.30
20,001 – 30,000 บาท	90	19.80
30,001 – 40,000 บาท	37	8.10
40,001 – 50,000 บาท	4	0.90
50,001 บาทขึ้นไป	9	2.00
รวม	455	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ข้อมูลทั่วไปของแบบสอบถามผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง พบว่า

1. เพศของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 51.20 และมีเพศหญิง จำนวน 222 คน คิดเป็นร้อยละ 48.80

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. อายุผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 12 – 32 ปี จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 47.70 รองลงมาคืออายุระหว่าง 33 – 53 ปี จำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 42.90 และอายุ 54 ปีขึ้นไป น้อยที่สุด จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 9.40

3. สถานภาพสมรส พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพโสดมากที่สุด จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 50.50 รองลงมาคือ แต่งงาน จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 41.30 และมีสถานภาพหย่าร้าง น้อยที่สุด จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 8.10

4. ระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 34.70 รองลงมา คือระดับ ปวช.,ปวส.,อนุปริญญา จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 26.40 ระดับมัธยมศึกษา จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 18.70 ระดับประถมศึกษา จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 11.00 ไม่ได้เรียนหนังสือ จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50 และมีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี น้อยที่สุด จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 3.70

5. ศาสนา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธมากที่สุด จำนวน 426 คน คิดเป็นร้อยละ 93.60 รองลงมานับถือศาสนาอิสลาม จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 3.70 และศาสนาคริสต์ จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.40

6. ภูมิลำเนาเดิม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เกิดที่นี้ มากที่สุด จำนวน 332 คน คิดเป็นร้อยละ 73.00 รองลงมาย้ายมาจากที่อื่น จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 27.00

7. สถานภาพในครอบครัว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นหัวหน้าครอบครัวมากที่สุด จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 38.20 รองลงมาเป็นอย่างอื่น เช่น พ่อ แม่ หลานของหัวหน้าครอบครัว จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 27.70 เป็นคู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 17.60 ลูกของหัวหน้าครอบครัว จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 16.50

8. จำนวนสมาชิกในครอบครัว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ใหญ่ จำนวน 451 คน คิดเป็นร้อยละ 55.70 รองลงมาเป็นเด็ก จำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 27.60 เป็นผู้สูงอายุ จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 16.70

9. ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเจ้าของที่ดินเองมากที่สุด จำนวน 301 คน คิดเป็นร้อยละ 66.20 ที่ดินเช่า จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 32.50 เป็นที่ดินผ่อน จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 0.90 และสวัสดิการที่อยู่อาศัย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.40

10. อาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอื่น ๆ เช่น รับจ้าง พนักงานเสิร์ฟ หรือไม่ประกอบอาชีพ จำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 40.20 รองมาประกอบธุรกิจส่วนตัว จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 26.06 และเป็นนักเรียนนักศึกษา จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 12.53 ตามลำดับ

11. รายได้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ตั้งแต่ 10,001 – 20,000 บาท มากที่สุด จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 27.03 รองลงมาคือมีรายได้ตั้งแต่ 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 21.32 และรายได้ตั้งแต่ 30,001 – 40,000 บาท จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 20.00 ตามลำดับ

12. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายจ่ายรวมของครอบครัว มีรายได้ตั้งแต่ 10,001 – 20,000 บาท มากที่สุด จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 41.30 รองลงมาคือมีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 27.90 รายได้ตั้งแต่ 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 19.80 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 2 ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน

ตารางที่ 4.2 ตารางแสดงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านต่าง ๆ โดยภาพรวม

ผลกระทบรายด้าน	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. ด้านเศรษฐกิจ	3.22	0.62	เหมือนเดิม
2. ด้านสังคม	3.38	0.47	เหมือนเดิม
3. ด้านสาธารณสุข	2.97	0.52	เหมือนเดิม
4. ด้านสิ่งแวดล้อม	3.90	0.62	แย่ลง
5. ด้านสุขภาพจิต	3.49	0.63	เหมือนเดิม
รวม	3.39	0.40	เหมือนเดิม

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านต่าง ๆ โดยภาพรวมอยู่ในระดับที่เหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.39$) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่าผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนในด้านสิ่งแวดล้อมมีระดับการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ซึ่งเป็นระดับที่แย่ลง ($\bar{X} = 3.90$) รองลงมาคือ ด้านสุขภาพจิต ($\bar{X} = 3.49$) ด้านสังคม ($\bar{X} = 3.38$) ด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 3.22$) และด้านสาธารณสุข ($\bar{X} = 2.97$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 ตารางแสดงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน

กิจกรรม/สถานการณ์	แย่ลง มาก	แย ลง	เหมือน เดิม	ดี ขึ้น	ดี ขึ้น มาก	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
ด้านเศรษฐกิจ								
1. การประกอบอาชีพ/มีงานทำ	16	74	260	92	13	2.97	0.78	เหมือนเดิม
2. การประกอบอาชีพเสริม	19	77	236	117	6	2.97	0.80	เหมือนเดิม
3. อาชีพดั้งเดิม	24	91	279	60	1	3.17	0.72	เหมือนเดิม
4. รายได้	51	99	197	100	8	3.19	0.96	เหมือนเดิม
5. เงินออม	62	104	216	69	4	3.33	0.92	เหมือนเดิม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

กิจกรรม/สถานการณ์	แย่งลง มาก	แย่ง ลง	เหมือน เดิม	ดีขึ้น	ดีขึ้น มาก	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
6. ค่าครองชีพ	63	177	183	32	0	2.6	0.8	เหมือนเดิม
7. การแก่งแย่งผลประโยชน์ ของคนในชุมชน	38	105	289	23	0	3.3	0.7	เหมือนเดิม
รวม						3.2	0.6	เหมือนเดิม
ด้านสังคม								
1. ความเป็นระเบียบของ ชุมชน	18	81	311	43	2	3.1	0.6	เหมือนเดิม
2. ความปลอดภัยในชีวิต/ ทรัพย์สิน	45	159	231	19	1	3.5	0.7	เหมือนเดิม
3. ปัญหาการพนัน	54	163	210	25	3	3.5	0.8	เหมือนเดิม
4. ปัญหายาเสพติด	73	173	180	27	2	3.6	0.8	เหมือนเดิม
5. ปัญหาความขัดแย้งทาง ความคิด	56	161	217	19	2	3.5	0.7	เหมือนเดิม
6. ปัญหาอาชญากรรม	73	186	167	26	3	3.6	0.8	เหมือนเดิม
7. ความแออัดของที่อยู่ อาศัย	41	155	232	26	1	3.4	0.7	เหมือนเดิม
8. ความสัมพันธ์กับเพื่อน บ้าน	17	77	322	38	1	3.1	0.6	เหมือนเดิม
9. การเคารพสิทธิซึ่งกันและ กันของผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชน	20	74	336	24	1	3.1	0.6	เหมือนเดิม
10. วัฒนธรรมและประเพณี ดั้งเดิมในท้องถิ่น	15	62	362	16	0	3.1	0.5	เหมือนเดิม
11. วิถีชีวิตดั้งเดิม	14	65	356	20	0	3.1	0.5	เหมือนเดิม
รวม						3.3	0.4	เหมือนเดิม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

กิจกรรม/สถานการณ์	แย่ง มาก	แย่ง ลง	เหมือน เดิม	ดีขึ้น	ดีขึ้น มาก	\bar{x}	S.D.	ความหมาย
ด้านสาธารณูปโภค								
1. บริการไฟฟ้า	6	44	342	60	3	2.9 8	0.5 6	เหมือนเดิม
2. บริการประปา	5	39	347	61	3	2.9 6	0.5 4	เหมือนเดิม
3. บริการโทรศัพท์	10	62	323	55	5	3.0 4	0.6 2	เหมือนเดิม
4. บริการการศึกษา	6	28	344	71	6	2.9 1	0.5 6	เหมือนเดิม
5. บริการสาธารณสุข	20	67	304	58	6	3.0 8	0.7 1	เหมือนเดิม
6. ความสะดวกในการ เดินทาง	59	57	144	165	30	2.8 9	1.1 2	เหมือนเดิม
รวม						2.9 7	0.5 2	เหมือนเดิม
ด้านสิ่งแวดล้อม								
1. ระบบนิเวศ	96	195	152	11	1	3.8 2	0.7 6	แย่ง
2. ระบบป้องกันน้ำท่วม	102	138	185	27	3	3.6 8	0.9 1	เหมือนเดิม
3. ระบบกำจัดน้ำเสีย	79	143	204	28	1	3.6 0	0.8 5	เหมือนเดิม
4. ระบบกำจัดขยะมูลฝอย	64	159	199	32	1	3.5 6	0.8 3	เหมือนเดิม
5. มลพิษทางเสียง	258	130	62	4	1	4.4 1	0.7 7	แย่ง
6. มลพิษทางอากาศ	236	150	64	4	1	4.3 5	0.7 7	แย่ง
รวม						3.9 0	0.6 2	แย่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

กิจกรรม/สถานการณ์	แย่มาก	แย่มาก	เหมือนเดิม	ดีขึ้น	ดีขึ้นมาก	\bar{X}	S.D	ความหมาย
ด้านสุขภาพจิต								
1. ความพึงพอใจในชีวิต	96	141	186	32	0	3.66	0.89	เหมือนเดิม
2. ความสุขสงบของจิตใจ	121	154	151	29	0	3.81	0.90	แย่มาก
3. การแก่งแย่งแข่งขัน เอารัดเอาเปรียบ	57	133	255	10	0	3.52	0.74	เหมือนเดิม
4. ความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่	32	90	290	41	2	3.24	0.73	เหมือนเดิม
5. การเห็นอกเห็นใจกัน	36	79	299	38	3	3.24	0.74	เหมือนเดิม
รวม						3.49	0.63	เหมือนเดิม
รวมทุกด้าน						3.39	0.40	เหมือนเดิม

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน ในภาพรวมมีการเปลี่ยนแปลงในระดับที่เหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.39$) เมื่อสรุป แต่ละด้านจะได้ดังนี้

1. ด้านเศรษฐกิจ ในภาพรวมมีการเปลี่ยนแปลงในระดับที่เหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.22$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อ พบว่า ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตในด้านเศรษฐกิจ 3 อันดับแรก ได้แก่ มีผลกระทบในเรื่อง การแก่งแย่งผลประโยชน์ของคนในชุมชนมากที่สุด ($\bar{X} = 3.35$) รองลงมาคือ เงินออม ($\bar{X} = 3.33$) และ การประกอบอาชีพ/มีงานทำ กับ การประกอบอาชีพเสริม ($\bar{X} = 2.97$) ตามลำดับ

2. ด้านสังคม ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิต ในภาพรวมมีการเปลี่ยนแปลงในระดับที่เหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.38$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อ พบว่า ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตด้านสังคม 3 อันดับแรก ได้แก่ ปัญหาอาชญากรรมมากที่สุด ($\bar{X} = 3.66$) รองลงมาคือ ปัญหายาเสพติด ($\bar{X} = 3.63$) และ ปัญหาความขัดแย้งทางความคิด ($\bar{X} = 3.55$) ตามลำดับ

3. ด้านสาธารณูปโภค ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตในภาพรวมมีการเปลี่ยนแปลงในระดับที่เหมือนเดิม ($\bar{X} = 2.97$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อพบว่า ผลกระทบด้านสาธารณูปโภค 3 อันดับแรก ได้แก่ บริการสาธารณสุขมากที่สุด ($\bar{X} = 3.08$) รองลงมาเรื่องบริการโทรศัพท์ ($\bar{X} = 3.04$) และ บริการไฟฟ้า ($\bar{X} = 2.98$) ตามลำดับ

4. ด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตในภาพรวมมีการเปลี่ยนแปลงในระดับที่แย่มาก ($\bar{X} = 3.90$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อพบว่า ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ในเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ผู้ใดเห็นประโยชน์ประการใดในการศึกษาไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อันดับแรก ได้แก่ มลพิษทางเสียงมากที่สุด ($\bar{X} = 4.41$) รองลงมาคือมลพิษทางอากาศ ($\bar{X} = 4.35$) และระบบนิเวศ ($\bar{X} = 3.82$) ตามลำดับ

5. ด้านสุขภาพจิต ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตในภาพรวมมีการเปลี่ยนแปลงในระดับที่เหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.49$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อพบว่า ผลกระทบด้านสุขภาพ 3 อันดับแรก ความสุขสงบของจิตใจมากที่สุด ($\bar{X} = 3.81$) รองลงมาคือความพึงพอใจในชีวิต ($\bar{X} = 3.66$) และการแก่งแย่งแข่งขัน เอร็ดเอาเปรียบ ($\bar{X} = 3.52$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามเพศ

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ระดับแย่ง	55 (23.6%)	52 (23.4%)	107 (23.5%)
ระดับเหมือนเดิม	156 (67.0%)	156 (70.3%)	312 (68.5%)
ระดับดีขึ้น	22 (9.4%)	14 (6.3%)	36 (7.9%)
รวม	233 (100%)	222 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ทั้งเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 68.5

ตารางที่ 4.5 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามเพศ

ด้านสังคม	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ระดับแย่ง	44 (18.9%)	51 (23.0%)	95 (20.9%)
ระดับเหมือนเดิม	184 (79.0%)	169 (76.1%)	353 (77.6%)
ระดับดีขึ้น	5 (2.1%)	2 (0.9%)	7 (1.5%)
รวม	233 (100%)	222 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.5 พบว่า เพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 77.6

ตารางที่ 4.6 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคจำแนกตามเพศ

ด้านสาธารณสุขโรค	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ระดับแย่ลง	27 (11.6%)	16 (7.2%)	43 (9.5%)
ระดับเหมือนเดิม	183 (78.5%)	187 (84.2%)	370 (81.3%)
ระดับดีขึ้น	23 (9.9%)	19 (8.6%)	42 (9.2%)
รวม	233 (100%)	222 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.6 พบว่าเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคแตกต่างกันเล็กน้อย โดยส่วนใหญ่เพศชายมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคในระดับเหมือนเดิม รองลงมา มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในระดับแย่ลง และถัดมาคือระดับดีขึ้น และส่วนใหญ่เพศหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคในระดับเหมือนเดิม รองลงมา มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในระดับดีขึ้น และถัดมาคือระดับแย่ลง

ตารางที่ 4.7 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามเพศ

ด้านสิ่งแวดล้อม	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ระดับแย่ลง	165 (70.8%)	143 (64.4%)	308 (67.6%)
ระดับเหมือนเดิม	67 (28.8%)	78 (35.1%)	145 (32.0%)
ระดับดีขึ้น	1 (0.4%)	1 (0.5%)	2 (0.4%)
รวม	233 (100%)	222 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.7 พบว่า เพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 67.6

ตารางที่ 4.8 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามเพศ

ด้านสุขภาพจิต	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ระดับแย่ลง	84 (36.1%)	74 (33.3%)	158 (34.7%)
ระดับเหมือนเดิม	143 (61.4%)	143 (64.4%)	286 (62.9%)
ระดับดีขึ้น	6 (2.5%)	5 (2.3%)	11 (2.4%)
รวม	233 (100%)	222 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.8 พบว่า เพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 62.9 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 34.7

ตารางที่ 4.9 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามอายุ

ด้านเศรษฐกิจ	อายุ			รวม
	12 – 32 ปี	33 – 53 ปี	54 ปีขึ้นไป	
ระดับแย่ลง	46 (21.2%)	54 (27.7%)	7 (16.3%)	107 (23.5%)
ระดับเหมือนเดิม	153 (70.5%)	126 (64.6%)	33 (76.7%)	312 (68.5%)
ระดับดีขึ้น	18(8.3%)	15 (7.7%)	3 (7.0%)	36 (8.0%)
รวม	217 (100%)	195 (100%)	43 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีช่วงอายุทั้ง 3 ช่วง คือ 12 – 32 ปี , 33 – 53 ปี และ 54 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 68.5 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 23.5

ตารางที่ 4.10 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามอายุ

ด้านสังคม	อายุ			รวม
	12 – 32 ปี	33 – 53 ปี	54 ปีขึ้นไป	
ระดับแย่ลง	37 (17.1%)	42 (21.6%)	16 (37.2%)	95 (20.9%)
ระดับเหมือนเดิม	175 (80.6%)	151 (77.4%)	27 (62.8%)	353 (77.6%)
ระดับดีขึ้น	5 (2.3%)	2 (1.0%)	0 (0.0%)	7 (1.5%)
รวม	217 (100%)	195 (100%)	43 (100%)	455 (100%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในกิจการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 ช่วงอายุ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 77.6 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 20.9

ตารางที่ 4.11 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขป็นเอกตามอายุ

ด้านสาธารณสุข	อายุ			รวม
	12 - 32 ปี	33 - 53 ปี	54 ปีขึ้นไป	
ระดับแย่ลง	24 (11.0%)	16 (8.2%)	3 (7.0%)	43 (9.5%)
ระดับเหมือนเดิม	172 (79.3%)	164 (84.1%)	34 (79.1%)	370 (81.3%)
ระดับดีขึ้น	21 (9.7%)	15 (7.7%)	6 (13.9%)	42 (9.2%)
รวม	217 (100%)	195 (100%)	43 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 ช่วงอายุ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขแตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีช่วงอายุ 12- 32 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขในระดับเหมือนเดิม รองลงมาคือมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในระดับแย่ลง ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีช่วงอายุ 33 - 53 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขในระดับเหมือนเดิม รองลงมาคือมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในระดับแย่ลง และส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีช่วงอายุ 54 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขในระดับเหมือนเดิม รองลงมาคือมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในระดับดีขึ้น

ตารางที่ 4.12 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมเป็นเอกตามอายุ

ด้านสิ่งแวดล้อม	อายุ			รวม
	12 - 32 ปี	33 - 53 ปี	54 ปีขึ้นไป	
ระดับแย่ลง	140 (64.5%)	138 (70.8%)	30 (69.7%)	308 (67.7%)
ระดับเหมือนเดิม	76 (35.0%)	57 (29.2%)	12 (28.0%)	145 (31.9%)
ระดับดีขึ้น	1 (0.5%)	0 (0.0%)	1 (2.3%)	2 (0.4%)
รวม	217 (100%)	195 (100%)	43 (100%)	455 (100%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 ช่วงอายุ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่งเฉลี่ยร้อยละ 67.7 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิมเฉลี่ยร้อยละ 31.9

ตารางที่ 4.13 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามอายุ

ด้านสุขภาพจิต	อายุ			รวม
	12 - 32 ปี	33 - 53 ปี	54 ปีขึ้นไป	
ระดับแย่ง	68 (31.3%)	70 (35.9%)	20 (46.5%)	158 (34.7%)
ระดับเหมือนเดิม	144 (66.4%)	119 (61.0%)	23 (53.5%)	286 (62.9%)
ระดับดีขึ้น	5 (2.3%)	6 (3.1%)	0 (0.0%)	11 (2.4%)
รวม	217 (100%)	195 (100%)	43 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 ช่วงอายุ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 62.9 รองลงมาคือระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 34.7

ตารางที่ 4.14 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามสถานภาพ

ด้านเศรษฐกิจ	สถานภาพ			รวม
	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	
ระดับแย่ง	55 (23.9%)	41 (21.8%)	11 (29.7%)	107 (23.5%)
ระดับเหมือนเดิม	159 (69.1%)	132 (70.2%)	21 (56.8%)	312 (68.6%)
ระดับดีขึ้น	16(7.0%)	15 (8.0%)	5 (13.5%)	36 (7.9%)
รวม	230 (100%)	188 (100%)	37 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 สถานภาพมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 68.6 รองลงมาคือระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 23.5

ตารางที่ 4.15 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามสถานภาพ

ด้านสังคม	สถานภาพ			รวม
	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	
ระดับแย่ง	47 (20.4%)	41 (21.8%)	7 (18.9%)	95 (20.9%)
ระดับเหมือนเดิม	178 (77.4%)	145 (77.1%)	30 (81.1%)	353 (77.6%)
ระดับดีขึ้น	5 (2.2%)	2 (1.1%)	0 (0.0%)	7 (1.5%)
รวม	230 (100%)	188 (100%)	37 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 สถานภาพมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 77.6 รองลงมาคือระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 20.9

ตารางที่ 4.16 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขจำแนกตามสถานภาพ

ด้านสาธารณสุข	สถานภาพ			รวม
	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	
ระดับแย่ง	30 (13.0%)	11 (5.8%)	2 (5.4%)	43 (9.5%)
ระดับเหมือนเดิม	183 (79.6%)	159 (84.6%)	28 (75.7%)	370 (81.3%)
ระดับดีขึ้น	17 (7.4%)	18 (9.6%)	7 (18.9%)	42 (9.2%)
รวม	230 (100%)	188 (100%)	37 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 สถานภาพมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขแตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสด มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขในระดับเหมือนเดิม รองลงมามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในระดับแย่ง ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรสมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขในระดับเหมือนเดิม รองลงมามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในระดับดีขึ้น และส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพหย่า/หม้าย มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขในระดับเหมือนเดิม รองลงมามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในระดับแย่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.17 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามสถานภาพ

ด้านสิ่งแวดล้อม	สถานภาพ			รวม
	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	
ระดับแย่ง	158 (68.7%)	126 (67.0%)	24 (64.9%)	308 (67.7%)
ระดับเหมือนเดิม	71 (30.9%)	61 (32.5%)	13 (35.1%)	145 (31.9%)
ระดับดีขึ้น	1 (0.4%)	1 (0.5%)	0 (0.0%)	2 (0.4%)
รวม	230 (100%)	188 (100%)	37 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 สถานภาพมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 67.7 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 31.9

ตารางที่ 4.18 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามสถานภาพ

ด้านสุขภาพจิต	สถานภาพ			รวม
	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	
ระดับแย่ง	80 (34.8%)	66 (35.1%)	12 (32.4%)	158 (34.7%)
ระดับเหมือนเดิม	145 (63.0%)	117 (62.2%)	24 (64.9%)	286 (62.9%)
ระดับดีขึ้น	5 (2.2%)	5 (2.7%)	1 (2.7%)	11 (2.4%)
รวม	230 (100%)	188 (100%)	37 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 สถานภาพมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 62.9 รองลงมาคือระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 34.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.19 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามการศึกษา

ด้านเศรษฐกิจ	ระดับการศึกษา						รวม
	ไม่ได้เรียนหนังสือ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช.,ปวส.,อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ระดับแย่ง	5 (20.0%)	13 (26.0%)	21 (24.7%)	30 (25.0%)	35 (22.1%)	3 (17.6%)	107 (23.5%)
ระดับเหมือนเดิม	19 (76.0%)	34 (68.0%)	56 (65.9%)	79 (65.8%)	111 (70.3%)	13 (76.5%)	312 (68.6%)
ระดับดีขึ้น	1 (4.0%)	3 (6.0%)	8 (9.4%)	11 (9.2%)	12 (7.6%)	1 (5.9%)	36 (7.9%)
รวม	25 (100%)	50 (100%)	85 (100%)	120 (100%)	158 (100%)	17 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 6 ระดับการศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 68.6 รองลงมาคือระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 23.5

ตารางที่ 4.20 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามระดับการศึกษา

ด้านสังคม	ระดับการศึกษา						รวม
	ไม่ได้เรียนหนังสือ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช.,ปวส.,อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ระดับแย่ง	10 (40.0%)	12 (24.0%)	21 (24.7%)	17 (14.2%)	32 (20.2%)	3 (17.6%)	95 (20.9%)
ระดับเหมือนเดิม	15 (60.0%)	38 (76.0%)	62 (72.9%)	101 (84.2%)	123 (77.8%)	14 (82.4%)	353 (77.6%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ด้านสังคม	ระดับการศึกษา						รวม
	ไม่ได้เรียนหนังสือ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช.,ปวส.,อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ระดับดีขึ้นไป	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (2.4%)	2 (1.6%)	3 (2.0%)	0 (0.0%)	7 (1.5%)
รวม	25 (100%)	50 (100%)	85 (100%)	120 (100%)	158 (100%)	17 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 6 ระดับการศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 77.6 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 20.9

ตารางที่ 4.21 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขประจำแ่งตามระดับการศึกษา

ด้านสาธารณสุข	ระดับการศึกษา						รวม
	ไม่ได้เรียนหนังสือ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช.,ปวส.,อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ระดับแย่ลง	4 (16.0%)	3 (6.0%)	10 (11.8%)	12 (10.0%)	11 (7.0%)	3 (17.6%)	43 (9.5%)
ระดับเหมือนเดิม	20 (80.0%)	45 (90.0%)	66 (77.6%)	94 (78.3%)	133 (84.1%)	12 (70.6%)	370 (81.3%)
ระดับดีขึ้นไป	1 (4.0%)	2 (4.0%)	9 (10.6%)	14 (11.7%)	14 (8.9%)	2 (11.8%)	42 (9.2%)
รวม	25 (100%)	50 (100%)	85 (100%)	120 (100%)	158 (100%)	17 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 6 ระดับการศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 81.3 แต่ที่น่าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่มากนักทีเดียว อีกทั้งยังมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.22 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามระดับการศึกษา

ด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับการศึกษา						รวม
	ไม่ได้เรียนหนังสือ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช.,ปวส.,อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ระดับแย่ง	20 (80.0%)	39 (78.0%)	53 (62.4%)	78 (65.0%)	106 (67.1%)	12 (70.6%)	308 (67.7%)
ระดับเหมือนเดิม	4 (16.0%)	11 (22.0%)	32 (37.6%)	41 (34.2%)	52 (32.9%)	5 (29.4%)	145 (31.9%)
ระดับดีขึ้น	1 (4.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.4%)
รวม	25 (100%)	50 (100%)	85 (100%)	120 (100%)	158 (100%)	17 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.22 ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 6 ระดับการศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่งเฉลี่ยร้อยละ 67.7 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 31.9

ตารางที่ 4.23 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามระดับการศึกษา

ด้านสุขภาพจิต	ระดับการศึกษา						รวม
	ไม่ได้เรียนหนังสือ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช.,ปวส.,อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ระดับแย่ง	11 (44.0%)	20 (40.0%)	24 (28.2%)	31 (25.8%)	63 (39.9%)	9 (52.9%)	158 (34.7%)
ระดับเหมือนเดิม	13 (52.0%)	29 (58.0%)	59 (69.4%)	87 (72.5%)	90 (57.0%)	8 (47.1%)	286 (62.9%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.23(ต่อ)

ด้านสุขภาพจิต	ระดับการศึกษา						รวม
	ไม่ได้เรียนหนังสือ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวช.,ปวส.,อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
ระดับดีขึ้น	1 (4.0%)	1 (2.0%)	2 (2.4%)	2 (1.7%)	5 (3.1%)	0 (0.0%)	11 (2.4%)
รวม	25 (100%)	50 (100%)	85 (100%)	120 (100%)	158 (100%)	17 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 6 ระดับการศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอาภาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 62.9 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 34.7

ตารางที่ 4.24 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอาภาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามศาสนา

ด้านเศรษฐกิจ	ศาสนา			รวม
	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	
ระดับแย่ลง	100 (23.5%)	3 (17.7%)	4 (36.4%)	107 (23.6%)
ระดับเหมือนเดิม	296 (69.5%)	10 (58.8%)	5 (45.4%)	311 (68.5%)
ระดับดีขึ้น	30 (7.0%)	4 (23.5%)	2 (18.2%)	36 (7.9%)
รวม	426 (100%)	17 (100%)	11 (100%)	454 (100%)

จากตารางที่ 4.24 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่นับถือศาสนาทั้ง 3 ศาสนามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอาภาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 68.5 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 23.6

ตารางที่ 4.25 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามศาสนา

ด้านสังคม	ศาสนา			รวม
	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	
ระดับแย่ลง	90 (21.1%)	3 (17.7%)	2 (18.2%)	95 (21.0%)
ระดับเหมือนเดิม	332 (78.0%)	13 (76.4%)	7 (63.6%)	352 (77.5%)
ระดับดีขึ้น	4 (0.9%)	1 (5.9%)	2 (18.2%)	7 (1.5%)
รวม	426 (100%)	17 (100%)	11 (100%)	454 (100%)

เอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้โดยบุคลากรภายในเท่านั้น ไม่ควรเผยแพร่สู่สาธารณะ

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่นับถือศาสนาทั้ง 3 ศาสนามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 77.5 รองลงมาคือระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 21.0

ตารางที่ 4.26 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคจำแนกตามศาสนา

ด้านสาธารณสุขโรค	ศาสนา			รวม
	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	
ระดับแย่ง	36 (8.5%)	5 (29.4%)	2 (18.2%)	43 (9.5%)
ระดับเหมือนเดิม	353 (82.8%)	10 (58.8%)	6 (54.5%)	369 (81.3%)
ระดับดีขึ้น	37 (8.7%)	2 (11.8%)	3 (27.3%)	42 (9.2%)
รวม	426 (100%)	17 (100%)	11 (100%)	454 (100%)

จากตารางที่ 4.26 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่นับถือศาสนาทั้ง 3 ศาสนามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 81.3

ตารางที่ 4.27 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามศาสนา

ด้านสิ่งแวดล้อม	ศาสนา			รวม
	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	
ระดับแย่ง	290 (68.1%)	8 (47.1%)	9 (81.8%)	307 (67.6%)
ระดับเหมือนเดิม	134 (31.4%)	9 (52.9%)	2 (18.2%)	145 (32.0%)
ระดับดีขึ้น	2 (0.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.4%)
รวม	426 (100%)	17 (100%)	11 (100%)	454 (100%)

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่นับถือศาสนาทั้ง 3 ศาสนามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 67.6 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 32.0

ตารางที่ 4.28 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามศาสนา

ด้านสุขภาพจิต	ศาสนา			รวม
	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	
ระดับแย่ง	151 (35.5%)	3 (17.6%)	4 (36.4%)	158 (34.8%)
ระดับเหมือนเดิม	265 (62.2%)	14 (82.4%)	6 (54.5%)	285 (62.8%)
ระดับดีขึ้น	10 (2.3%)	0 (0.0%)	1 (9.1%)	11 (2.4%)
รวม	426 (100%)	17 (100%)	11 (100%)	454 (100%)

จากตารางที่ 4.28 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่นับถือศาสนาทั้ง 3 ศาสนามีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 62.8 รองลงมาคือระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 34.8

ตารางที่ 4.29 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามสถานะในครอบครัว

ด้านเศรษฐกิจ	สถานะในครอบครัว				รวม
	หัวหน้าครอบครัว	คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว	ลูกของหัวหน้าครอบครัว	อื่นๆ	
ระดับแย่ง	56 (32.2%)	18 (22.4%)	3 (4.0%)	30 (23.8%)	107 (23.5%)
ระดับเหมือนเดิม	100 (57.5%)	59 (73.8%)	65 (86.7%)	88 (69.8%)	312 (68.6%)
ระดับดีขึ้น	18 (10.3%)	3 (3.8%)	7 (9.3%)	8 (6.4%)	36 (7.9%)
รวม	174 (100%)	80 (100%)	75 (100%)	126 (100%)	455 (100%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 4 สถานะในครอบครัว มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจอยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 68.6 และระดับรองลงมาของสถานะหัวหน้าครอบครัว, คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว และอื่นๆ คือระดับแย่ลง ส่วนความคิดเห็นระดับรองลงมาของลูกของหัวหน้าครอบครัวอยู่ในระดับดีขึ้น

ตารางที่ 4.30 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามสถานะในครอบครัว

ด้านสังคม	สถานะในครอบครัว				รวม
	หัวหน้าครอบครัว	คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว	ลูกของหัวหน้าครอบครัว	อื่นๆ	
ระดับแย่ลง	41 (23.6%)	17 (21.3%)	12 (16.0%)	25 (19.8%)	95 (20.9%)
ระดับเหมือนเดิม	130 (74.7%)	63 (78.7%)	61 (81.3%)	99 (78.6%)	353 (77.6%)
ระดับดีขึ้น	3 (1.7%)	0 (0.0%)	2 (2.7%)	2 (1.6%)	7 (1.5%)
รวม	174 (100%)	80 (100%)	75 (100%)	126 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.30 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 4 สถานะในครอบครัวมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 77.6 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 20.9

ตารางที่ 4.31 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขจำแนกตามสถานะในครอบครัว

ด้านสาธารณสุข	สถานะในครอบครัว				รวม
	หัวหน้าครอบครัว	คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว	ลูกของหัวหน้าครอบครัว	อื่นๆ	
ระดับแย่ลง	19 (11.0%)	4 (5.0%)	7 (9.3%)	13 (10.3%)	43 (9.5%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.31 (ต่อ)

ด้าน สาธารณสุขโรค	สถานะในครอบครัว				รวม
	หัวหน้า ครอบครัว	คู่สมรสของ หัวหน้า ครอบครัว	ลูกของ หัวหน้า ครอบครัว	อื่นๆ	
ระดับเหมือนเดิม	137 (78.7%)	65 (81.3%)	61 (81.4%)	107 (84.9%)	370 (81.3%)
ระดับดีขึ้น	18 (10.3%)	11 (13.7%)	7 (9.3%)	6 (4.8%)	42 (9.2%)
รวม	174 (100%)	80 (100%)	75 (100%)	126 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.31 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 4 สถานะในครอบครัวมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 81.3

ตารางที่ 4.32 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามสถานะในครอบครัว

ด้านสิ่งแวดล้อม	สถานะในครอบครัว				รวม
	หัวหน้า ครอบครัว	คู่สมรสของ หัวหน้า ครอบครัว	ลูกของ หัวหน้า ครอบครัว	อื่นๆ	
ระดับแย่ลง	123 (70.7%)	52 (65.0%)	43 (57.3%)	90 (71.4%)	308 (67.7%)
ระดับเหมือนเดิม	51 (29.3%)	27 (33.8%)	32 (42.7%)	35 (27.8%)	145 (31.9%)
ระดับดีขึ้น	0 (0.0%)	1 (1.2%)	0 (0.0%)	1 (0.8%)	2 (0.4%)
รวม	174 (100%)	80 (100%)	75 (100%)	126 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 4 สถานะในครอบครัวมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 67.7 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 31.9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.33 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามสถานะในครอบครัว

ด้านสุขภาพจิต	สถานะในครอบครัว				รวม
	หัวหน้าครอบครัว	คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว	ลูกของหัวหน้าครอบครัว	อื่นๆ	
ระดับแย่ลง	66 (37.9%)	30 (37.5%)	14 (18.7%)	48 (39.1%)	158 (34.7%)
ระดับเหมือนเดิม	105 (60.4%)	49 (61.3%)	55 (73.3%)	77 (61.1%)	286 (62.9%)
ระดับดีขึ้น	3 (1.7%)	1 (1.2%)	6 (8.0%)	1 (0.8%)	11 (2.4%)
รวม	174 (100%)	80 (100%)	75 (100%)	126 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 4 สถานะในครอบครัวมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 62.9 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 34.7

ตารางที่ 4.34 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามที่ดินที่ใช้อาศัยและประกอบอาชีพ

ด้านเศรษฐกิจ	ที่ดินที่ใช้อาศัยและประกอบอาชีพ				รวม
	เจ้าของที่ดิน	เช่า	ผ่อน	สวัสดิการที่อยู่อาศัย	
ระดับแย่ลง	60 (20.0%)	45 (30.4%)	1 (25.0%)	1 (50.0%)	107 (23.5%)
ระดับเหมือนเดิม	218 (72.4%)	90 (60.8%)	3 (75.0%)	1 (50.0%)	312 (68.6%)
ระดับดีขึ้น	23 (7.6%)	13 (8.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	36 (7.9%)
รวม	301 (100%)	148 (100%)	4 (100%)	2 (100%)	455 (100%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพทั้ง 4 สถานะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 68.6 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 23.5

ตารางที่ 4.35 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ

ด้านสังคม	ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ				รวม
	เจ้าของที่ดิน	เช่า	ผ่อน	สวัสดิการที่อยู่อาศัย	
ระดับแย่ลง	63 (21.0%)	30 (20.3%)	1 (25.0%)	1 (50.0%)	95 (20.9%)
ระดับเหมือนเดิม	232 (77.1%)	117 (79.0%)	3 (75.0%)	1 (50.0%)	353 (77.6%)
ระดับดีขึ้น	6 (1.9%)	1 (0.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	7 (1.5%)
รวม	301 (100%)	148 (100%)	4 (100%)	2 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.35 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพทั้ง 4 สถานะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 77.6 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 20.9

ตารางที่ 4.36 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขจำแนกตามที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ

ด้านสาธารณสุข	ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ				รวม
	เจ้าของที่ดิน	เช่า	ผ่อน	สวัสดิการที่อยู่อาศัย	
ระดับแย่ลง	23 (7.6%)	18 (12.2%)	1 (25.0%)	1 (50.0%)	43 (9.5%)
ระดับเหมือนเดิม	246 (81.8%)	121 (81.7%)	3 (75.0%)	0 (0.0%)	370 (81.3%)
ระดับดีขึ้น	32 (10.6%)	9 (6.1%)	0 (0.0%)	1 (50.0%)	42 (9.2%)
รวม	301 (100%)	148 (100%)	4 (100%)	2 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพทั้ง 4 สถานะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 81.3

ตารางที่ 4.37 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามสถานะในครอบครัว

ด้านสิ่งแวดล้อม	ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ				รวม
	เจ้าของที่ดิน	เช่า	ผ่อน	สวัสดิการที่อยู่อาศัย	
ระดับแย่ลง	194 (64.5%)	109 (73.6%)	4 (100.0%)	1 (50.0%)	308 (67.7%)
ระดับเหมือนเดิม	105 (34.9%)	39 (26.4%)	0 (0.0%)	1 (50.0%)	145 (31.9%)
ระดับดีขึ้น	2 (0.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.4%)
รวม	301 (100%)	148 (100%)	4 (100%)	2 (100%)	455 (100%)

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพทั้ง 4 สถานะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 67.7 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 31.9

ตารางที่ 4.38 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ

ด้านสุขภาพจิต	ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ				รวม
	เจ้าของที่ดิน	เช่า	ผ่อน	สวัสดิการที่อยู่อาศัย	
ระดับแย่ลง	98 (32.6%)	55 (37.2%)	4 (100.0%)	1 (50.0%)	158 (34.7%)
ระดับเหมือนเดิม	193 (64.1%)	93 (62.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	286 (62.9%)
ระดับดีขึ้น	10 (3.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (50.0%)	11 (2.4%)
รวม	301 (100%)	148 (100%)	4 (100%)	2 (100%)	455 (100%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์และเผยแพร่โดยไม่หวังกำไร หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยเป็นอย่างสูง

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.38 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพใน สถานะ เจ้าของที่ดิน และเช่า มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตส่วนใหญ่อยู่ในระดับเหมือนเดิม รองลงมาคือระดับ แย่ลง ส่วนผู้ที่มีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพแบบผ่อนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการ เปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิต ส่วนใหญ่อยู่ในระดับแย่ลง และผู้ที่มีที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพแบบสวัสดิการที่อยู๋อาศัยมีความ คิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของ ประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตอยู่ในระดับแย่ลงและดีขึ้นในระดับเท่ากัน

ตารางที่ 4.39 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพ ชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามรายได้รวมของครอบครัว

ด้าน เศรษฐกิจ	รายได้รวม						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001- 20,000 บาท	20,001- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ลง	17	24	15	37	4	10	107
	(22.7%)	(19.5%)	(15.5%)	(40.7%)	(12.5%)	(27.0%)	(23.5%)
ระดับ เหมือนเดิม	56	87	74	46	27	22	312
	(74.7%)	(70.7%)	(76.3%)	(50.5%)	(84.4%)	(59.5%)	(68.6%)
ระดับดีขึ้น	2	12	8	8	1	5	36
	(2.6%)	(9.8%)	(8.2%)	(8.8%)	(3.1%)	(13.5%)	(7.9%)
รวม	75	123	97	91	32	37	455
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

จากตารางที่ 4.39 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้รวมทั้ง 6 ช่วงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้าน เศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 68.6 รองลงมาคือระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อย ละ 23.5

ตารางที่ 4.40 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามรายได้รวมของครอบครัว

ด้านสังคม	รายได้รวม						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001-20,000 บาท	20,001-30,000 บาท	30,001-40,000 บาท	40,001-50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ง	17	23	15	19	5	16	95
	(22.7%)	(18.7%)	(15.5%)	(20.9%)	(15.6%)	(43.2%)	(20.9%)
ระดับเหมือนเดิม	58	99	79	71	26	20	353
	(77.3%)	(80.5%)	(81.4%)	(78.0%)	(81.3%)	(54.1%)	(77.6%)
ระดับดีขึ้น	0	1	3	1	1	1	7
	(0.0%)	(0.8%)	(3.1%)	(1.1%)	(3.1%)	(2.7%)	(1.5%)
รวม	75	123	97	91	32	37	455
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

จากตารางที่ 4.40 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้รวมทั้ง 6 ช่วงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 77.6 รองลงมาคือระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 20.9 แต่ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 51,000 บาท มีความคิดเห็นอยู่ในระดับเหมือนเดิมและระดับแย่งในระดับที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 54.1 และ 43.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.41 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณูปโภคจำแนกตามรายได้รวมของครอบครัว

ด้านสาธารณูปโภค	รายได้รวม						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001-20,000 บาท	20,001-30,000 บาท	30,001-40,000 บาท	40,001-50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ง	10	5	7	10	3	8	43
	(13.3%)	(4.1%)	(7.2%)	(11.0%)	(9.4%)	(21.6%)	(9.5%)
ระดับเหมือนเดิม	55	105	83	74	28	25	370
	(73.4%)	(85.3%)	(85.6%)	(81.3%)	(87.5%)	(67.6%)	(81.3%)
ระดับดีขึ้น	10	13	7	7	1	4	42
	(13.3%)	(10.6%)	(7.2%)	(7.7%)	(3.1%)	(10.8%)	(9.2%)
รวม	75	123	97	91	32	37	455
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น ไม่ควรเผยแพร่หรือใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.41 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้รวมทั้ง 6 ช่วงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 81.3

ตารางที่ 4.42 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามรายได้รวมของครอบครัว

ด้านสิ่งแวดล้อม	รายได้รวม						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001-20,000 บาท	20,001-30,000 บาท	30,001-40,000 บาท	40,001-50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ลง	44	76	64	72	23	29	308
	(58.7%)	(61.8%)	(66.0%)	(79.1%)	(71.9%)	(78.4%)	(67.7%)
ระดับเหมือนเดิม	30	47	33	18	9	8	145
	(40.0%)	(38.2%)	(34.0%)	(19.8%)	(28.1%)	(21.6%)	(31.9%)
ระดับดีขึ้น	1	0	0	1	0	0	2
	(1.3%)	(0.0%)	(0.0%)	(1.1%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.4%)
รวม	75	123	97	91	32	37	455
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้รวมทั้ง 6 ช่วงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 67.7 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 31.9

ตารางที่ 4.43 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามรายได้รวมของครอบครัว

ด้านสุขภาพจิต	รายได้รวม						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001-20,000 บาท	20,001-30,000 บาท	30,001-40,000 บาท	40,001-50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ลง	23	41	33	29	9	23	158
	(30.7%)	(33.3%)	(34.0%)	(31.9%)	(28.1%)	(62.2%)	(34.7%)
ระดับเหมือนเดิม	48	80	62	59	23	14	286
	(64.0%)	(65.1%)	(63.9%)	(64.8%)	(71.9%)	(37.8%)	(62.9%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.43(ต่อ)

ด้าน สุขภาพจิต	รายได้รวม						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001- 20,000 บาท	20,001- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับดีขึ้น	4	2	2	3	0	0	11
	(5.3%)	(1.6%)	(2.1%)	(3.3%)	(0.0%)	(0.0%)	(2.4%)
รวม	75 (100.0%)	123 (100.0%)	97 (100.0%)	91 (100.0%)	32 (100.0%)	37 (100.0%)	455 (100.0%)

จากตารางที่ 4.43 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้รวมในช่วง ต่ำกว่า 10,000 บาท, 10,001-20,000 บาท, 20,001-30,000 บาท, 30,001-40,000 บาท และ 40,001-50,000 บาท มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตอยู่ในระดับเหมือนเดิม รองลงมาคือระดับแย่ลง ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้มากกว่า 51,000 บาท มีความคิดเห็นอยู่ในระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 62.2 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 37.8

ตารางที่ 4.44 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจจำแนกตามรายจ่ายรวมของครอบครัว

ด้านเศรษฐกิจ	รายจ่ายรวมของครอบครัว						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001- 20,000 บาท	20,001- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ลง	28	28	33	12	1	5	107
	(22.0%)	(14.9%)	(36.7%)	(32.4%)	(25.0%)	(55.6%)	(23.5%)
ระดับ เหมือนเดิม	88	145	51	24	1	3	312
	(69.3%)	(77.1%)	(56.7%)	(64.9%)	(25.0%)	(33.3%)	(68.6%)
ระดับดีขึ้น	11	15	6	1	2	1	36
	(8.7%)	(8.0%)	(6.6%)	(2.7%)	(50.0%)	(11.1%)	(7.9%)
รวม	127 (100.0%)	188 (100.0%)	90 (100.0%)	37 (100.0%)	4 (100.0%)	9 (100.0%)	455 (100.0%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.44 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายรวมของครอบครัวในช่วง ต่ำกว่า 10,000 บาท, 10,001-20,000 บาท, 20,001-30,000 บาท และ 30,001-40,000 บาท มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านเศรษฐกิจอยู่ในระดับเหมือนเดิม รองลงมาคือระดับแย่ลง ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายรวมของครอบครัวในช่วง 40,001-50,000 บาท มีความคิดเห็นอยู่ในระดับดีขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 50.0 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายรวมของครอบครัวมากกว่า 51,000 บาท มีความคิดเห็นอยู่ในระดับแย่ลง เฉลี่ยร้อยละ 55.6 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 33.3

ตารางที่ 4.45 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมจำแนกตามรายจ่ายรวมของครอบครัว

ด้านสังคม	รายจ่ายรวมของครอบครัว						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001-20,000 บาท	20,001-30,000 บาท	30,001-40,000 บาท	40,001-50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ลง	28	34	17	12	0	4	95
	(22.0%)	(18.1%)	(18.9%)	(32.4%)	(0.0%)	(44.4%)	(20.9%)
ระดับเหมือนเดิม	97	153	69	25	4	5	353
	(76.4%)	(81.4%)	(76.7%)	(67.6%)	(100.0%)	(55.6%)	(77.6%)
ระดับดีขึ้น	2	1	4	0	0	0	7
	(1.6%)	(0.5%)	(4.4%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(1.5%)
รวม	127	188	90	37	4	9	455
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

จากตารางที่ 4.45 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายรวมของครอบครัวในช่วง ต่ำกว่า 10,000 บาท, 10,001-20,000 บาท, 20,001-30,000 บาท และ 30,001-40,000 บาท มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสังคมอยู่ในระดับเหมือนเดิม รองลงมาคือระดับแย่ลง ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายรวมของครอบครัวในช่วง 40,001-50,000 บาท มีความคิดเห็นอยู่ในระดับเหมือนเดิมทั้งหมด ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายรวมของครอบครัวมากกว่า 51,000 บาท มีความคิดเห็นอยู่ในระดับเหมือนเดิมและระดับแย่ลงในระดับที่ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 55.6 และ 44.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.46 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคจำแนกตามรายจ่ายรวมของครอบครัว

ด้าน สาธารณสุขโรค	รายจ่ายรวมของครอบครัว						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001- 20,000 บาท	20,001- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ง	14	15	6	7	0	1	43
	(11.0%)	(8.0%)	(6.7%)	(19.0%)	(0.0%)	(11.1%)	(9.5%)
ระดับเหมือนเดิม	95	159	78	29	3	6	370
	(74.8%)	(84.6%)	(86.7%)	(78.3%)	(75.0%)	(66.7%)	(81.3%)
ระดับดีขึ้น	18	14	6	1	1	2	42
	(14.2%)	(7.4%)	(6.6%)	(2.7%)	(25.0%)	(22.2%)	(9.2%)
รวม	127	188	90	37	4	9	455
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

จากตารางที่ 4.46 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายทั้ง 6 ช่วงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสาธารณสุขโรคไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 81.3

ตารางที่ 4.47 ตารางแสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจำแนกตามรายจ่ายรวมของครอบครัว

ด้าน สิ่งแวดล้อม	รายจ่ายรวมของครอบครัว						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001- 20,000 บาท	20,001- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ง	78	129	65	29	2	5	308
	(61.4%)	(68.6%)	(72.2%)	(78.4%)	(50.0%)	(55.6%)	(67.7%)
ระดับ เหมือนเดิม	48	58	25	8	2	4	145
	(37.8%)	(30.9%)	(27.8%)	(21.6%)	(50.0%)	(44.4%)	(31.9%)
ระดับดีขึ้น	1	1	0	0	0	0	2
	(0.8%)	(0.5%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(13.9%)	(0.4%)
รวม	127	188	90	37	4	9	455
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.47 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายทั้ง 6 ช่วงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน คืออยู่ในระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 67.7 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 31.9

ตารางที่ 4.48 แสดงผลการเปรียบเทียบระดับผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตจำแนกตามรายจ่ายรวมของครอบครัว

ด้านสุขภาพจิต	รายจ่ายรวมของครอบครัว						รวม
	ต่ำกว่า 10,000 บาท	10,001-20,000 บาท	20,001-30,000 บาท	30,001-40,000 บาท	40,001-50,000 บาท	มากกว่า 51,000 บาท	
ระดับแย่ง	48 (37.8%)	62 (33.0%)	29 (32.2%)	14 (37.8%)	0 (0.0%)	5 (55.6%)	158 (34.7%)
ระดับเหมือนเดิม	74 (58.3%)	120 (63.8%)	61 (67.8%)	23 (62.2%)	4 (100.0%)	4 (44.4%)	286 (62.9%)
ระดับดีขึ้น	5 (3.9%)	6 (3.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	11 (2.4%)
รวม	127 (100.0%)	188 (100.0%)	90 (100.0%)	37 (100.0%)	4 (100.0%)	9 (100.0%)	455 (100.0%)

จากตารางที่ 4.48 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายรวมของครอบครัวในช่วง ต่ำกว่า 10,000 บาท, 10,001-20,000 บาท, 20,001-30,000 บาท, 30,001-40,000 บาท และ 40,001-50,000 บาท มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการเปลี่ยนแปลงผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนด้านสุขภาพจิตอยู่ในระดับเหมือนเดิม รองลงมาคือระดับแย่ง ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายจ่ายรวมของครอบครัวมากกว่า 51,000 บาท มีความคิดเห็นอยู่ในระดับระดับแย่ง เฉลี่ยร้อยละ 55.6 รองลงมาคือระดับเหมือนเดิม เฉลี่ยร้อยละ 44.4

ส่วนที่ 3 ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการเปิดใช้สนามสุพรรณภูมิ

ตารางที่ 4.49 ตารางทศนคติของประชาชนที่มีต่อการเปิดใช้สนามสุพรรณภูมิ

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	\bar{x}	S.D.	ความหมาย
1. ข้าพเจ้าคิดว่า การเปิดดำเนินการของสนามบึงสุพรรณภูมิทำให้คนในชุมชนของข้าพเจ้ามีงานทำมากขึ้น	61	181	110	54	49	3.33	1.17	ปานกลาง
2. ข้าพเจ้าคิดว่า การเปิดดำเนินการของสนามบึงสุพรรณภูมิทำให้คนในชุมชนของข้าพเจ้ามีรายได้เพิ่มมากขึ้น	55	168	122	70	40	3.28	1.13	ปานกลาง
3. ข้าพเจ้ามีอาชีพเสริมเพิ่มเมื่อมีสนามบึงสุพรรณภูมิ	41	138	115	119	42	3.04	1.13	ปานกลาง
4. เมื่อสนามบึงสุพรรณภูมิ ข้าพเจ้าคิดว่ามีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น	51	186	126	64	28	3.37	1.05	ปานกลาง
5. ข้าพเจ้าคิดว่ามีรายจ่ายเพิ่มสูงขึ้นหลังจากมีสนามบึงสุพรรณภูมิ	27	169	134	96	29	3.15	1.02	ปานกลาง
6. ข้าพเจ้าคิดว่าค่าครองชีพสูงขึ้นเมื่อมีสนามบึงสุพรรณภูมิ	39	166	137	85	28	3.23	1.05	ปานกลาง
7. หลังจากมีสนามบึงสุพรรณภูมิ ข้าพเจ้าคิดว่าไม่น่าทำให้เกิดผลกระทบต่ออาชีพเดิมของข้าพเจ้า	76	178	97	82	22	3.45	1.11	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.49 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	\bar{x}	S.D.	ความหมาย
8. ข้าพเจ้ามีเงินออมเพิ่มมากขึ้น หลังจากมีสนามบินสุวรรณภูมิ	24	87	143	136	65	2.71	1.09	ปานกลาง
9. ข้าพเจ้าคิดว่าการประชุมชนน่าจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีสนามบินสุวรรณภูมิ	53	129	187	77	9	3.31	0.95	ปานกลาง
10. ข้าพเจ้าคิดว่าปัญหาเสพติดในชุมชนน่าจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีสนามบินสุวรรณภูมิ	86	143	140	72	14	3.47	1.06	ปานกลาง
11. การเปิดตำนานของสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลให้ข้าพเจ้ารู้สึกกังวลใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	91	172	118	63	11	3.59	1.03	ปานกลาง
12. ข้าพเจ้าคิดว่าชุมชนของข้าพเจ้ายังคงมีการช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ในชุมชนมากขึ้น หลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ	43	116	185	76	35	3.12	1.04	ปานกลาง
13. ข้าพเจ้าคิดว่าจะไม่เกิดความขัดแย้งใด ๆ ในชุมชนที่เกี่ยวข้องกับการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ	35	138	160	85	37	3.11	1.05	ปานกลาง
14. ข้าพเจ้าคิดว่าชุมชนยังมีความสามัคคีเหมือนเดิม	35	160	186	40	34	3.27	0.99	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.49 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	\bar{x}	S.D.	ความหมาย
15. ชุมชนของข้าพเจ้ามีการรวมกลุ่มเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชุมชนมากขึ้นเมื่อมีการเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	46	152	169	58	30	3.28	1.03	ปานกลาง
16. ปัญหาอาชญากรรมเพิ่มสูงขึ้น หลังการเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	81	162	134	66	12	3.51	1.03	ปานกลาง
17. ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นห่วงเกี่ยวกับความเป็นระเบียบของชุมชนหลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	81	158	154	53	9	3.55	0.98	ปานกลาง
18. ข้าพเจ้ารู้สึกไม่สบายใจหากวิถีชีวิตของชุมชนเปลี่ยนไปหลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	103	175	132	36	9	3.72	0.97	มาก
19. ข้าพเจ้ารู้สึกหวั่นวิตกในคดีโจรกรรมเล็กน้อยที่เกิดขึ้นหลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	126	187	100	38	4	3.86	0.95	มาก
20. ข้าพเจ้ารู้สึกอึดอัดใจในสภาพแวดล้อมเกี่ยวกับการก่อสร้างที่อยู่อาศัยที่แออัดขึ้นหลังจากมีการเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	7	46	115	202	85	3.69	1.01	มาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.49 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	\bar{x}	S.D.	ความหมาย
21. ถึงแม้จะมีการก่อสร้างสนามบิณสุวรรณภูมิวัฒนธรรมและประเพณีที่ตึงามในท้องถิ่นไม่ได้ทำลายลง	58	159	153	68	17	3.38	1.12	ปานกลาง
22. ข้าพเจ้ารู้สึกถึงความสะดวกสบายในการใช้บริการโทรศัพท์หลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	23	97	136	126	73	2.72	1.12	ปานกลาง
23. การเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิทำให้ข้าพเจ้ารับรู้ข้อมูลข่าวสารได้ถูกต้องและรวดเร็ว	22	112	155	101	65	2.84	1.1	ปานกลาง
24. ข้าพเจ้าคิดว่าน่าจะไม่มีปัญหาเรื่องเครือข่ายสัญญาณโทรศัพท์หลังการเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	21	103	173	96	62	2.84	1.07	ปานกลาง
25. ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นห่วงว่าบริการไฟฟ้าจะไม่เพียงพอต่อการดำรงชีวิต เมื่อเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	53	121	163	88	30	3.17	1.08	ปานกลาง
26. ข้าพเจ้าเป็นห่วงว่าจะเกิดภาวะการขาดแคลนน้ำอุปโภคบริโภคหลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	43	122	177	85	28	3.15	1.03	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.49 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	\bar{x}	S.D.	ความหมาย
27. ข้าพเจ้ารู้สึกเบื่อหน่ายแทนผู้ที่ไปใช้บริการสาธารณสุขที่ต้องเข้าคิวคอยการรักษาพยาบาลหลังการเปิดใช้สนามบึงสุวรรณภูมิ	105	111	179	49	11	3.55	1.04	ปานกลาง
28. ข้าพเจ้ารู้สึกมีความสะดวกสบายในการใช้ถนนและเส้นทางใหม่ ๆ หลังการเปิดใช้สนามบึงสุวรรณภูมิ	97	174	136	33	15	3.67	1	ปานกลาง
29. ข้าพเจ้ารู้สึกมีความเสี่ยงในชีวิตที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในการจราจรหลังการเปิดใช้สนามบึงสุวรรณภูมิ	119	170	113	48	5	3.77	1	มาก
30. ข้าพเจ้ารู้สึกหงุดหงิดใจเนื่องจากสภาพการจราจรที่คับคั่งและติดขัดหลังจากเปิดใช้สนามบึงสุวรรณภูมิ	151	143	107	46	8	3.84	1.05	มาก
31. ข้าพเจ้ารู้สึกหงุดหงิดใจในการรับชมสัญญาณภาพจากโทรทัศน์หลังการเปิดใช้สนามบึงสุวรรณภูมิ	169	156	85	40	5	3.98	1.01	มาก
32. ข้าพเจ้ารู้สึกพอใจกับการจัดการเรื่องการป้องกันการเกิดน้ำท่วมของสนามบึงสุวรรณภูมิ	26	95	183	83	68	2.84	1.09	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.49 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	\bar{x}	S.D.	ความหมาย
33. เมื่อเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ข้าพเจ้าคิดว่าระบบการกำจัดขยะและกลิ่นของเสียจะมีประสิทธิภาพ	20	81	175	95	84	2.69	1.09	ปานกลาง
34. ข้าพเจ้าคิดว่ามีระบบป้องกันควันพิษที่เกิดจากกิจกรรมของสนามบินที่มีประสิทธิภาพ	18	68	161	97	111	2.53	1.13	ปานกลาง
35. ข้าพเจ้าคิดว่ามีระบบป้องกันน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ เมื่อเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ	16	79	177	86	97	2.63	1.11	ปานกลาง
36. ข้าพเจ้าคิดว่าสภาพอากาศและฝุ่นละอองที่ส่งผลเสียต่อสุขภาพเป็นปัญหาหลังจากมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ	139	196	61	39	20	3.87	1.08	มาก
37. ข้าพเจ้ารู้สึกเห็นใจผู้ที่บ้านเรือนอยู่ในเขตเส้นเสียงที่ต้องได้ยินเสียงขึ้น - ลง ของเครื่องบินในสนามบินสุวรรณภูมิ	228	159	47	15	6	4.29	0.88	มาก
38. ข้าพเจ้ากังวลว่าเมื่อการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิเสร็จจะทำให้ต้นไม้ลดลง	157	196	73	26	3	4.05	0.89	มาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.49 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	\bar{x}	S.D.	ความหมาย
39. ข้าพเจ้านึกถึงว่าเมื่อก่อสร้างสนามบิณสุวรรณภูมิเสร็จจะทำให้ระบบนิเวศเสียไป	153	184	92	24	2	4.02	0.89	มาก
40. ข้าพเจ้ารู้สึกไม่มีสมาธิกับงานหรือสิ่งต่าง ๆ ที่ทำในชีวิตประจำวัน หลังการเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	167	183	75	28	2	4.07	0.9	มาก
41. ข้าพเจ้ารู้สึกว่ามีความรู้สึกร่างกายเพิ่มมากขึ้น เช่นนอนไม่หลับ, อาหารไม่ย่อย, ปวดศีรษะ หลังการเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	161	158	103	27	6	3.97	0.97	มาก
42. ข้าพเจ้ารู้สึกหงุดหงิดง่าย โกรธง่ายหลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	158	147	95	46	9	3.88	1.06	มาก
43. ข้าพเจ้าคิดว่าจะมีความสุขในการดำเนินชีวิตมากขึ้นหลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ	19	74	110	126	125	2.41	1.18	ปานกลาง
44. ข้าพเจ้าคิดว่าจะไม่ได้รับความสงบหากมีสนามบิณสุวรรณภูมิ	139	184	79	42	10	3.87	1.03	มาก
45. ข้าพเจ้าคิดว่าจะเกิดการแก่งแย่ง เอารัดเอาเปรียบ ของคนในชุมชน หากมีสนามบิณสุวรรณภูมิ	126	126	133	56	13	3.64	1.1	ปานกลาง
รวม						3.39	0.3	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครูใช้ภายในห้องเรียนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่สู่สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.49 พบว่าทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการการเปิดใช้สนามสุวรรณภูมิในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.39$) เมื่อแยกเป็นรายข้อ 5 อันแรก พบว่า

1. ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกเห็นใจที่มีบ้านเรือนอยู่ในเขตเส้นเสียงที่ต้องได้ยินเสียงขึ้น - ลงของเครื่องบินในสนามบินสุวรรณภูมิมากที่สุด ($\bar{X} = 4.29$)
2. ไม่มีสมาธิกับงานหรือสิ่งต่าง ๆ ที่ทำในชีวิตประจำวัน หลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ($\bar{X} = 4.07$)
3. มีความกังวลว่าเมื่อก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิเสร็จทำให้ต้นไม้ลดลง ($\bar{X} = 4.05$)
4. กังวลว่าเมื่อก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิเสร็จจะทำให้ระบบนิเวศเสียไป ($\bar{X} = 4.02$)
5. รู้สึกหงุดหงิดใจในการรับสัญญาณภาพจากโทรทัศน์หลังการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ($\bar{X} = 3.98$) ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4.50 ตารางข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.ระบบนิเวศน์เสีย	7	2.89
2.ไม่อยากให้มีสนามบิน	9	3.72
3.เครื่องบินถี่มาก	1	0.41
4.เสียงดังรำคาญมาก	81	33.47
5.ควรชดใช้ค่าเสียหาย	24	9.92
6.มีสนามบินแล้วดี	8	3.31
7.ส่งผลเสียต่อสภาพสังคม	7	2.89
8.บ้านพังเสียหาย กระจ่างหลุด	4	1.65
9.การสื่อสารขัดข้อง (ด้านโทรศัพท์)	6	2.48
10.คลื่นโทรศัพท์มีปัญหา	15	6.20
11.คลื่นวิทยุมีปัญหา	1	0.41
12.ควรเปลี่ยนเส้นทางการบินบ้าง	3	1.24
13.อยากให้เร่งแก้ปัญหาทุกด้าน	17	7.02
14.มีมลพิษทางอากาศ	17	7.02
15.อยากให้ค่าครองชีพลดลง	3	1.24
16.น้ำไม่ค่อยไหล	2	0.83
17.น้ำเน่าเสีย	3	1.24
18.นอนไม่หลับ เป็นปัญหาสุขภาพ กาย	12	4.96
19.มีปัญหาสุขภาพจิต	6	2.48
20.ส่งผลกระทบกับคนชรา	2	0.83

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.50 (ต่อ)

21.อยากให้มีความปลอดภัยในชีวิตมากขึ้น	3	1.24
22.การคมนาคมสะดวกขึ้น	7	2.89
รวม	242	100

จากตารางที่ 4.50 พบว่า ผู้ตอบสอบถามมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเสียงดังรำคาญมาก มากที่สุดจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 33.47 รองลงคือ ควรลดใช้ค่าเสียหาย จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 9.92 อยากให้เร่งแก้ปัญหาในทุก ๆ ด้าน จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 7.02 และมีมลพิษทางอากาศจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนขอแบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้นำเสนอ ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเรื่อง ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงซึ่งผลการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อยู่ใกล้ชุมชนกล่าวว่า

“การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสิ่งที่ดีเพราะทำให้ประเทศไทยเจริญ เป็นสนามบินระดับนานาชาติทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเมืองไทยมากขึ้น ส่วนในเรื่องผลกระทบก็กระทบหลายด้าน ด้านความเป็นอยู่ก็เปลี่ยนไปพูดคุยก็ต้องหยุดหากมีเครื่องบินผ่าน เป็นอุปสรรคในการทำ กิจของสงฆ์รวมถึงเรื่องของสถานที่ที่ได้รับผลกระทบเพราะเวลาเครื่องบินบินต่ำ หลังคาวัดจะได้รับความเสียหายมีพระบางรูปได้รับบาดเจ็บ มีผลกระทบกับสภาพสังคมคือมีความเจริญมากขึ้นชาวบ้านก็แยกกันอยู่ ไม่สามัคคีกัน วิถีชีวิตของคนในสังคมเปลี่ยนไป ทางวัตถุนิยม วัฒนธรรม ของคนในสังคมเริ่มหายไป เช่นการเล่นซั๊กกะเย่อก็ไม่มี การทำบุญก็น้อยลงมีผลกระทบกับสภาพแวดล้อมหลายด้านทั้งในเรื่องระบบนิเวศ มลภาวะต่างๆ โดยเฉพาะทางเสียง มีเสียงรบกวน มีเครื่องบินบินตอนกลางคืนเวลานอน ไม่ค่อยหลับ บางครั้งก็สะดุ้งตื่นกลางดึกมลพิษทางน้ำมากขึ้นมีละอองน้ำมันที่เกิดจากเครื่องบินแต่พอมีสนามบินทำให้น้ำท่วมน้อยลงในเรื่องการแก้ปัญหาเป็นไปได้ยากเช่นหลังคาของวัดซ่อมแซมไปก็เป็นใหม่อีกปัญหาคือค่าจ้างช่าง ค่าแรงงานนั่งร้านราคาสูงเงินที่รัฐบาลช่วยบั้นค่าชดเชยจึงไม่เพียงพอ ปัจจุบันจึงไปเรียกร้องอะไรไม่ได้ ต้องปรับตัวและทำใจตามสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป” (เจ้าอาวาสวัดบางโกล้ง สัมภาษณ์ วันที่ 3 พฤษภาคม 2552)

“ สนามบินสุวรรณภูมิเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ประเทศเจริญถึงแม้จะมีผลกระทบบ้างก็ต้องยอมรับคิดว่าในอนาคต สังคมประชาชนจะเข้าใจและเห็นถึงผลดีของการมีสนามบินวิถีชีวิตของพระที่นี่ ไม่เปลี่ยนแปลง แต่ความเป็นอยู่ของชาวบ้านนั้นเปลี่ยนไป ในหลายๆด้านเช่นการพักผ่อนอาจไม่ราบรื่น มีคนแปลกหน้ามากขึ้นส่วนใหญ่เป็นคนต่างด้าวมีคนชุกชุมมากขึ้นเกิดระบบทุนนิยมเกิดการหมุนเวียนเงิน เศรษฐกิจดีขึ้นที่ดินมีราคาสูงขึ้นมีการค้าขายมากขึ้นวัฒนธรรมของคนในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปคนในพื้นที่ตกบาตรประมาณ 11 โมงแต่คนนอกมาทำบุญตอน 6 โมงเช้าทำให้ต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตสภาพสังคมเปลี่ยนไป เพราะจำนวนตำรวจเท่าเดิม แต่ประชากรมากขึ้น ทำให้อาชญากรมากขึ้นอีกทั้งสุขภาพจิตของคนในชุมชนแย่ง มีผลกระทบเรื่องของมลภาวะมากขึ้นมลพิษทางอากาศมากขึ้น ฝุ่นละอองรวมถึงคราบน้ำมันมาติด ผลกระทบทางเสียง เครื่องบินจะเสียงดังและรบกวนเวลานอนเวลาพักผ่อนโดยเฉพาะวัยชราจะมีปัญหาเกี่ยวกับการนอนและการพักผ่อนขยะมูลฝอยมากขึ้นน้ำจึงเน่าเสียได้ง่ายในอนาคตจะมีปัญหามากกว่านี้มากกว่านี้การแก้ไขปัญหาคือแจ้งไปทางสนามบินให้มาจัดการแก้ปัญหาและให้ความช่วยเหลือกับชาวบ้าน ” (พระอาจารย์วัดปลุกศรัทธาเจ้าอาวาส สัมภาษณ์วันที่ 3 พฤษภาคม 2552)ราคา

ไม่ว่าการณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

“ การมีสนามบินทำให้ท้องถิ่นเจริญขึ้นการคมนาคมสะดวกขึ้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ หลากหลายมากขึ้นเศรษฐกิจดีขึ้น มีการค้าขายมากขึ้นวิถีชีวิตเปลี่ยนไป ต้องติดกระจกกันเสียงเพราะเมื่อมี เสียงดังทำให้การเรียนการสอนหยุด ชะงัก ส่งผลกับเวลาอันน้อยของเด็กๆ เด็กๆก็รู้สึกสนุกสนานที่ได้เห็น เครื่องบินมีมลพิษทางอากาศมากขึ้นเขม่าควันดำ และฝุ่นละอองมลพิษทางเสียงมีมาก และขยะมูลฝอยมาก ขึ้นการแก้ไขปัญหาคือแจ้งทำอากาศยานมาปรับปรุง และติดกระจกกันเสียง ” ครูธรรทิพย์ สว่างหล้าครู ประจำศูนย์พัฒนาเด็กวัดสี่ สัมภาษณ์วันที่3 พฤษภาคม 2552)

“ การมีสนามบินนำความเจริญเข้ามาสู่ท้องถิ่นเพราะเป็นสนามบินนานาชาติ แต่มีงานหนักมาก ขึ้น เพราะจำนวนนักเรียนมากขึ้นวิถีชีวิตเปลี่ยนไป เพราะความเจริญเข้ามาเช่นอาหารมีอาหารฝรั่งมากขึ้น ห้างสรรพสินค้ามากขึ้นมีการอพยพย้ายถิ่นฐาน มีคนต่างถิ่นเข้ามาขึ้นสภาพสังคมเปลี่ยนไปอย่างสิ้นเชิง จากสังคมชนบทกลายเป็นสังคมเมืองค่าครองชีพสูงขึ้นคนในท้องถิ่นมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ที่ดินราคาแพงของใช้ ราคาแพงขึ้น มีบ้านเช่า อาหารที่เมนูที่มีชีวิตที่รับแรงบางครั้งต้องระวังอุบัติเหตุเล็กๆ ข้ามถนนยาก การจราจรติดขัด การคมนาคมไม่สะดวก เกิดมลพิษทางเสียงแถมนี้เป็นแนวเส้นเสียงเสียงจะดังมาก ทำใ้ นักเรียนไม่มีสมาธิในการเรียน การสอนไม่ราบรื่น คนพื้นที่เกิดภาวะเครียด กับผลกระทบต่างๆมลพิษทาง อากาศคราบน้ำมัน ควันรถยนต์ มากขึ้นขยะมากขึ้น สูญเสียระบบนิเวศไป จากที่เคยมีสวนนกก็ต้อง หายไป นกธรรมชาติน้อยลงมีน้ำท่วมมากขึ้น สนามบินชดเชยในเรื่องที่ได้รับความเสียหายแต่รัฐบาลช่วย เฉพาะสิ่งก่อสร้างที่สร้างหลังปี44 ทำให้ไม่ได้รับความเท่าเทียมกัน ” (ครู ค.ศ .2 สมเลิศ ตั้งดำรงรัตน์ เลขา ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดปลุกศรีธา สัมภาษณ์วันที่ 3 พฤษภาคม 2552)

“ การมีสนามบินมีทั้งดีและไม่ดี และการมีสนามบินทำให้ชีวิตเปลี่ยนไปทุกอย่างต้องปรับ ชีวิตประจำวันและต้องเร่งรีบมากขึ้น เศรษฐกิจของชุมชนเปลี่ยนมากจากชุมชน ชนบท กลายเป็นชุมชน เมืองรายได้ของคนในชุมชนเท่าเดิมแต่รายจ่ายนั้นเพิ่มขึ้นบางคนก็ต้องพึ่งเงินกู้ยืมระบบ วิถีชีวิตของคนใน สังคมก็เปลี่ยนไปมีคนมากขึ้นจึงทำให้มีปัญหาต่างๆตามมากการใช้ชีวิตต้องมีความระมัดระวังให้มากขึ้นที่ สำคัญคือส่งเสียกับสุขภาพร่างกายที่เป็นห่วงคือคนสูงอายุและเด็กทารก ส่วนปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมนั้น ได้รับผลกระทบมากโดยเฉพาะระบบนิเวศ สัตว์ป่ามีจำนวนน้อยลงเพราะมีการตั้งหน่วยงานขึ้นมาทำลาย นกรวมทั้งอาหารของนก ที่อยู่ของนก มีการตัดต้นไม้ทำให้สัตว์เลื้อยคลานไม่มีที่อยู่บางครั้งเข้ามาในบ้านคน ต้นไม้ที่ขึ้นชื่ออย่าง มะม่วงน้ำดอกไม้ เตยนี้มะม่วงก็ไม่ติดผล การคมนาคมติดขัดมีมลพิษทางอากาศ มาก ฝุ่นละอองคราบน้ำมันกังวลว่าในอนาคตอาจเกิดปัญหาที่ตามมาคือโรคระบาดที่เกิดจากน้ำขัง สาธารณูป โภค เกิดภาวะไม่ถูกสุขอนามัย มลพิษทางเสียง พื้นที่แถมนี้ห่างจากสนามบินไม่ถึง2โล เสียงที่ดังมากและ ได้ยินเป็นประจำจึงจัดว่าเป็นอันตราย แต่ภาครัฐก็ไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาอย่างจริงจัง ” (คุณยายแดง สงวน นามสกุล กรรมการชุมชนวัดสี่ สัมภาษณ์วันที่ 14 พฤษภาคม 2552)

“ การมีสนามบินทำให้ชีวิตความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลงชีวิตต้องรีบเร่งการจราจรติดขัด ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้นเสียงที่ดังมากทำให้ไม่มีสมาธิในการทำงานที่ดินแพงขึ้นปัญหาสังคมมากขึ้นส่วน ใหญ่คนในหมู่บ้านไม่ใช่คนในพื้นที่วันหยุดจึงไม่มีใครอยู่กลับบ้านของตนหมดวัฒนธรรมที่มีจึงไม่ค่อยมีใคร สนใจคนในชุมชนเกิดความเครียดเกิดปัญหาความไม่สมดุลของระบบนิเวศสภาพแวดล้อมโดยรอบน้ำท่วม มากขึ้นเพราะมีสิ่งก่อสร้างกีดขวางทางน้ำไหลมีลมพายุพัดแรงขึ้นเพราะต้นไม้ใหญ่ถูกตัดออกทางสนามบิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มารับเรื่องไว้พิจารณา แต่ไม่มีการแก้ไข ” (นายสุวพร สงวนนามสกุล หมู่ 10 คลองราชาเทวะ สัมภาษณ์วันที่ 29 พฤษภาคม 2552)

“ การมีสนามบินเป็นสิ่งที่ดีมาก ทำให้บ้านเมืองเจริญและเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น มีธุรกิจเจริญรุ่งเรืองมากขึ้น จากที่ดินไม่มีราคาก็มีราคาเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว มีหมู่บ้านมากขึ้น อพาทเมนต์มากขึ้น เปิดโอกาสให้กับคนรวยได้มีช่องทางทำมาหากินแต่การมีสนามบินก็ไม่ได้ทำให้วิถีชีวิตของพระเปลี่ยนแปลงไปเพราะทุกอย่างอยู่ที่ใจ แต่การมีสนามบินส่งผลกระทบต่อสภาพสังคม เพราะทำให้ปัญหาอาชญากรรมเพิ่มขึ้นและมีคนต่างด้าวเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น ส่วนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมส่วนใหญ่เกิดจากปัญหาของโรงงานอุตสาหกรรม การแก้ปัญหา ต้องแก้ที่ใจของตนเอง ” (พระครูปลัดยงยุทธ ตโมนุโห ผู้ช่วยวัดกิ่งแก้ว สัมภาษณ์วันที่ 7 พฤษภาคม 2552)

“ รู้สึกแย่ที่มีสนามบินสุวรรณภูมิ เพราะส่งผลกระทบต่อหลายด้านเช่น เวลาญาติโยมมาทำสังฆกรรม ก็จะมีเสียงรบกวนและยังส่งผลกระทบต่อกระเบื้องหลังคาวัดได้รับความเสียหาย และเวลานั่งสมาธิก็จะควบคุมสติไม่ค่อยอยู่ และยังทำให้โรงงานย้ายถิ่นฐานไปที่อื่น คนมีงานทำน้อยลง คนในสังคมมีนิสัยเห็นแก่ตัวมากขึ้น การมีสนามบินสุวรรณภูมิ ยังส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในด้านมลพิษทางอากาศ และมลพิษทางเสียงและส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิต การแก้ไขปัญหาคือรัฐบาลให้การสนับสนุน สีสบถ่านเพื่อใช้ในการติดกระจกกันเสียง และซ่อมแซมกระเบื้องหลังคา แต่เงินที่ได้ยังดำเนินไปอย่างล่าช้า ” (พระใบฎีกา สำเนียง วัดบางไฉลง สัมภาษณ์ วันที่ 7 พฤษภาคม 2552)

“ สำหรับคนอื่นอาจจะเกิดความภาคภูมิใจ หนักหนา ที่ได้เป็นเจ้าของสนามบินระดับนานาชาติ ซึ่งติดอันดับโลก แต่ในมุมมองกลับกัน ท่ามกลางความยินดียังมีความทุกข์ของชาวบ้านในระแวกสนามบิน สนามบินก่อให้เกิดปัญหามากมาย และยังไม่มีใครมาแก้ปัญหาอย่างจริงจัง ได้แต่รับฟังปัญหาเหล่านั้นและปล่อยให้ผ่านไป ถึงแม้จะมีการลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากชาวบ้านโดยตรงแล้ว ก็ยังไม่ได้ช่วยปัญหาใดๆ แต่เริ่มหนักขึ้น คนที่ต้องรับปัญหาต่อไปคือ คนในชุมชน ปัญหานี้ทำให้มีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้านมาก คือ เสียงที่รบกวนเวลาพักผ่อนของคนแก่ ทำให้หูตึง แล้วเครียด ทำให้เส้นเลือดในสมองแตก นอนหลับไม่สนิท ดูทีวีก็ไม่รู้เรื่อง ไฟฟ้าติดๆดับๆ มีสัตว์แปลกปลอมเข้าบ้านมากขึ้น เช่นงู ตะกวด จนกระทั่งโดนงูกัด และล่าสุดผลกระทบนี้ ทำให้พ่อเสียชีวิตลง ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ทำให้ข้าวของแพงมากขึ้น ทั้งอาหาร ที่ดิน และงานประจำที่ต้องย้ายจากที่อยู่เดิม ทำให้ต้องเปลี่ยนงาน ปัญหานี้ทำให้เกิดความเห็นแก่ตัวเกิดขึ้น สังคมท้องถิ่นเปลี่ยนไป เนื่องจากมีคนนอกสังคมเพิ่มขึ้น ระบบนิเวศเดิมที่เคยมีสัตว์น้ำ นก และต้นไม้ที่สมบูรณ์ ตอนนี้ก็ถูกทำลายลง ปัญหาโรคระบาดก็ตามมาด้วยเช่นไข้เลือดออก ซึ่งการแก้ไขปัญหาเท่าที่ทำได้ ก็เพียงแต่เรียกร้องผ่านสื่อ แต่การแก้ไขก็ไม่มีการดำเนินการจากรัฐบาลอย่างจริงจัง ทำให้ตอนนี้เริ่มชินกับสภาพแวดล้อมที่กำลังเสื่อมลงแล้ว ”

(นายสมพงษ์ พุ่มสวรรค์ หมู่บ้านมณีสินี สัมภาษณ์ วันที่ 7 พฤษภาคม 2552)

“ การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้เกิดทั้งข้อดีและข้อเสีย คือ ทำให้ประเทศไทยมีฐานะที่ดีขึ้นในภาคการท่องเที่ยวแต่มีผลกระทบต่อชาวบ้านมิใช่น้อย ซึ่งการแก้ไขของรัฐบาลยังไม่ทั่วถึง การดำเนินชีวิตต้องมีการระมัดระวังมากขึ้น เช่น โถงน้ำต้องมีการปิดฝาเพื่อป้องกันฝุ่นและคราบน้ำมันจากเครื่องบิน บ่อเลี้ยงปลาที่มีการป้องกันที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากมีสัตว์ที่อันตรายหลุดเข้ามาในบ่อเลี้ยงปลาของชาวบ้านมากขึ้น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สวนวโศภการเชิงงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทำให้ค่าครองชีพเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดภาวะเครียด สังคมผิดเพี้ยนไปจากเดิม ทำให้สังคมเสื่อมลง คนแปลกถิ่นเพิ่มมากขึ้น ปัญหาเสพติดมากขึ้น ส่วนผลกระทบต่อระบบนิเวศ ทำให้แหล่งที่อยู่ของสัตว์น้ำน้อยลงไปมาก น้ำบาดาลก็ใช้ไม่ได้ แล้วเกิดโรคใหม่ขึ้นในชุมชนก็คือ โรคหูดับ ความเครียดของชาวบ้านในละแวกนี้ก็เพิ่มขึ้น ความหงุดหงิด โรคหัวใจ และความเห็นแก่ตัวก็มากขึ้น ทำให้ชาวบ้านต้องยอมรับ ปรับตัวและดำเนินการแก้ไขด้วยตนเองเท่าที่สามารถทำได้ ” (นายสมทรง รักษาธรรม ผู้ใหญ่บ้าน ตำบลหนองปรือ สัมภาษณ์ วันที่ 7 พฤษภาคม 2552)

“ รู้สึกยินดีที่มีสนามบินสุวรรณภูมิ เพราะทำให้มีเงินหมุนเวียน และสร้างรายได้ให้กับหลายอาชีพ แต่คนที่ไม่มีเงินทุน ไม่มีความรู้มากนักก็โดนเอาเปรียบได้ง่าย อาชีพดั้งเดิมก็เริ่มหายไป มีความทันสมัยเข้ามามากขึ้น อุตสาหกรรมเปลี่ยนไป เน้นที่ระบบโลจิสติกส์ และโกดังสินค้า ชาวบ้านบางส่วนถูกเลิกจ้าง มีการกระจายสินค้าทางด้านฝั่งตะวันออกทำให้แผ่นดินทรุด ปลูกสร้างอะไรไม่ค่อยได้ การจราจรติดขัด ระบบสาธารณสุขไม่เพียงพอ แต่ดีที่มีผู้นำชุมชนคอยรณรงค์เรื่องวัฒนธรรมอยู่เสมอ วิถีชีวิตของตัวเองและครอบครัวเปลี่ยนจากเดิม ต้องระมัดระวังอันตรายมากขึ้น คนร้ายมีช่องทางก่อความเสียหายต่อสังคม และยังทำให้คนในชุมชนมีปัญหาด้านสุขภาพ โรคภูมิแพ้ ที่เกิดจากละอองน้ำมันของเครื่องบินและหลายคนเป็นโรคหูดับ โรคหัวใจ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพแวดล้อม เช่นระบบนิเวศ และมลพิษทางอากาศ มลพิษทางน้ำ และขยะมากขึ้น อาจเกิดจากจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น มีน้ำท่วมบ่อยๆ ดินเกรงว่า จะเกิดโรครึ้นหูดและโรคไข้เลือดออก มีการแก้ไขปัญหาประชุมและหารือ ขอความร่วมมือไปยังภาครัฐ แต่ไม่ได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร ” (นางบุญนิษา สงวนนามสกุล กรรมการหมู่บ้าน ท้ายหมู่บ้าน สราญวงศ์สัมภาษณ์ วันที่ 14 พฤษภาคม 2552)

“ รู้สึกว่าประเทศไทยเป็นเป้าหมายของการลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น มีความเจริญ ด้านคมนาคม แต่ผลกระทบที่มีต่อชาวบ้านก็มีมากมายด้วย คือทำให้ชาวบ้านหูดดับ กลัวเครื่องบิน นอนไม่หลับ โดยเฉพาะเด็กซึ่งมีแนวโน้มน่าเป็นห่วงมากในขณะนี้ ค่าครองชีพ ราคาผัก หมู และอื่นๆ บางอย่าง สูงขึ้นได้ อย่างเห็นได้ชัด วัฒนธรรมดั้งเดิมก็เปลี่ยนแปลงไป สังเกตได้จากคนแปลกถิ่นเข้ามาทำบุญที่วัด ทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ ทำให้ปัญหาอาชญากรรมก็เพิ่มขึ้นตามมา มลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้น คือ สารพิษที่เกิดการเผาไหม้ของเครื่องยนต์บริเวณใบพัดบริเวณปีกของเครื่องบิน ทำให้โรคภูมิแพ้และตาแดงระบาดมากขึ้น ในช่วงหนึ่งที่เกิดสนามบินสุวรรณภูมิใหม่ๆ การแก้ไขปัญหา เป็นไปตามมติรัฐบาล เรื่องความชดเชยค่าเสียหายและการเวนคืนพื้นที่ แต่ยังไม่เป็นธรรม เนื่องจากพื้นที่ของบ้านบริเวณใกล้เคียงกันกลับมีการชดเชยที่ไม่เท่ากัน ต่างกันอย่างเห็นได้ชัด โดยอ้างว่า ชดเชยตามแนวเส้นเสียง ทำให้การพึ่งตนเองเป็นสิ่งที่ทำได้ในตอนนี้นี้เท่านั้น ” (นางอุไรพร เกติมี ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 2 ตำบลราชาเทวะ สัมภาษณ์ วันที่ 14 พฤษภาคม 2552)

“ ตัวกระผมเองมีความภาคภูมิใจที่มีสนามบินสุวรรณภูมิ แต่การบินของเครื่องบินทำให้เสียงดัง บางครั้งต้องตื่นกลางดึกและ ส่งผลเวลาพูดคุยกัน บางคนหูดดับ หูอื้อ ทำให้รู้สึกหงุดหงิดง่ายและเครียด การมีสนามบินทำให้มูลค่าที่ดินสูงขึ้น ค่าครองชีพสูงขึ้น ค่าใช้จ่ายแตกต่างกันตามฐานะ การจราจรไม่สะดวก รวดติดมากขึ้น ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม มีต้นไม้ตายลง รัฐบาลได้ให้เงินช่วยเหลือแต่ไม่มีมาตรการป้องกันแก้ไขอย่างมีมาตรฐาน และครอบคลุมทั่วถึง ” (นายสุรพล แสงแดง กล่าว ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 4 ตำบลราชาเทวะ สัมภาษณ์ วันที่ 14 พฤษภาคม 2552)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

“ ชีวิตความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลงไปมาก มีการค้าขาย สถานบันเทิง มีตลาดนัด ทำให้มีเงินหมุนเวียนมากขึ้น เศรษฐกิจดีขึ้น แต่บางส่วนก็ไม่มีเงินไม่รายได้ เนื่องจากถูกเลิกจ้าง สภาพสังคมมีปัญหา อาชญากรรม คนส่วนใหญ่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน ผลกระทบเรื่องเสียง เริ่มขึ้นแล้ว แต่ต้องพกยาแก้ปวด เพราะเกิดความเครียดได้ง่าย สภาพแวดล้อมไม่เหมือนเดิม ระบบนิเวศทางบกและทางน้ำเปลี่ยนไป ปลาบางชนิดน้อยลง มลพิษทางอากาศและทางน้ำรวมถึงขยะมูลฝอยทำให้ปลาตาย การแก้ไขปัญหา รัฐบาลควรเข้าตรวจเยี่ยมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบบ้าง ” (คุณมิชัย สงวนนามสกุล สมาชิกหมู่บ้านลาดกระบัง การ์เด้น สัมภาษณ์ วันที่ 22 พฤษภาคม 2552)

“ การมีสนามบินสุวรรณภูมิทำให้ประเทศเจริญ เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศดีขึ้น เศรษฐกิจของชุมชนแออัด ยิ่งอาชีพเกษตรกร ปลูกผัก เลี้ยงปลาเลี้ยงกุ้ง ย้ายแอ่ง บางแห่งถูกกักปิดไปก็มี วิถีชีวิตเปลี่ยนไปต้องระมัดระวังมากขึ้น ไม่กล้าทิ้งบ้านไว้นาน เวลาพักผ่อนน้อยลงเกิดความหวาดกลัวเพราะมีคนต่างถิ่นมากขึ้น มีปัญหาอาชญากรรมและอุบัติเหตุ รวมถึงมลพิษทางอากาศที่เกิดจากการแพร่กระจายหลายทาง โดยการแก้ไขควรให้เจ้าหน้าที่มาดูแลเรื่องขยะให้มากกว่านี้ และเอาใจใส่ชาวบ้านให้มากขึ้น ” (นายบุญเยี่ยม สงวนนามสกุล ชาวบ้าน หมู่ 10 ตำบลบางปลา สัมภาษณ์ วันที่ 22 พฤษภาคม 2552)

“ มีความทุกข์มากขึ้น ชาวบ้านรู้สึกแยกกับสังคมที่เปลี่ยนไปเมื่อมีสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งตรงกันข้ามกับวิถีชีวิตแบบเศรษฐกิจพอเพียงตามความเข้าใจของชาวบ้าน ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีมากคือ โรงงานบางโรงปิดตัว มีคนเข้ามามากขึ้นจึงเกิดปัญหาต่างๆ ตามมาเป็นเงาตามตัว คนส่วนใหญ่เกิดภาวะเครียด ละอองน้ำมันกระจายติดเสื้อผ้าที่ตากไว้ ระบบนิเวศที่สมบูรณ์ก็หายไป ปลูกผักก็ไม่กล้ากินเพราะมีฝุ่นละอองเยอะขึ้น คนมีโรคประจำตัวมากขึ้น มลพิษทางน้ำและทางอากาศแย่มาก มลพิษทางเสียงมีทุกวัน แต่เป็นปัญหาที่แก้ไม่ได้ เดี่ยวนี้จึงเริ่มขึ้น เมื่อร้องเรียนไปก็ไม่มีการช่วยเหลืออย่างจริงจัง มีแต่สร้างความเจ็บช้ำน้ำใจแก่ชาวบ้าน ” (ลุงแต้ว สงวนนามสกุล สมาชิก หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ สัมภาษณ์ วันที่ 22 พฤษภาคม 2552)

“ การมีสนามบินทำให้สะดวกสบาย พื้นที่ละแวกนี้มีความเจริญแต่ก็ทำให้วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไปเช่นกัน ในอดีตอาหารสำเร็จรูปไม่ค่อยมี มีการใช้บริการคนโดยสารมากขึ้น บ่อปลาบางที่ก็ต้องปิดตัวลง มีโจรผู้ร้ายเยอะขึ้น มีผลกระทบทางเสียงมาก มีขยะมูลฝอยมากขึ้น ทำให้น้ำเน่าทำลายดินและระบบนิเวศ มีปลาวางไข่ลดลง เนื่องจากปลาดุกไม่ชอบเสียงดัง มีปัญหาน้ำท่วมเป็นประจำ ทำให้เกิดความเครียดง่ายปวดหัวมึนงง แต่ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น บางอาชีพก็ต้องเปลี่ยนแปลงไป อย่างเช่นบ่อปลาก็มีการปิดตัวลงเป็นบางแห่งลง การแก้ปัญหา ต้องขอความร่วมมือจากภาครัฐ ” (ลุงบุญมา สงวนนามสกุล ผู้ดูแลบ่อปลา หมู่ 1 ตำบลบางบ่อ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ สัมภาษณ์ วันที่ 22 พฤษภาคม 2552)

“ ทำให้เกิดปัญหาหลายด้าน ส่งผลกระทบโดยตรงกับชาวบ้าน ถึงแม้ว่าสนามบินสุวรรณภูมิจะช่วยให้เกิดความเจริญขึ้นก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นคือ ด้านเสียงทำให้เกิดความหวาดผวากับเด็กและคนชรา สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยเนื่องจากมีสัตว์ที่เป็นอันตรายออกมาทำร้ายชาวบ้านมากขึ้น เช่น งู ตะกวด เป็นต้น เนื่องจากพื้นที่ที่รกร้างเหมาะสำหรับการอยู่อาศัยของสัตว์จำพวกนี้ ทางน้ำ ต้องเลี้ยงปลาได้เฉพาะบางที่เท่านั้น โดยห่างจากบริเวณเครื่องบินที่จะบินผ่านเพราะจะทำให้เกิดละอองน้ำมันตกลงมาในบ่อเลี้ยงปลาได้ และยังเกิดปัญหาน้ำท่วม และน้ำเสียด้วย ซึ่งดำเนินการให้ช่วยแก้ไขแล้ว แต่ก็ไม่ได้รับความเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ช่วยเหลือ สังคมก็มีสิ่งอบายมุขมากขึ้น เห็นแก่ตัว เกิดภาวะเครียด ทะเลาะวิวาทบ่อยขึ้น ซึ่งการแก้ไข ปัญหาต่างๆ ยังขาดการดูแลจากรัฐบาล ”

(นายสมหมาย ปาสังห์ ตัวแทนชาวบ้านหมู่บ้าน ร่มสุข วิลเลจ 4 สัมภาษณ์ วันที่ 22 พฤษภาคม 2552)

“ มีความรู้สึกดีที่ประเทศไทยจะเจริญขึ้นอนาคต แต่ต้องทำแก้ไขปัญหาต่อไป คาดว่าเมื่อมีการ เปิดรันเวย์เพิ่มเติมจะทำให้ชุมชนแถบกิ่งแก้วได้รับผลกระทบมากกว่านี้ ซึ่งก็น่าเห็นใจชุมชนในแถบนั้น เรื่องงานตอนนี้เป็นเรื่องที่น่ากังวลอยู่เนื่องจากปัญหาการเริ่มปิดตัวของโรงงานบางแห่ง ทำให้เศรษฐกิจใน ชุมชนแย่ลง การทำงานของแรงงานต่างด้าวเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากแรงงานที่ถูก อีกทั้งค่าครองชีพที่สูงขึ้น ชีวิตความเป็นอยู่ที่เปลี่ยนไปของชุมชนที่แย่ลง เวลานอนก็นอนไม่สนิท การดำเนินชีวิตมีอุปสรรคหลายๆ เรื่อง เรื่องวัฒนธรรมเปลี่ยนแปลงไม่มาก ด้านสังคมมีการเปลี่ยนแปลงมาก มีปัญหายาเสพติด ร้านเกมส์ที่ เพิ่มขึ้น ปัญหาค่าประเวณี ส่วนปัญหาน้ำท่วมทำให้เกิดโรคระบาด มลพิษทางอากาศมาจากทั้งทาง เครื่องบินและทางรถ ระบบนิเวศถูกทำลาย คุณภาพดินไม่ดี เพราะเจ้าหน้าที่ทำลายไส้เดือน ซึ่งเป็นอาหาร ของนก การแก้ปัญหาคือ คนในชุมชนต้องช่วยตัวเอง ไม่สามารถพึ่งภาครัฐที่จะเข้ามาดูแลได้ ” (นายธน เทศ สงวนนามสกุล ชุมชน หลังสวน แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง สัมภาษณ์ วันที่ 29 พฤษภาคม 2552)

“ มีสนามบินทำให้การคมนาคมสะดวก ทำให้มีการค้าขาย มีสินค้าโอท็อปขายในสนามบิน วิถีชีวิต ความเป็นอยู่เปลี่ยนไปมาก จากที่เคยตมน้ำฝนได้ แต่ตอนนี้ไม่สามารถตมได้เนื่องจาก มีการปนเปื้อนของ สารพิษ เวลานอนก็นอนไม่ค่อยหลับ การดำเนินชีวิตมีอุปสรรค แต่ก็สามารถปรับตัวได้มากขึ้น ต้นไม้ที่เคยมี น้อยลงมากเพราะมีการขายที่ดินมากขึ้น เนื่องจากราคาที่สูงขึ้น ส่วนปัญหาน้ำท่วมและขยะมูลฝอยน้อยลง การแก้ไข ได้มีการเชิญนักจิตวิทยาเข้ามาดูแลคนในชุมชนในช่วงแรกๆ และทำการปรับตัวเข้ากับสังคมที่ เปลี่ยนแปลงไป ” (ทันตแพทย์ดวงดาว สงวนนามสกุล รพ.บางพลี สัมภาษณ์ วันที่ 29 พฤษภาคม 2552)

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่องผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงและศึกษาทัศนคติของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงที่มีต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อมีการเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการของท่าอากาศยานฯ ระยะเวลาหนึ่ง ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ประชากรในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ

หัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสของหัวหน้าครัวเรือน หรือผู้ที่บรรลุนิติภาวะหรือสมาชิกของครอบครัวที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาและบุคคลสำคัญในท้องถิ่น

โดยเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ซึ่งใช้ค่าทางสถิติคือ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ซึ่งจากการวิเคราะห์ผล สามารถสรุปผลการศึกษาดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ลักษณะทางประชากรศาสตร์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 51.2 จะมีอายุระหว่าง 12 – 32 ปี เป็นส่วนใหญ่ จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 47.7 ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5 ส่วนระดับการศึกษาปรากฏว่ามีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 34.7 การนับถือศาสนาจะนับถือศาสนาพุทธมากที่สุด จำนวน 426 คน คิดเป็นร้อยละ 93.6 ภูมิลำเนาส่วนใหญ่จะเกิดที่นี้ มากที่สุด จำนวน 332 คน คิดเป็นร้อยละ 73.0 ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นหัวหน้าครอบครัวมากที่สุด จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 38.2 ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเจ้าของที่ดินเองมากที่สุด จำนวน 301 คน คิดเป็นร้อยละ 66.2 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 38.4 ส่วนใหญ่มีรายได้ตั้งแต่ 10,001 – 20,000 บาท มากที่สุด จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 และมีรายจ่ายรวมของครอบครัว มีรายได้ตั้งแต่ 10,001 – 20,000 บาท มากที่สุด จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 41.3

2. การวิเคราะห์ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง

ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนในภาพรวมอยู่ในระดับเหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.39$) ประกอบด้วยด้านเศรษฐกิจ ในภาพรวมอยู่ในระดับเหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.22$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อ พบว่า ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตในด้านเศรษฐกิจอันดับแรก ได้แก่ ผลกระทบในเรื่อง การแก่งแย่งผลประโยชน์ของคนในชุมชน ($\bar{X} = 3.35$) ด้านสังคม ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิต ในภาพรวมอยู่ในระดับเหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.38$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อ พบว่า ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตด้านสังคมอันดับแรก ได้แก่ ปัญหาอาชญากรรม ($\bar{X} = 3.66$) ด้านสาธารณสุขพบโรค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุขปโภคในภาพรวมอยู่ในระดับเหมือนเดิม ($\bar{X} = 2.97$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อพบว่า ผลกระทบด้านสาธารณสุขปโภค อันดับแรก ได้แก่ บริการสาธารณสุข ($\bar{X} = 3.08$) ด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตด้านสิ่งแวดล้อมในภาพรวมอยู่ในระดับแย่ง ($\bar{X} = 3.90$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อพบว่า ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอันดับแรก ได้แก่ มลพิษทางเสียง ($\bar{X} = 4.41$) ด้านสุขภาพจิต ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตในภาพรวมอยู่ในระดับเหมือนเดิม ($\bar{X} = 3.49$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อพบว่า ผลกระทบด้านสุขภาพอันดับแรก ความสุขสงบของจิตใจ ($\bar{X} = 3.81$)

3. ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.39$) เมื่อแยกเป็นรายข้อ พบว่าส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกเห็นใจที่มีบ้านเรือนอยู่ในเขตเส้นเสียงที่ต้องได้ยินเสียงขึ้น - ลงของเครื่องบินในสนามบินสุวรรณภูมิมากที่สุด ($\bar{X} = 4.29$) รองลงมาคือ ไม่มีสมาธิกับงานหรือสิ่งต่าง ๆ ที่ทำในชีวิตประจำวัน หลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ($\bar{X} = 4.07$)

4. ข้อเสนอแนะ

ผู้ตอบแบบสอบถามมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ เสียงดังรำคาญมาก มากที่สุด จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 33.47 รองลงมาคือ ควรลดใช้ค่าเสียหาย จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 9.92 อยากให้เร่งแก้ปัญหาในทุก ๆ ด้าน จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 7.02 และมีมลพิษทางอากาศ จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

5.2 อภิปรายผล

จากการวิเคราะห์ข้อมูลมีประเด็นที่น่าสนใจ ที่ผู้วิจัยได้นำมาอภิปราย ดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ

จากการศึกษาผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อประชาชนในชุมชนใกล้เคียงในด้านเศรษฐกิจ พบว่า ท่าอากาศยานมีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจอยู่ในระดับเหมือนเดิม โดยส่วนใหญ่จะเป็นผลในเรื่องการแก่งแย่งผลประโยชน์ของคนในชุมชน เงินออม การประกอบอาชีพ/มีงานทำ และการประกอบอาชีพเสริม ซึ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดผลกระทบเนื่องมาจากการเปิดท่าอากาศยานส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินอย่างมาก จึงมีการขายที่ดิน ในขณะที่ชาวบ้านบางส่วนก็ถูกเวนคืนที่ดิน จึงมีทั้งผู้ที่ได้ประโยชน์และผู้ที่ไม่ได้ประโยชน์ นอกจากนี้ในพื้นที่ปัจจุบันก็มีผู้คนเข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นในชุมชน ทั้งคนในพื้นที่เดิมที่ย้ายมาจากชุมชนอื่น และคนนอกพื้นที่ที่เข้ามาทำงาน รวมถึงแรงงานต่างด้าวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีงานหลายอย่างที่เปิดขึ้นมารองรับท่าอากาศยาน เช่น งานก่อสร้างที่พัก อาคารต่างๆ งานโรงงาน คลังสินค้า งานภายในท่าอากาศยาน ร้านค้า ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้าต่างๆ เป็นต้น นอกจากนี้ก็มีการเกิดขึ้นของตลาดนัด การค้าขายในระดับชุมชนมากขึ้น ทำให้เกิดเงินหมุนเวียนในชุมชน แต่ในขณะเดียวกันก็มีคนจำนวนมากที่ตกงานเนื่องจากการปิดตัวของโรงงานที่ถูกเวนคืนที่ดิน อีกทั้งคนหลายคนที่เคยทำงานในภาคเกษตรกรรมที่ต้องสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมไปจากการเวนคืนที่ดิน ก็ไม่สามารถเข้าสู่งานด้านต่างๆได้ เนื่องจากขาดความชำนาญ และคุ้นเคยกับการทำเกษตรกรรมมานาน ราคาสินค้า อัตราค่าครองชีพที่สูงขึ้นอย่างมาก ผลที่เกิดขึ้นมีทั้งด้านดีและด้านเสีย จึงไม่ก่อให้เกิดผลในระดับที่รุนแรงมากนัก เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินบริเวณโครงการที่จะเปลี่ยนจากเกษตรกรรม ไปเป็นพื้นที่อำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และเป็นชุมชน ทั้งยังเป็นที่คาดการณ์ว่ามูลค่าของที่ดินและทรัพย์สินจะเปลี่ยนแปลงไป โดยจะมีราคาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนด้านการประกอบอาชีพได้มีการประเมินว่าโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสามารถสร้างงานใหม่ไว้รองรับแรงงานได้ถึง 32,000 งาน มีการจ้างงานใหม่ มีแหล่งงานมากขึ้นหรือเป็นแหล่งพัฒนาธุรกิจ แต่การที่ต้องเสียอาชีพเกษตรกรที่ถนัดและคุ้นเคยก็ทำให้ประชาชนต้องหางานใหม่ และก็ไม่มีความแน่นอนว่าจะมีอาชีพหรือไม่และถ้ามีอาชีพแล้วจะมีความพอใจในอาชีพหรือที่อยู่ใหม่เพียงใด

การที่ต้องสูญเสียพื้นที่ทำกิน หรืออาชีพเดิมที่ทำอยู่ของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง สนามบินสุวรรณภูมิ จึงเป็นปัจจัยที่ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต โดยจากการศึกษาของพณิชฐา พานิชชีวะกุล และ เพ็ญจันทร์ ประดับมุข ที่พบว่า คุณภาพชีวิตด้านเศรษฐกิจและชีวิตการทำงาน พิจารณาจากรายได้ การเป็นเจ้าของทรัพย์สิน สภาพการเงินในรอบปี ลักษณะงานอาชีพ ผลผลิตทางการเกษตร สภาพแวดล้อมในการทำงานเกษตรกรรม สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ การกู้เงินเพื่อการดำรงชีพ การพัฒนาตนเองในการประกอบอาชีพ ความมั่นคงในชีวิต ซึ่งจากผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจที่กล่าวถึงในข้างต้น จะเห็นว่าการเกิดขึ้นของสนามบินสุวรรณภูมิก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบทั้งในเรื่องเกี่ยวกับรายได้ การประกอบอาชีพ แม้จะมีการเตรียมการสร้างงานรองรับแล้วก็ตาม

ด้านสังคม

ผลกระทบของท่าอากาศยานที่เกิดขึ้นในด้านสังคม ก็เป็นผลในระดับเหมือนเดิม ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องปัญหาอาชญากรรมที่เพิ่มมากขึ้น ปัญหายาเสพติด และความขัดแย้งทางความคิด ซึ่งเกิดจากการที่ชุมชนขยายตัว และมีความเจริญอย่างรวดเร็ว ทั้งจำนวนชุมชนที่มากขึ้น จำนวนครัวเรือนที่มากขึ้น และสมาชิกในชุมชนที่มากขึ้น นอกจากนี้ยังมีกลุ่มคนงานก่อสร้าง และแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานก่อสร้างอาคารที่พักต่างๆ รวมถึงงานในโรงงาน ทำให้เกิดปัญหาทั้งอาชญากรรม และการใช้สารเสพติดของคนในพื้นที่มากขึ้น ส่วนปัญหาความขัดแย้งทางความคิดก็เป็นผลมาจากความเห็นที่ต่างกันหลายเรื่อง ทั้งนี้เพราะการเกิดขึ้นของท่าอากาศยานย่อมมีทั้งผู้ที่เห็นชอบด้วยและไม่ชอบหรือไม่พอใจ ซึ่งปัญหาทางด้านสังคมนี้เป็นปัญหาที่รัฐต้องดำเนินการแก้ไขอยู่แล้วทั้งเรื่องอาชญากรรม เรื่องยาเสพติด ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่จึงอาจมีลักษณะที่เพิ่มมากขึ้น แต่ก็ยังไม่ก่อผลกระทบที่มากนักต่อชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่มีการคาดการณ์ว่าจะมีการย้ายเข้ามาในพื้นที่ของประชาชนจากนอกพื้นที่เพื่อเข้าใกล้แหล่งงานและแหล่งพัฒนาธุรกิจ จะมีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่พักอาศัยและร้านค้า ในขณะที่เดียวกันคนในพื้นที่ประมาณ 1,600 ครัวเรือนก็จะต้องมีการโยกย้ายที่อยู่อาศัยไปในพื้นที่ใหม่ ซึ่งก็ได้มีการกำหนดแผนการโยกย้ายชุมชนให้ เป็นไปตามกำหนดเวลาเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยมีมาตรการการช่วยเหลือทางการเงิน และแผนการหาที่อยู่ใหม่ ในการช่วยเหลือทางการเงินก็ต้องพิจารณาถึงเหมาะสม และความเป็นธรรม ซึ่งมีผลต่อความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ

ทั้งนี้ ผลการศึกษามีความสอดคล้องกับแนวคิดของสุนันท์ บุราณรัมย์ และคณะ ที่กล่าวว่า ประชากรเป็นปัจจัยสำคัญและมีอิทธิพลต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตคือ การเปลี่ยนแปลงทางประชากร การย้ายถิ่น จำนวนหรือขนาดความหนาแน่น การกระจายตัว การอพยพจากชนบทไปหางานทำ ยังก่อให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม ปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติดและอื่นๆ รวมถึงสอดคล้องกับการศึกษาผลกระทบทางด้านสังคมจากการศึกษาเพื่อประเมินนโยบายการจัดการขยะมูลฝอยเทศบาลนครขอนแก่น ของเลิศชัย เจริญธัญลักษณ์ และคณะ ซึ่งพบว่า ผลกระทบด้านสังคม ได้แก่ การอพยพย้ายถิ่นของประชาชนใกล้เคียงและมาจากเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการศึกษาไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ท้องถิ่นอื่น การเปลี่ยนแปลงอาชีพเนื่องจากน้ำชะมูลฝอยที่ไหลลงพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่ใกล้เคียงทำให้ไม่สามารถทำการเกษตรได้ ต้องเปลี่ยนอาชีพเป็นการรับจ้างและอื่นๆ แทน เหมือนกับประชาชนในชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิที่ต้องเสียพื้นที่เกษตรกรรมและต้องเปลี่ยนอาชีพไปทำงานด้านอื่น

ด้านสาธารณสุข

ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อชุมชนในด้านระบบสาธารณสุข ก็อยู่ในระดับที่เหมือนเดิม สาธารณูปโภคส่วนใหญ่ที่ประชาชนเห็นว่าผลกระทบคือ การบริการสาธารณสุข การบริการโทรศัพท์ และการบริการไฟฟ้า ซึ่งผลกระทบที่มีไม่มากนักเนื่องจากระบบสาธารณสุขเหล่านี้เป็นระบบสาธารณสุขมูลฐานที่ทางภาครัฐหรือภาคเอกชน ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการให้บริการได้ดำเนินการอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งการเกิดขึ้นของท่าอากาศยานอาจจะทำให้การเข้าถึงบริการเหล่านี้สะดวกขึ้นด้วยเนื่องจากการคมนาคมที่ดีขึ้น รวมถึงการวางระบบรองรับไว้ แต่ก็อาจมีปัญหาบ้างจากผลของจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ถ้าชุมชนใดที่ขาดการวางแผนจัดการที่ดี อาจมีผลทำให้สาธารณสุขไม่เพียงพอต่อความต้องการได้ มีปัญหาไฟฟ้าดับ ๆ ดับ ๆ บ้าง ซึ่งจากข้อมูลรายงานว่าปัญหาด้านสาธารณสุขพื้นฐานอาจเกิดขึ้นได้จากการเปลี่ยนแปลงของชุมชน เนื่องจากการบริหารจัดการที่ไม่ดีพอ ซึ่งผลการวิจัยที่พบสอดคล้องกับการศึกษาการศึกษาการเติบโตของเมืองและสภาวะแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่ ของดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง ซึ่งพบว่า การพัฒนาที่ผ่านมาส่งผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ ปัญหาขยะตกค้างและการได้รับการต่อต้านจากประชาชนบริเวณที่ทิ้งขยะมูลฝอยแม่เหียะ เนื่องจากมีปัญหาเรื่องกลิ่นคุณภาพน้ำใต้ดิน การเพิ่มมลพิษในอากาศ อาจถึงขั้นอันตรายต่อชีวิตและสุขภาพของสิ่งมีชีวิตในเชียงใหม่ และจังหวัดลำพูนได้ การจราจรติดขัดเนื่องจากการเพิ่มของประชากรและยานพาหนะรวมทั้งขาดการวางแผนที่ดี มลพิษทางอากาศ เช่น หมอกควันของฝุ่นละอองในอากาศจนใกล้จะเกินขีดความสามารถที่อากาศจะฟอกตัวเองโดยธรรมชาติได้แล้วมลพิษทางเสียงจากการจราจรเครื่องบินได้สร้างความรำคาญและมีผลกระทบต่อสุขภาพของคนเชียงใหม่ และสอดคล้องกับการสำรวจความคิดเห็นและทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบจากการดำเนินงานโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ ที่พบว่าโครงการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิก่อให้เกิดผลกระทบในเรื่องของสภาพการจราจรที่ติดขัดมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ได้มีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบสาธารณสุข โดยความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐที่ให้บริการด้านสาธารณสุข เพื่อจัดหาสาธารณสุขให้เพียงพอ เช่น การบริการสาธารณสุข ก็ได้มีการจัดให้มีสถานีอนามัยหรือโรงพยาบาลมากขึ้น มีเจ้าหน้าที่ให้บริการเกี่ยวกับเรื่องสุขภาพ ด้านการบริการโทรศัพท์ หรือระบบโทรคมนาคม ก็มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย ที่ได้มีการวางแผนที่จะขยายคู่สายและการให้บริการ ซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการโทรคมนาคมของพื้นที่ และเพียงพอสำหรับท่าอากาศยานที่ต้องใช้โทรศัพท์สายนอกประมาณ 6,000 สาย ส่วนระบบไฟฟ้า ซึ่งจำเป็นที่ต้องใช้เป็นจำนวนมาก ซึ่งก็มีการเชื่อมโยงจากเครือข่ายทั้งจากอำเภอบางพลี และเขตลาดกระบัง โดยรับไฟฟ้าจากหน่วยผลิตของระบบ Cogeneration เป็นหลัก และรับกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงเพียงบางส่วน เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดกับอุตสาหกรรม และชุมชนในพื้นที่เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบสาธารณสุขต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาให้แก่ชุมชน เช่น ระบบการบำบัดน้ำเสีย การใช้น้ำจากการประปานครหลวงเป็นหลัก และระบบการกำจัดขยะ ของเสียที่จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ เป็นต้น

ด้านสิ่งแวดล้อม

ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในชุมชนใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระดับที่มาก(ผลแย่ง) โดยเฉพาะปัญหามลพิษทางเสียงจากกิจกรรมการบิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพกาย และสุขภาพจิต เนื่องจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินนั้นก่อให้เกิดเสียงดังมาก เพราะบินอยู่ในระดับต่ำ ชาวบ้านที่อยู่ในแนวเส้นเสียง หรือใกล้เคียงจะได้รับผลกระทบ ทำให้เกิดโรคต่างๆ เช่นหูดับ หูตึง เกิดความเครียดขึ้นได้ ซึ่งนอกจากเสียงจากการบินแล้ว เสียงจากรถยนต์ และการก่อสร้างต่างๆก็ยังมีมากขึ้นกว่าในอดีตของชุมชนต่างๆ ด้วย นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศจากคราบเขม่าควัน คราบมัน ฝุ่น ควันต่างๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อชาวบ้าน และสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศน์ของชุมชน เนื่องจากทั้งเสียง และมลพิษทางอากาศต่างๆ ทำให้ปริมาณนกน้อยลง เนื่องจากแหล่งอาหาร ที่อยู่น้อยลง น้ำในลำคลองขุ่นขึ้น มีคราบเขม่าติดตามน้ำ ตามพืชผัก เสื้อผ้า บ่อปลามีการปนเปื้อนของคราบน้ำมัน ฝุ่น ควัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อคนในชุมชนอย่างมาก โดยจากข้อมูลรายงานผลของเสียงที่มีผลต่อกิจกรรมของมนุษย์ ได้แก่ การรบกวนการพักผ่อน ซึ่งมีผลมากในคนที่มียุมาก หรือผู้สูงอายุ การรบกวนการสนทนา ทั้งการสนทนาในชีวิตประจำวัน การเรียน ซึ่งส่งผลกระทบต่อบรรยากาศในการเรียน และกิจกรรมยามว่างต่างๆ ทั้ง การฟังวิทยุ ดูโทรทัศน์ การสนทนา ซึ่งก่อให้เกิดความหงุดหงิด รำคาญใจ และการรบกวนสมาธิในการทำงาน นอกจากนี้เสียงที่เกิดขึ้นยังก่อให้เกิดความวิตกกังวลต่อผู้ที่อาศัยโดยรอบพื้นที่โครงการ และก่อให้เกิดความกังวลต่อการเกิดอุบัติเหตุกับเครื่องบินโดยผู้ที่พักอาศัยในบริเวณที่มีเสียงดังสูงจะได้รับผลกระทบด้านเสียงควบคู่ไปกับความวิตกกังวลจากเครื่องบินตกด้วย ซึ่งทางท่าอากาศยานได้วางแนวทางในการลดผลกระทบจากเสียง เช่น การติดอุปกรณ์ลดเสียงสำหรับอุปกรณ์ต่างๆ การกำหนดมาตรการควบคุมเสียงภาคพื้นดินจากภายในสนามบิน การทดสอบเครื่องบินในเวลากลางวัน สนับสนุนการป้องกันเสียงแก่สถานที่จะต้องการความเงียบเป็นพิเศษเช่น โรงพยาบาล โรงเรียน เป็นต้น ในส่วนของมลพิษทางอากาศ ก็จะมีจากกิจกรรมต่างๆ เช่น ฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ฝุ่น ควันจากการคมนาคม การขนส่ง และควันพิษจากปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน และปัญหาระบบนิเวศน์ ซึ่งเกิดจากทั้งปัญหาเรื่องเสียง ปัญหาฝุ่นควันที่ลงสู่แม่น้ำ ของเสีย ขยะ และคราบน้ำมัน หรือสารเคมีจากภายในท่าอากาศยานที่ปล่อยออกมา ซึ่งทางท่าอากาศยานก็ได้มีการป้องกัน เช่นการสร้างระบบบำบัดน้ำเสียก่อนที่จะปล่อยออกสู่ลำคลองตามธรรมชาติ

จากผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอาจกล่าวได้ว่าก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิในด้านสิ่งแวดล้อม โดยพิจารณาจากการศึกษาของเย็นใจ เลหาวิช ที่กล่าวว่า สภาพแวดล้อมที่เหมาะสมเป็นสิ่งจำเป็นต่อการเพิ่มคุณภาพชีวิต ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ไม่มีมลภาวะ เงียบสงบ ให้อำนวยต่อการพัฒนาตนเอง และอยู่ใกล้ชิดกับธรรมชาติมากที่สุด ทั้งนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้นยังมีความสอดคล้องกับการศึกษาของ ดวงจันทร์ อาภาวัชรุทธิ์ เจริญเมือง ที่ศึกษาการเติบโตของเมืองและสภาวะแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่ พบว่า ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยก่อให้เกิดมลภาวะทางน้ำโดยทำให้แม่น้ำแม่ข่าเน่าเสียเป็นระยะเวลาหลายปีแล้ว มลพิษทางอากาศ เช่น หมอกควันของฝุ่นละอองในอากาศจนใกล้จะเกินขีดความสามารถที่อากาศจะฟอกตัวเองโดยธรรมชาติได้แล้วมลพิษทางเสียงจากการจราจรเครื่องบินได้สร้างความรำคาญและมีผลกระทบต่อสุขภาพของคนเชียงใหม่มลพิษจากสายตจากอาคารสูงบดบังภูเขา ดอยสุเทพโดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำลายเส้นขอบฟ้า

ด้านสุขภาพจิต

ปัญหาด้านสุขภาพจิต เป็นปัญหาที่มีผลกระทบในระดับเหมือนเดิม โดยเป็นปัญหาในเรื่องความสุขสงบทางจิต ความพึงพอใจในชีวิต และการแก่งแย่งของคนในชุมชน ปัญหาทางสุขภาพจิตที่เกิดขึ้นมาจากการไม่คุ้นเคยกับสภาพที่เปลี่ยนไป เนื่องจากแต่เดิมชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานเป็นชุมชนที่ยังคงทำการเกษตรกรรมอยู่มาก สภาพสังคมที่เจริญขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้คนปรับตัวไม่ทัน อีกทั้งปัญหาเรื่องเสียงที่มีผลกระทบต่อสุขภาพจิต ซึ่งก่อให้เกิดความเครียด เกิดโรคร้ายต่างๆ การใช้ชีวิตหลายอย่างเปลี่ยนแปลงไป การสนทนาพูดคุยไม่ชัดเจนเมื่อมีเสียงเครื่องบินรบกวน ดูโทรทัศน์ หรือพักผ่อนได้ไม่เต็มที่ อีกทั้งยังมีความหวาดระแวงมากขึ้น มีความเห็นแก่ตัวมากขึ้น เนื่องจากสังคมเป็นเปลี่ยนไป มีผู้คนแปลกหน้าเข้ามาอาศัยในชุมชนมากขึ้น แต่ในอีกทางหนึ่งก็มีผลดีที่เกิดขึ้น เช่น มีสถานที่บริการต่างๆ ห้างสรรพสินค้า ร้านค้าต่างๆมากขึ้น ราคาที่ดินสูงขึ้น เกิดช่องทางการทำธุรกิจใหม่ๆ มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกมากขึ้น รวมถึงรัฐก็มีมาตรการในการช่วยเหลือเยียวยาผู้ที่ประสบปัญหา และมีการจัดทีมจิตแพทย์ เข้าให้บริการแก่ชุมชนในช่วงแรกๆ ซึ่งก็เป็นการชดเชยผลทางจิตใจได้บางส่วน สภาพผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลางไม่รุนแรงนัก ซึ่งจากข้อมูลปัญหาความสุขสงบทางจิตมีความสัมพันธ์กับภาวะมลพิษทางเสียง เนื่องจากเสียงจากกิจกรรมการบินที่เกิดขึ้นส่งผลต่อการพักผ่อนหลับนอน กิจกรรมยามว่าง การเรียน และการทำงาน ซึ่งเสียงก่อให้เกิดความรำคาญ และความเครียดของคนในพื้นที่ได้ ส่วนประเด็นด้านความพึงพอใจ ปัจจัยหนึ่งที่เกิดผลต่อความพึงพอใจคือ การถูกเวนคืนที่ดินทำกิน และการต้องเปลี่ยนอาชีพใหม่ซึ่งมีผลต่อความรู้สึก และทำให้เกิดความรู้สึกที่ไม่แน่นอน ทำให้ความพึงพอใจของประชาชนในชุมชนโดยรวมลดลงได้

ผลการวิจัยที่พบจะเห็นว่า ผลกระทบในด้านสุขภาพจิตของประชาชนในชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิเกิดจากปัญหาเรื่องเสียงรบกวน ซึ่งเป็นไปตามการศึกษาของนักวิจัยที่ทราบมานานแล้วว่า การได้รับเสียงดังอย่างมากทำให้ประสาทรับรู้การได้ยินเสื่อมทำให้ความดันโลหิตสูง รบกวนการหลับ และการย่อยอาหาร รวมถึงอาการแสดงของภาวะเครียดที่แสดงออกทางกายของมนุษย์ได้ และผลการวิจัยในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา พบว่าเสียงดังก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพอื่นอีกด้วย และสอดคล้องกับผลการวิจัยของสมพร แก้วทองคำ ที่ได้ศึกษาคุณภาพชีวิตของประชาชนในบ้านจุฬารัตน์พัฒนาและหมู่บ้านทั่วไป จังหวัดนราธิวาส ในด้านสุขภาพจิต ซึ่งพิจารณาได้จากการมีอาการหรือความรู้สึกในรอบปีที่ผ่านมา ได้แก่ การไม่มีสมาธิ ฟุ้งซ่าน ตื่นกลางดึกแล้วนอนไม่หลับ ตื่นนอนด้วยความรู้สึกไม่สดชื่น นอนไม่หลับ ฝันร้าย ฝันน่ากลัว ขาดความสนใจในสิ่งที่เคยทำ ขาดความสนใจต่อร่างกาย รู้สึกอึดอัดและมีความรู้สึกดีต่อคนใกล้ขีด เข้ากับเพื่อนง่าย มีความระแวงมีคนจะมาทำร้าย

5.3 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

1. รัฐบาลควรกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานที่ให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆให้ชัดเจนที่ลดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน
2. รัฐบาลต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจถึงผลดีผลเสียของการมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษารายละเอียดในเรื่องนี้ต่อไปอีกครั้งเมื่อเวลาผ่านไป 5-10 ปีเพื่อเปรียบเทียบผล
2. จัดทำเอกสารเผยแพร่ให้ความรู้ และทำความเข้าใจที่เกิดจากการมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างตรงไปตรงมา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- Ampapron Puavilai. 2000. **Life quality and life experiences of Thai women with diabetes**. Chiang Mai : Chiang Mai University Press.
- Burkhardt, M.A. "Spirituality: An analysis of the concept." **Holistic Nursing Practice**. 3,3(1989) : 69-77.
- Fadda, G. "Quality of Life: A Methodology for Urban Research". **Environment and Urbanization**. 11,2 (1999) : 105-138.
- Farquhar, Morag. "Elderly people's definitions of quality of life". **Social Science & Medicine**. 41,10(November 1995) : 1439-1446.
- Ferrens, C.E. "Psychometric assessment of the quality of life index". **Research in Nursing and Health**. 15,1(1992) : 25-38.
- Ferrans, C.E. and Power, M. "Quality of life index : development and psychometric properties". **Advance Nursing Science**. 8,1(1985) : 15-24.
- Fillenbaum, G. "Measures of well-being in Enderly : in measurement in health promotion and protection". WHO : Regional Office of European Series. 1987 : 151-173.
- Flanagan, J.C. "A research approach to improving of Quality of life". **American Psychologist**. 33,2 (1978) : 138-147.
- Meeberg, M.E. "Quality of life ; a concept analysis". **Journal of Advance Nursing**. 18(1993) : 32-38.
- Padilla, G.V. and Grant, M.M. "Quality of life as a cancer nursing outcome variable". **Advances in Nursing Science**. 8,1(1985) : 45-58.
- Spitzer, W.O. et al. "A concise QL-Index for Use by Physician". **Journal of Chronic Disease**. 34(1981) : pp. 585-597.
- Stromberg, M.F. "Selecting and Instrument to Measure Quality of Life". **Oncology Nursing Forum**. 11(1984) : 88 – 91.
- The WHOQOL Group. "What quality of life". **World Health Forum**. 17(1996) : 354-356.
- Zhan, L. "Quality of life: conceptual and measurement issues". **J Adv Nurs**. 17(1992) :795-800.
- กระทรวงสาธารณสุข. 2542. **คุณภาพชีวิตของคนไทย**. กรุงเทพฯ : กระทรวงฯ.
- _____. 2547. **นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาคุณภาพชีวิต**. กรุงเทพฯ : กระทรวงฯ.
- กาญจนา แก้วเทพ. 2541. **วิถีใหม่แห่งการพัฒนา : วิถีวิทยาศาสตร์สังคมไทย**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จรัสพงศ์ สร้อยระย้า และคณะ. 2533. **มลภาวะของแหล่งน้ำดื่มรอบบริเวณที่ทิ้งขยะมูลฝอยของเทศบาลชลบุรี ฉะเชิงเทรา และเมืองระยอง**. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- จรัญ คุณมี. 2529. **ประชากรศึกษากับการพัฒนาคุณภาพชีวิต**. กรุงเทพฯ: สถาบันประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- จินตนา ศรีธรรมมา. 2539. ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุในชนบทจังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ฉวีวรรณ สมบูรณ์พร้อม. 2537. คุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุในกลุ่มชาติพันธุ์ไท ไส้ ญ้อ ไทยลาว ที่อาศัยในเขตชนบทจังหวัดสกลนคร. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ณรงค์ ณ เชียงใหม่. 2530. สุขภาพสิ่งแวดล้อมชุมชน. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์.
- ดวงจันทร์ เจริญเมือง. 2536. การเติบโตของเมืองและสภาวะแวดล้อมของเมืองในภาคเหนือ : ศึกษากรณีเมืองเชียงใหม่, สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- นิพนธ์ คันธเสวี. 2531. มนุษย์สัมพันธ์เพื่อการพัฒนาสังคม. กรุงเทพฯ : โรงเรียนสตรีเนติศึกษา (แผนกการพิมพ์).
- นิภา ศรีมนตรี และคณะ. 2548. พฤติกรรมเสี่ยงจากการทำงานและความปลอดภัยของผู้ประกอบอาชีพเก็บมูลฝอยเพื่อจำหน่าย ตำบลหนองปลิง อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม. มหาสารคาม : คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- บริษัททำอากาศยานไทย. 2548. รายงานฉบับสมบูรณ์การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (เพิ่มเติมสืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ). กรุงเทพฯ : บริษัทฯ.
- _____. 2549. รายงานความก้าวหน้าการสำรวจจัดทำแผนที่รายละเอียดต่อสังหาริมทรัพย์และประเมินราคาเพื่อกำหนดราคาซื้อขายที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงโครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ. กรุงเทพฯ : บริษัทฯ.
- พนิษฐา พานิชชีวะกุล. 2542. การพัฒนาเครื่องมือวัดคุณภาพชีวิตที่เป็นสมมติสำหรับผู้สูงอายุในชนบท. วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล.
- พิชิต สกุลพราหมณ์. 2535. การสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: ณะการพิมพ์.
- เย็นใจ เลหาวิช. “การศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิต”. การศึกษาแห่งชาติ.4 (ส.ค.-ก.ย. 2523) : 7-9.
- ราชบัณฑิตยสถาน. 2550. พจนานุกรมฉบับบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2550. กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน.
- เลิศชัย เจริญธัญรักษ์ และคณะ. 2545. โครงการศึกษาเพื่อประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากนโยบายการจัดการขยะมูลฝอยเทศบาลนครขอนแก่น. ขอนแก่น : สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข.
- วันชัย ธนะวังน้อย และยงยุทธ พึ่งวงศ์ญาติ. 2541. รายงานการวิจัยคุณภาพชีวิตของชาวชุมชนแออัดในเขตจังหวัดปทุมธานี = Quality of life of slum's people in Pratum Thani Province. กรุงเทพฯ : สำนักบัณฑิตอาสาสมัคร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วาสนี พงศ์ชินฤทธิ์. 2540. คุณภาพชีวิตของประชาชนสองฝั่งคลองแสนแสบ. ศิลปศาสตร์ มหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศิริณี สมบัติกล้า. 2541. คุณภาพชีวิตของสตรีวัยหมดระดูที่อาศัยในเขตอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ศิริ ฮามสุโพธิ์. 2536. ประชากรศึกษากับการพัฒนาคุณภาพชีวิต. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง . 2547. รายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทการจัดการและมาตรการลดและติดตามศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเนื่องจากโครงการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ. กรุงเทพฯ : สถาบันฯ.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ สำนักวิจัย. 2541. **คุณภาพชีวิตของคนในกรุงเทพมหานคร**. กรุงเทพฯ : สถาบันฯ.
- สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. 2550. **รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**. กรุงเทพฯ : สถาบันฯ.
- สภาคณาจารย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. 2540. **การศึกษาคุณภาพชีวิตในมหาวิทยาลัยขอนแก่น**. ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยฯ.
- สมพร แก้วทองค์. 2540. **รายงานการวิจัยเรื่องคุณภาพชีวิตของประชาชนในหมู่บ้านจุฬาภรณ์พัฒนาและหมู่บ้านทั่วไป จังหวัดนราธิวาส**. สงขลา : ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนภาคใต้.
- สมพร รักความสุข. 2537. **คุณภาพชีวิตของแม่บ้านในย่านโรงงานอุตสาหกรรมโรงโม่หิน**. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุกัญญา ไพศาลธรรม. 2537. **ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการมีคุณภาพชีวิตของประชาชนในชนบทในจังหวัดนครราชสีมา**. วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิจัยประชากรและสังคม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สุนันท์ บุราณรัมย์ และคณะ. 2542. **วิทยาศาสตร์เพื่อคุณภาพชีวิต**. กรุงเทพฯ : เวิร์ดเวฟ เอ็ดดูเคชั่น.
- สุภางค์ จันทวานิช และวิศนี ศีลตระกูล. 2541. **แนวคิดและเครื่องชี้วัดการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตของประเทศไทยใน การพัฒนาเครื่องชี้วัดคุณภาพชีวิตและสังคมไทย**. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- หฤทัย โพธิ์พงษ์ . 2544. **สภาพปัญหาสิ่งแวดล้อมทางน้ำและผลกระทบต่อชุมชนในอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม**. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- อรพรรณ เมธาติลกุล. 2550. **ผลกระทบต่อสุขภาพจากมลพิษทางเสียงของอากาศยานบริเวณท่าอากาศยาน**. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- อรรวรรณ สุทธางกูร. 2539. **คุณภาพชีวิตและความมั่นคงในที่อยู่อาศัยของชุมชนแออัดในกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล.
- อุทุมพร จามรมาน. “คุณภาพชีวิตของคนกรุงเทพมหานคร”. **วารสารจิตวิทยาคลินิก**. 18,1(2530) : 1-23.



ภาคผนวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสรุปผลการประเมินความรู้ความเข้าใจก่อนเข้ารับการอบรม (Pre -test)
โครงการจัดอบรมความรู้ตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง ประจำปีงบประมาณ 2552
สาขาวิชาศิลปศาสตร์ประยุกต์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ระหว่างวันที่ 27-28 มิถุนายน 2552

วัตถุประสงค์ของการประเมินผล

1. เพื่อประเมินผลความรู้ความเข้าใจของผู้เข้ารับการอบรมเบื้องต้นก่อนเข้ารับการอบรมโครงการอบรมความรู้ตามแนวพระราชดำริเศรษฐกิจพอเพียง

ผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ผู้เข้าร่วมอบรมที่ตอบแบบประเมินผลความรู้ความเข้าใจก่อนเข้ารับการอบรม โดยได้แจกแบบประเมินผลเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2552 ได้แบบประเมินกลับมาทั้งสิ้น 109 ฉบับ

แบบสอบถามที่ใช้ในการประเมินผล

แบบประเมินที่ใช้ในการวัดความรู้ความเข้าใจฉบับนี้ได้พัฒนาขึ้นโดยฝ่ายประเมินผลโครงการสาขาวิชาศิลปศาสตร์ ครุศาสตร์อุตสาหกรรม แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้เข้ารับการอบรม เพศ อายุ สถานภาพและสังกัด

ตอนที่ 2 เป็นแบบประเมินผลความรู้ความเข้าใจก่อนเข้ารับการอบรม จำนวน 8 ข้อ ซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ได้แก่

5	หมายถึง	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ	มากที่สุด
4	หมายถึง	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ	มาก
3	หมายถึง	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ	ปานกลาง
2	หมายถึง	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ	น้อย
1	หมายถึง	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ	น้อยที่สุด

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามปลายเปิด เพื่อวัดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเศรษฐกิจพอเพียง จำนวน 4 ข้อ

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. นำข้อมูลทั้งหมดที่รวบรวมได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์ ความถูกต้องในการกรอกข้อมูล
2. นำข้อมูลส่วนที่ 1 มาหาค่าร้อยละ และส่วนที่ 2 มาแจกแจงความถี่และหาค่าเฉลี่ย โดยมีระดับ 5 คะแนน ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	การแปลความหมาย
4.01 - 5.00	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ มากที่สุด
3.01 - 4.00	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ มาก
2.01 - 3.00	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ ปานกลาง
1.01 - 2.00	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ น้อย
0.00 - 1.00	มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ น้อยที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ตรวจสอบคำตอบของผู้ตอบแบบสอบถามในประเด็นคำถามปลายเปิด 4 ข้อ และลงคะแนนรายข้อ
ข้อละ 1 คะแนน

ผลการประเมินความรู้ความเข้าใจ

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้เข้ารับการอบรม

1. เพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	71	65.14
หญิง	38	34.86
รวม	109	100

2. อายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
15-20 ปี	14	12.84
21-25 ปี	93	85.32
25 ปีขึ้นไป	2	1.83
รวม	109	100

3. สถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
นักศึกษา	109	100
อาจารย์	-	-
เจ้าหน้าที่	-	-
บุคคลภายนอก	-	-
รวม	109	100

4. สังกัด

คณะ	จำนวน	ร้อยละ
วิทยาศาสตร์	31	28.44
วิศวกรรมศาสตร์	67	61.46
ครุศาสตร์อุตสาหกรรม	3	2.75
สถาปัตยกรรมศาสตร์	-	-
เทคโนโลยีการเกษตร	7	6.42
เทคโนโลยีสารสนเทศ	-	-
อุตสาหกรรมเกษตร	1	0.92
อื่นๆ	-	-
รวม	109	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. การเข้ารับการอบรมในหัวข้อนี้

การเข้าอบรม	จำนวน	ร้อยละ
เคย	108	99.08
ไม่เคย	1	0.92
รวม	109	100

ตอนที่ 2 ประเด็นคำถามเพื่อวัดระดับความรู้ความเข้าใจของผู้เข้ารับการอบรม (pre-test) จำนวน 8 ข้อ

ตารางที่ 1 แสดงค่าร้อยละของระดับความรู้ความเข้าใจ

ประเด็นคำถาม	ระดับความรู้ความเข้าใจ					ค่าเฉลี่ย
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	
1. ท่านเข้าใจความหมายของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	4 (3.67%)	30 (27.52%)	69 (63.30%)	6 (5.50%)	0	3.29
2. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับหลักการทรงงานในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเกี่ยวกับการพัฒนา	3 (2.75%)	15 (13.76%)	78 (71.56%)	12 (11.01%)	1 (0.92%)	3.06
3. ท่านเข้าใจความหมายของหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “3 ท่วง 2 เงื่อนไข”	0	4 (3.67%)	17 (15.60%)	47 (43.12%)	41 (37.61%)	1.85
4. ท่านเข้าใจความหมายของเกษตรทฤษฎีใหม่	2 (1.83%)	23 (21.10%)	52 (47.71%)	27 (24.77%)	5 (4.59%)	2.91
ประเด็นคำถาม (ต่อ)	ระดับความรู้ความเข้าใจ					ค่าเฉลี่ย
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความพอดีด้านจิตใจ	6 (5.50%)	38 (34.86%)	49 (44.95%)	15 (13.76%)	1 (0.92%)	3.30
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความพอดีด้านสังคม	3 (2.75%)	32 (29.36%)	58 (53.21%)	15 (13.76%)	1 (0.92%)	3.19
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความพอดีด้านเทคโนโลยี	4 (3.67%)	31 (28.44%)	57 (52.29%)	15 (13.76%)	2 (1.83%)	3.18
8. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความพอดีด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	6 (5.50%)	32 (29.36%)	51 (46.79%)	18 (16.51%)	2 (1.83%)	3.18
รวม						2.995

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความรู้ความเข้าใจ

ประเด็นคำถาม	ค่าเฉลี่ย	ระดับความรู้ความเข้าใจ
1. ท่านเข้าใจความหมายของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	3.29	มาก
2. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับหลักการทรงงานในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเกี่ยวกับการพัฒนา	3.06	มาก
3. ท่านเข้าใจความหมายของหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “3 ห่วง 2 เงื่อนไข”	1.85	น้อย
4. ท่านเข้าใจความหมายของเกษตรทฤษฎีใหม่	2.91	ปานกลาง
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความพอดีด้านจิตใจ	3.30	มาก
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความพอดีด้านสังคม	3.19	มาก
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความพอดีด้านเทคโนโลยี	3.18	มาก
8. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความพอดีด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3.18	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	2.995	ปานกลาง

ตอนที่ 3 ประเด็นคำถามปลายเปิด เพื่อวัดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเศรษฐกิจพอเพียง จำนวน 4 ข้อ

ประเด็นคำถามปลายเปิด	จำนวนผู้ตอบ (คน)	
	ถูกต้อง	ไม่ถูกต้อง
1. เมื่อพูดนึกถึงคำว่า “พอเพียง” ท่านนึกถึงคำที่เกี่ยวข้องอะไรบ้าง	104 (95.41)	5 (4.59)
2. คำว่า หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “3 ห่วง 2 เงื่อนไข” คืออะไรบ้าง	1 (0.92)	108 (99.08)
3. คำว่า “ขาดทุนคือกำไร” ท่านเข้าใจอย่างไร	73 (66.97)	36 (33.03)
4. ท่านนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในชีวิตประจำวันอย่างไรบ้าง จงยกตัวอย่าง	105 (96.33)	4 (3.67)
ค่าร้อยละ	70.75	38.25

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถาม

เรื่อง

ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเรื่องผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง ข้อมูลของท่านจะเป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัยและเป็นความลับไม่มีการเปิดเผย และขอขอบคุณในความอนุเคราะห์ ณ โอกาสนี้

คำชี้แจง : แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 4 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน

ส่วนที่ 3ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุปี
3. สถานภาพสมรส
 - โสด แต่งงาน มีบุตร.....คน
 - หย่า/หม้าย มีบุตร.....คน
4. ระดับการศึกษา
 - ไม่ได้เรียนหนังสือ ประถมศึกษา มัธยมศึกษา
 - ปวช.,ปวส., อนุปริญญา ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
5. ศาสนา
 - พุทธ อิสลาม คริสต์
6. ภูมิลำเนาเดิม
 - เกิดที่นี่
 - ย้ายมาจาก.....ตั้งแต่ปี..... (หรือระบุจำนวนปีที่ย้ายมา)
7. สถานะในครอบครัว
 - หัวหน้าครอบครัว คู่สมรสของหัวหน้าครอบครัว
 - อื่นๆ (ระบุ).....
8. จำนวนสมาชิกในครอบครัว.....คน จำแนกเป็น
 - เด็ก (0-14 ปี).....คน
 - ผู้ใหญ่ (15 – 60ปี).....คน
 - ผู้สูงอายุ(60 ปีขึ้นไป).....คน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

9. ที่ดินที่ใช้อยู่อาศัยและประกอบอาชีพจำนวน.....ไร่.....ตารางวา

- เป็นเจ้าของ เช่า อื่นๆ

(ระบุ).....

10. ปัจจุบันท่านประกอบอาชีพ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ทำนา ทำสวน ทำไร่ เลี้ยงสัตว์
 รับจ้าง ค้าขาย รับราชการ ข้าราชการ

บ้านเลขที่

- อื่น ๆ (ระบุ).....

11. รายได้รวมของครอบครัวเฉลี่ยเดือนละ

- 5,000 บาทหรือต่ำกว่า 5,001 – 10,000 บาท
 10,001 – 15,000 บาท 15,001 – 20,000 บาท
 20,001 – 25,000 บาท 25,001 – 30,000 บาท
 30,001 – 35,000 บาท 35,001 – 40,000 บาท
 40,001 – 45,000 บาท 45,001 – 50,000 บาท
 มากกว่า 50,000 บาท

12. รายจ่ายรวมของครอบครัวเฉลี่ยเดือนละ

- 5,000 บาทหรือต่ำกว่า 5,001 – 10,000 บาท
 10,001 – 15,000 บาท 15,001 – 20,000 บาท
 20,001 – 25,000 บาท 25,001 – 30,000 บาท
 30,001 – 35,000 บาท 35,001 – 40,000 บาท
 40,001 – 45,000 บาท 45,001 – 50,000 บาท
 มากกว่า 50,000 บาท

ส่วนที่ 2 ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน

การเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ต่อไปนี้อย่างไร

เมื่อเทียบกับก่อนสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ

กิจกรรม/สภาพการณ์	ระดับการเปลี่ยนแปลง				
	แย่มาก	แย่	เหมือนเดิม	ดีขึ้น	ดีมาก
ด้านเศรษฐกิจ					
1. การประกอบอาชีพ/มีงานทำ					
2. การประกอบอาชีพเสริม					
3. อาชีพดั้งเดิม					
4. รายได้					
5. เงินออม					
6. ค่าครองชีพ/ ราคาสินค้า					
7. การแก่งแย่งผลประโยชน์ของคนในชุมชน					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการเรียนการสอนเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้ท่านไปใช้ประโยชน์ใด ๆ ก็ตาม

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิจกรรม/สภาพการณ์	ระดับการเปลี่ยนแปลง				
	แย่มาก	แย่ง	เหมือนเดิม	ดีขึ้น	ดีมาก
ด้านสังคม 1. ความเป็นระเบียบของชุมชน 2. ความปลอดภัยในชีวิต/ทรัพย์สิน 3. ปัญหาการพนัน 4. ปัญหาเสพติด 5. ปัญหาความขัดแย้งทางความคิด 6. ปัญหาอาชญากรรม 7. ความแออัดของที่อยู่อาศัย 8. ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน 9. การเคารพสิทธิซึ่งกันและกันของผู้อยู่อาศัยในชุมชน 10. วัฒนธรรมและประเพณีดั้งเดิมในท้องถิ่น 11. วิถีชีวิตดั้งเดิม					
ด้านสาธารณูปโภค 1. บริการไฟฟ้า 2. บริการประปา 3. บริการโทรศัพท์ 4. บริการการศึกษา 5. บริการสาธารณสุข 6. ความสะดวกในการเดินทาง					
ด้านสิ่งแวดล้อม 1. ระบบนิเวศ 2. ระบบป้องกันน้ำท่วม 3. ระบบกำจัดน้ำเสีย 4. ระบบกำจัดขยะมูลฝอย 5. มลพิษทางเสียง 6. มลพิษทางอากาศ					
ด้านสุขภาพจิต 1. ความพึงพอใจในชีวิต 2. ความสุขสงบของจิตใจ 3. การแก่งแย่งแข่งขัน เอารัดเอาเปรียบ 4. ความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ 5. การเห็นอกเห็นใจกัน					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 3 แบบวัดทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการเปิดใช้สนามบิงสุวรรณภูมิ

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง
1. ข้าพเจ้าคิดว่าการเปิดดำเนินการของสนามบิงสุวรรณภูมิทำให้คนในชุมชนของข้าพเจ้ามีงานทำมากขึ้น					
2. ข้าพเจ้าคิดว่าการเปิดดำเนินการของสนามบิงสุวรรณภูมิทำให้คนในชุมชนของข้าพเจ้ามีรายได้เพิ่มมากขึ้น					
3. ข้าพเจ้ามีอาชีพเสริมเพิ่มขึ้นเมื่อมีสนามบิงสุวรรณภูมิ					
4. เมื่อมีสนามบิงสุวรรณภูมิ ข้าพเจ้าคิดว่ามีภาระงานเพิ่มมากขึ้น					
5. ข้าพเจ้าคิดว่ามีรายจ่ายเพิ่มสูงขึ้นหลังจากมีสนามบิงสุวรรณภูมิ					
6. ข้าพเจ้าคิดว่าค่าครองชีพจะสูงขึ้น เมื่อมีสนามบิงสุวรรณภูมิ					
7. หลังจากมีสนามบิงสุวรรณภูมิ ข้าพเจ้าคิดว่าไม่น่าทำให้เกิดผลกระทบต่ออาชีพเดิมของข้าพเจ้า					
8. ข้าพเจ้าน่าจะมีเงินออมเพิ่มมากขึ้น หลังจากมีสนามบิงสุวรรณภูมิ					
9. ข้าพเจ้าคิดว่าปัญหาการพนันในชุมชนน่าจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีสนามบิงสุวรรณภูมิ					
10. ข้าพเจ้าคิดว่าปัญหายาเสพติดในชุมชนน่าจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีสนามบิงสุวรรณภูมิ					
11. การเปิดดำเนินการของสนามบิงสุวรรณภูมิ ส่งผลให้ข้าพเจ้ารู้สึกกังวลใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน					
12. ข้าพเจ้าคิดว่าชุมชนของข้าพเจ้ายังคงมีการช่วยเหลือเกื้อกูลกันในชุมชนมากขึ้น หลังจากเปิดใช้สนามบิงสุวรรณภูมิ					
13. ข้าพเจ้าคิดว่าจะไม่เกิดความขัดแย้งใดๆ ในชุมชนที่เกี่ยวข้องกับการเปิดใช้สนามบิงสุวรรณภูมิ					
14. ข้าพเจ้าคิดว่าชุมชนยังคงมีความสามัคคีเช่นเดิม					
15. ชุมชนของข้าพเจ้ามีการรวมกลุ่มเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชุมชนมากขึ้นเมื่อมีการเปิดใช้สนามบิงสุวรรณภูมิ					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง
16. ปัญหาอาชญากรรมเพิ่มสูงขึ้น หลังการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
17. ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นห่วงเกี่ยวกับความเป็นระเบียบของชุมชนหลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
18. ข้าพเจ้ารู้สึกไม่สบายใจหากวิถีชีวิตของชุมชนเปลี่ยนไปหลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
19. ข้าพเจ้ารู้สึกหวั่นวิตกในคดีโจรกรรมลักเล็กขโมยน้อยที่เกิดขึ้น หลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
20. ข้าพเจ้ารู้สึกอึดอัดใจในสภาพแวดล้อมเกี่ยวกับการก่อสร้างที่อยู่อาศัยที่แออัดมากขึ้น หลังจากมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
21. ถึงแม้จะมีการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิวัฒนธรรมและประเพณีที่ดั้งเดิมในท้องถิ่นไม่ได้ถูกทำลายลง					
22. ข้าพเจ้ารู้สึกถึงความสะดวกสบายในการใช้บริการโทรศัพท์หลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
23. การเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิทำให้ข้าพเจ้ารับรู้ข้อมูลข่าวสารได้ถูกต้องและรวดเร็ว					
24. ข้าพเจ้าคิดว่าน่าจะไม่มีปัญหาเรื่องเครือข่ายสัญญาณโทรศัพท์ หลังการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
25. ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นห่วงว่าบริการไฟฟ้าจะไม่เพียงพอต่อการดำรงชีวิต เมื่อเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
26. ข้าพเจ้าเป็นห่วงว่าจะเกิดภาวะการขาดแคลนน้ำอุปโภคบริโภค หลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
27. ข้าพเจ้ารู้สึกเบื่อหน่ายแทนผู้ที่ไปใช้บริการทางสาธารณสุขที่ต้องเข้าคิวรอคอยการรักษาพยาบาลหลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
28. ข้าพเจ้ารู้สึกมีความสะดวกสบายในการใช้ถนนและเส้นทางใหม่ๆ หลังการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
29. ข้าพเจ้ารู้สึกมีความเสี่ยงในชีวิตที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในการจราจรหลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					
30. ข้าพเจ้ารู้สึกหงุดหงิดใจเนื่องจากสภาพการจราจรที่คับคั่งและติดขัดหลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ					

เอกสารนี้เป็นเอกสารทบทวนผลหรือการเชิงงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง
31. ข้าพเจ้ารู้สึกหงุดหงิดใจในการรับชมสัญญาณภาพจากโทรทัศน์ หลังการเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ					
32. ข้าพเจ้ารู้สึกพอใจกับการจัดการเรื่องการป้องกันการเกิดน้ำท่วมของสนามบิณสุวรรณภูมิ					
33. เมื่อเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ ข้าพเจ้าคิดว่าระบบการกำจัดขยะและกลิ่นของเสียจะมีประสิทธิภาพ					
34. ข้าพเจ้าคิดว่ามีระบบป้องกันคว้นพิษที่เกิดจากกิจกรรมของสนามบิณที่มีประสิทธิภาพ					
35. ข้าพเจ้าคิดว่ามีระบบป้องกันน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพเมื่อเปิดใช้งานสนามบิณสุวรรณภูมิ					
36. ข้าพเจ้าคิดว่าสภาพอากาศและฝุ่นละอองที่ส่งผลเสียต่อสุขภาพเป็นปัญหาหลังจากมีการเปิดใช้งานสนามบิณสุวรรณภูมิ					
37. ข้าพเจ้ารู้สึกเห็นใจผู้ที่มีบ้านเรือนอยู่ในเขตเส้นเสียงที่ต้องได้ยินเสียงขึ้น-ลงของเครื่องบินในสนามบิณสุวรรณภูมิ					
38. ข้าพเจ้ากังวลว่าเมื่อก่อสร้างสนามบิณสุวรรณภูมิเสร็จจะทำให้ต้นไม้ลดลง					
39. ข้าพเจ้ากังวลว่าเมื่อก่อสร้างสนามบิณสุวรรณภูมิเสร็จจะทำให้ระบบนิเวศเดิมเสียไป					
40. ข้าพเจ้ารู้สึกไม่มีสมาธิกับงานหรือสิ่งต่างๆที่ทำในชีวิตประจำวัน หลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ					
41. ข้าพเจ้ารู้สึกว่ามีปัญหาด้านสุขภาพร่างกายเพิ่มมากขึ้น เช่น นอนไม่หลับ,อาหารไม่ย่อย,ปวดศีรษะ หลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ					
42. ข้าพเจ้ารู้สึกหงุดหงิดง่าย โกรธง่าย หลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง
43. ข้าพเจ้าคิดว่าจะมีความสุขในการดำเนินชีวิตมากขึ้น หลังจากเปิดใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ					
44. ข้าพเจ้าคิดว่าจะไม่ได้รับความสงบ หากมีสนามบิณ สุวรรณภูมิ					
45. ข้าพเจ้าคิดว่าจะเกิดการแก่งแย่ง เอารัดเอาเปรียบ ของคนในชุมชน หากมีสนามบิณสุวรรณภูมิ					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือในการกรอกแบบสอบถามในครั้งนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แนวคำถามการสัมภาษณ์

เรื่อง ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียง

คำชี้แจง แบบสัมภาษณ์ผลกระทบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงฉบับนี้มีข้อคำถามทั้งหมด 8 ข้อคำถาม

คำถามที่ 1 ท่านมีความรู้สึกรู้สึกอย่างไรต่อการมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตอบ

.....
.....
.....
.....
.....

คำถามที่ 2 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของท่านเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

ตอบ

.....
.....
.....
.....
.....

คำถามที่ 3 ท่านคิดว่าการมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้เศรษฐกิจของชุมชนเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

ตอบ

.....
.....
.....
.....
.....

คำถามที่ 4 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้สังคม วัฒนธรรมอันดีงามและวิถีชีวิตของชุมชนเปลี่ยนแปลงอย่างไร

ตอบ

.....
.....
.....
.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำถามที่ 5 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับสภาพแวดล้อม (ระบบนิเวศ, คุณภาพดิน, มลพิษทางน้ำ, มลพิษทางอากาศ, มลพิษทางเสียง, ขยะมูลฝอย) ในชุมชนของท่าน

ตอบ

.....

.....

.....

คำถามที่ 6 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับสุขภาพจิตในการดำเนินชีวิตของท่าน/ชุมชน

ตอบ

.....

.....

.....

คำถามที่ 7 การมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผลกระทบต่อ (ผลดีและผลเสีย) ต่อท่าน/ชุมชนอย่างไร

ตอบ

.....

.....

.....

คำถามที่ 8 ท่านจะมีวิธีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างไร (ระดับบุคคล, ชุมชน, รัฐบาล, ฯลฯ)

ตอบ

.....

.....

.....

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลในครั้งนี้

ภาพถ่าย
ชุมชนรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

ชุมชนรอบสนามบินสุวรรณภูมิ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ชุมชนวัดพลมานีย์ ต.ทับยาว อ.ลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเก็บรวบรวมข้อมูล



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อมูลประวัติคณะผู้วิจัย

ประวัติส่วนตัว

หัวหน้าโครงการ

- 1.ชื่อ-สกุล นางสาวชนิษฐา อนุรัตน์
(ภาษาอังกฤษ) MISS KANITTA OUNARAT
- 2.ตำแหน่งทางวิชาการ ผู้ช่วยศาสตราจารย์
3. หน่วยงานที่อยู่ที่ พ.ศ. 2537 – 2553 คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สจล.
พ.ศ. 2554 – 2558 วิทยาลัยการบริหารและจัดการ สจล.
พ.ศ. 2559 - ปัจจุบัน คณะการบริหารและจัดการ สจล.
โทรศัพท์ 089-811-6398 E-mail: kanitta.ou@kmitl.ac.th

4. ประวัติการศึกษา

ชื่อย่อปริญญา	สาขา	สถาบันที่จบ	ปีที่จบ
ศ.บ. (เศรษฐศาสตร์บัณฑิต)	สาขาเศรษฐศาสตร์	มหาวิทยาลัย รามคำแหง	2528
พ.บ.ม. (พัฒนบริหารศาสตร์ มหาบัณฑิต)	สาขาพัฒนาการเศรษฐกิจ วิเคราะห์และประเมิน โครงการ	สถาบันบัณฑิตพัฒน บริหารศาสตร์	2531

5. สาขาวิชาการที่มีความชำนาญพิเศษ วิเคราะห์และประเมินโครงการและการวางแผน

6. ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานวิจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศโดยระบุสถานภาพในการทำงานวิจัยที่ทำเสร็จแล้ว

- 1.โครงการโรงเรียนตัวอย่าง 2534 เอกสารรายงาน ผู้ร่วมวิจัย สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานเยาวชนแห่งชาติและองค์การเตรเดคซอม
- 2.โครงการประเมินผลแผนพัฒนาการศึกษาแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529) การฝึกหัดครูและการอาชีวศึกษา 2535 เอกสารรายงาน ผู้ร่วมวิจัย สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ
- 3.ประเมินผลแผนพัฒนาการศึกษาแห่งชาติฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530 -2534) ระยะครึ่งแผนและระยะสิ้นสุด แผนระดับการศึกษานอกโรงเรียน2535,2538เอกสารรายงาน ผู้ร่วมวิจัย สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ
- 4.โครงการประเมินการเตรียมทรัพยากรมนุษย์เพื่อเศรษฐกิจและสังคมยุคใหม่ของไทย ทางด้านจริยธรรม คุณธรรมและศีลธรรม2536 เอกสารรายงาน ผู้ร่วมวิจัย สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ
- 5.โครงการติดตามผลการดำเนินงานตามนโยบายด้านเครือข่ายการเรียนรู้,2537,เอกสารรายงาน ผู้ร่วมวิจัย สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6. Mathematics Education in Thailand: A Synthesis of the Literature, 2534, เอกสาร
 รายงานผู้ร่วมวิจัย Office of the National Education Commission, International Development
 Research Center (Ottawa, Canada) and Southeast Asian Research Review and Advisory
 Group (Kuala Lumpur, Malaysia)

7. ผลงานวิจัย/งานสร้างสรรค์ที่ตีพิมพ์เผยแพร่ (ระดับชาติและนานาชาติ)

Journal papers

Ounarat, K. (2013). The Impact of Suvarnabhumi Airport on the quality of life of the
 nearby community. conference of the international journal of arts and
 sciences, 6(2), 379-387.

Ounarat, K. (2017). Behavior of economic determinants of healthy food in Bangkok.
 review of integrative business and economics research, 6(1), 332-339.

Conference Papers

Ounarat, K. (2017, April). Undergraduate Students' Need in Industrial Economics
 Subject. SIBR-RDINRRU conference on Interdisciplinary Business & Economics
 Research, Sydney, Australia.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อมูลประวัติคณะผู้วิจัย

ประวัติส่วนตัว

- 1.ชื่อ-สกุล นางสาวพนิดา จันทรกรานต
(ภาษาอังกฤษ) MISS PANIDA JANTARAGRANT
- 2.ตำแหน่งทางวิชาการ อาจารย์
3. หน่วยงานที่อยู่ที่ ภาควิชามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ประยุกต์
โทร. 0-2326-4321 E-mail: panida 218@gmail.com
4. ประวัติการศึกษา

ชื่อย่อปริญญา	สาขา	สถาบันที่จบ	ปีที่จบ
คบ. (ครุศาสตรบัณฑิต) (เกียรตินิยมอันดับ 2)	การศึกษานอกระบบ โรงเรียน วิชาเอกการศึกษานอกระบบ โรงเรียนและจิตวิทยาการ ปรึกษาและแนะแนว	จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	2543
คม. (ครุศาสตรมหาบัณฑิต)	จิตวิทยาการศึกษา	จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อมูลประวัติคณะผู้วิจัย

ประวัติส่วนตัว

- 1.ชื่อ-สกุล นางสาวศุจิพงศ ฉัตราคม
(ภาษาอังกฤษ) MISS SUJIPHONG SHATRAGOM
- 2.ตำแหน่งทางวิชาการ อาจารย์ (อยู่ต่างประเทศ)
3. ประวัติการศึกษา

ชื่อย่อปริญญา	สาขา	สถาบันที่จบ	ปีที่จบ
ศ.บ. (เศรษฐศาสตรบัณฑิต) (เกียรตินิยมอันดับสอง)	สาขาเศรษฐศาสตร์	มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์	2543
ศศ.ม. (ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต)	สาขาเศรษฐศาสตร์และ การเงินระหว่างประเทศ	จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย	2546

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้