

ทัศนคติของผู้อยู่อาศัยต่อผลกระทบของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

RESIDENTIAL'S ATTITUDE ON EFFECTS OF SUVARNABHUMI
AIRPORT RAIL LINK CONSTRUCTION PROJECT



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของภารกิจตามพันธกิจของศูนย์วิจัยและพัฒนาวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี

ศูนย์วิจัยและพัฒนาวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2551

KMITL-2008-EN-M-090-945

**ทัศนคติของผู้อยู่อาศัยต่อผลกระทบของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

**RESIDENTIAL'S ATTITUDE ON EFFECTS OF SUVARNABHUMI
AIRPORT RAIL LINK CONSTRUCTION PROJECT**



บวรชัย มุสิกะรักษ์

BAWORNCHAI MUSIKARAK

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน.....**82757**
วัน,เดือน,ปี.....**22 ก.ค. 2551**

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

**วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการ
บัณฑิตวิทยาลัย**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา พ.ศ.2551

**RESIDENTIAL'S ATTITUDE ON EFFECTS OF SUVARNABHUMI
AIRPORT RAIL LINK CONSTRUCTION PROJECT**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF MASTER OF ENGINEERING
IN CONSTRUCTION ENGINEERING AND MANAGEMENT
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES**

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

2008

KMITL-2008-EN-M-090-345



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

COPYRIGHT 2008

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทางสำนักพิมพ์ฯ ขอสงวนสิทธิ์ในเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ทัศนคติของผู้อยู่อาศัยต่อผลกระทบของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
นักศึกษา	บวรชัย มุสิกะรักษ์
รหัสประจำตัว	49061620
ปริญญา	วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	วิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการ
พ.ศ.	2550
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ผศ.แหลมทอง เหล่าคงถาวร

บทคัดย่อ

เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟลอยฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองนั้น พื้นที่ที่ใช้ดำเนินการก่อสร้างส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ในเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีแหล่งชุมชน เช่น พญาไท, ราชปรารภ, ประตูนํ้า, คลองตัน, รามคำแหง, ลาดกระบัง ฯลฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนทั้งเรื่องที่อยู่อาศัยและ ปัญหาเรื่องการจราจร สิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบมาถึงปัญหาต่อการก่อสร้างโครงการ งานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์จะศึกษาเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชน โดยทำการออกแบบแบบสอบถามสำหรับใช้ในการสอบถามประชาชนในพื้นที่โครงการจำนวน 400 คน โดยใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ข้อมูลที่สำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติแบบ ไคสแควร์ (Chi-square) และ One-Way ANOVA ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนที่สัมพันธ์กันในแต่ละพื้นที่ การศึกษาพบว่า จากการจัดลำดับ ปัญหาในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ต่าง ๆ เห็นว่าได้รับผลกระทบน้อย ทุกพื้นที่เหมือนกัน คือ ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ, ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้, ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ และได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ส่วนปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าได้รับผลกระทบมาก ทุกพื้นที่เหมือนกัน คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก, เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์, เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร, ฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง และฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม

เอกสารนี้ในแต่ละช่วงให้ความสำคัญต่อปัญหาเหล่านี้สอดคล้องกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05 ใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Thesis Title	RESIDENTIAL'S ATTITUDE ON EFFECTS OF SUVARNABHUMI AIRPORT RAIL LINK CONSTRUCTION PROJECT
Student	Bawornchai Musikarak
Student ID	49061620
Degree	Master of Engineering
Program	Construction Engineering and Management
Year	2008
Thesis Advisor	Assistant Professor lamthong laowkongtaworn

ABSTRACT

Because the administration to build SUVARNABHUMI AIRPORT RAIL LINK AND CITYAIR TERMINAL PROJECT. The area that use to build the majority will basically in a city. Which basically place where has community place which will have an affect on residence of people and problem of the traffic. These thing has will an affect arrive a problem to build project construction. This research then have the objective will study for know about the factor that affect to people by do designing questionnaire for use inquiring effect from project construction. 400 persons answer the questionnaire is people in area of project by use the meter like Likert Scale and the data that explore to brought analyze by use the statistics like Chi-square and One-way ANOVA at significance levels 0.05. For seek the relation of the factor that affects to people who is related in each the area. Outcomes of this study makes to know From the arrangement. A problem during construction. People live in 5 area are think receive the a little effect every alike area is a problem makes to have no the residence from project construction, a problem makes can't earn a living, a problem have an accident from project construction, and a problem accident from a truck. Problem part that person answer the questionnaire thinks to receive many effect every alike area is surface community road problem of decayed from a truck, disturbance sound problem from inventory truck, disturbance sound problem from the machine, dust problem spreads from the construction, and dust problem spreads from a truck carries the inventory that run to the community. From relation analysis meets that people answer the questionnaire in each the period gives precedence to build these problem conforms at significance levels 0.05

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้อย่างดีด้วยคำแนะนำและคำปรึกษาจาก ผศ.แหลมทอง เหล่าคงถาวร ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ข้าพเจ้ารู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านอาจารย์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอกราบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ทุก ๆ ท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาให้กับข้าพเจ้า

ขอขอบคุณ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ที่ได้สนับสนุนข้อมูล และความรู้ต่างๆ เกี่ยวกับโครงการ และขอขอบคุณหัวหน้าชุมชนรวมถึงประชาชนทุกท่านที่ได้ตอบแบบสอบถาม ที่ใช้ในการทำวิจัย

ขอขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ ในภาควิชาวิศวกรรมโยธา สาขาวิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ทุกคนที่ให้คำแนะนำต่างๆ และคอยให้กำลังใจเสมอมา

ขอขอบคุณ บัณฑิตศึกษา คณะวิศวกรรมศาสตร์และบัณฑิตวิทยาลัย ที่ให้ความช่วยเหลือในเรื่องต่างๆ

สุดท้ายนี้ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา และครอบครัว มุสิกะรักษ์ ที่เป็นกำลังใจ และให้การสนับสนุนในทุกเรื่องๆ ทำให้ข้าพเจ้าสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมาจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ข้าพเจ้าขอบอบแด่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

บวรชัย มุสิกะรักษ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VII
สารบัญรูป.....	XIV
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	1
1.3 สมมติฐานของการวิจัย.....	2
1.4 ทฤษฎีหรือแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย.....	2
1.5 ขอบเขตการวิจัย.....	3
1.6 ระเบียบวิธีการดำเนินการวิจัย.....	3
บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 ความเป็นมาของโครงการ.....	5
2.1.1 ลักษณะของโครงการ.....	7
2.1.2 ระบบการเดินรถ.....	8
2.1.3 ระบบของทางและอาคารสถานี.....	8
2.1.4 ขอบเขตงานก่อสร้างของโครงการ.....	9
2.2 แนวคิดและทฤษฎีในการวิจัย.....	10
2.2.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย.....	10
2.2.2 แนวคิดทฤษฎี การมีส่วนร่วมพัฒนาของประชาชน.....	11
2.2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ.....	13
2.2.4 โครงการก่อสร้าง (Construction Project).....	15
2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	21
2.3.1 การศึกษางานวิจัยในประเทศไทย.....	21
2.3.2 การศึกษางานวิจัยต่างประเทศ.....	25
2.3.3 บทวิเคราะห์งานวิจัย.....	31

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3	วิธีดำเนินการวิจัย.....	32
3.1	วิธีดำเนินการวิจัย.....	32
3.2	การกำหนดขนาดของตัวอย่าง.....	32
3.3	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	33
3.4	เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	34
3.5	การสร้างเครื่องมือการวิจัย.....	34
3.5.1	ขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถาม.....	36
3.6	การทดสอบแบบสอบถาม.....	37
3.7	การประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	41
3.8	การแบ่งพื้นที่ของตัวอย่างในการวิจัย.....	42
บทที่ 4	ผลการวิจัย.....	43
4.1	ข้อมูลพื้นฐานของผู้ถูกสัมภาษณ์.....	43
4.2	ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐาน.....	46
4.3	การรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการฯ.....	48
4.4	สิ่งที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้างและทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ.....	50
4.5	การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาที่มีความสำคัญตามสมมติฐาน.....	69
บทที่ 5	สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ.....	98
5.1	สรุปผลการศึกษา.....	98
5.1.1	สรุปผลการศึกษาข้อมูลพื้นฐานทั่วไป.....	99
5.1.2	สรุปข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐาน.....	99
5.1.3	สรุปการรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการฯ.....	99
5.1.4	สรุปผลการศึกษาปัญหาที่ประชาชนเห็นว่าได้รับผลกระทบน้อยในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ.....	99
5.1.5	สรุปผลการศึกษาปัญหาที่ประชาชนเห็นว่าได้รับผลกระทบมากในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ.....	101

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ไปใช้ประโยชน์เพื่อการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.1.6	สรุปทัศนคติที่ประชาชนมีต่อโครงการฯ.....	102
5.1.7	สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัญหาที่มีความสำคัญ ตามสมมติฐาน.....	103
5.2	แนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจากการวิจัย.....	104
5.3	ข้อเสนอแนะจากการวิจัย.....	105
5.4	ข้อเสนอแนะในการทำการวิจัยครั้งต่อไป.....	106
	บรรณานุกรม.....	107
	ภาคผนวก.....	109
	ภาคผนวก ก. ตัวอย่างแบบสอบถามในการสำรวจและผลคำนวณ ระดับความเชื่อมั่นของแบบสอบถามตามวิธีของ Cronbach's alpha.....	110
	ภาคผนวก ข. คู่มือลรหัทส SPSS.....	119
	ภาคผนวก ค. ตารางสรุปผลการสำรวจที่ได้จาก SPSS.....	130
	ภาคผนวก ง. แผนภูมิแสดงผลที่ได้จากการสำรวจ.....	165
	ภาคผนวก จ. ตารางแสดงผลที่ได้จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ โดย Chi-Square Tests และ One-way ANOVA.....	173
	ภาคผนวก ฉ. หนังสืออนุญาตการเข้าพื้นที่เก็บข้อมูลจากหน่วยงาน.....	187
	ภาคผนวก ช. สถานที่ก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง...	190
	ประวัติผู้เขียน.....	205

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ที่ผู้วิจัยเข้าไปสอบถามชุมชน (แบบคร่าวๆ) เพื่อให้นำไปร่างแบบสอบถาม.....	36
3.2 แสดงตารางคำนวณระดับความเชื่อมั่นตามวิธีของ Cronbach's alpha.....	40
3.3 แสดงการใช้มาตรวัดแบบ likert scale.....	41
3.4 แสดงระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย.....	42
4.1 เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	43
4.2 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	44
4.3 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	44
4.4 การศึกษาขั้นสูงสุดของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	45
4.5 ศาสนาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	45
4.6 อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	46
4.7 บริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	46
4.8 ภูมิลำเนาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	47
4.9 ระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่บริเวณนี้ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	47
4.10 การเป็นเจ้าของบ้าน/อาคารของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	47
4.11 การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	48
4.12 การเข้าร่วมรับฟังการชี้แจง โครงการหรือประชาสัมพันธ์ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	48
4.13 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามว่า โครงการควรมีการประชาสัมพันธ์ /ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่.....	49
4.14 รูปแบบ/วิธีการที่ควรประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลข่าวสาร โครงการฯ.....	49
4.15 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ก.....	51
4.16 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ข.....	53
4.17 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ค.....	56
4.18 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ง.....	58

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.19 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ จ.....	61
4.20 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ก.....	63
4.21 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ข.....	64
4.22 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ค.....	64
4.23 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ง.....	65
4.24 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ จ.....	65
4.25 ช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	66
4.26 การได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้างของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	66
4.27 ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมก่อน กับ ระหว่างก่อสร้าง.....	67
4.28 ความรู้สึกถึงผลกระทบโดยรวมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	67
4.29 ความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหาของผู้รับเหมาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	68
4.30 ความคิดเห็นต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการก่อสร้าง.....	68
4.31 ปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามทุก ๆ พื้นที่ มีความคิดเห็นที่สำคัญเหมือนกัน ทั้งด้านผลกระทบมากและผลกระทบน้อย.....	69
4.32 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการฯ และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	70
4.33 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	72
4.34 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการฯ และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	74
4.35 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ฯ และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	76
4.36 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	78
4.37 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	80

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.38 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	82
4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	84
4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากระเบิดรถบรรทุกชนวัสดุ ที่เล่นผ่านชุมชน และบริเวณที่อยู่อาศัย.....	86
4.41 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจาก การก่อสร้าง โครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	88
4.42 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาทำให้ไม่สามารถ ประกอบอาชีพได้และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	89
4.43 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาปัญหาได้รับอุบัติเหตุ จากการก่อสร้าง โครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	90
4.44 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุก ที่เข้า-ออก โครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	91
4.45 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุด จากรถบรรทุกและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	92
4.46 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	93
4.47 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	94
4.48 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้างและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	95
4.49 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจาก รถบรรทุกชนวัสดุที่เล่นผ่านชุมชนและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	96

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
ผ.ก.1 แสดงตารางคำนวณระดับความเชื่อมั่นตามวิธีของ Cronbach's alpha ในส่วนที่ 4 ของแบบสอบถาม ระดับผลกระทบจากปัญหาของประชาชนในช่วงการก่อสร้าง.....	118
ผ.ค.1 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามเพศ.....	131
ผ.ค.2 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามอายุ.....	131
ผ.ค.3 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามสถานภาพในครัวเรือน.....	132
ผ.ค.4 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการศึกษาขั้นสูงสุด.....	132
ผ.ค.5 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามศาสนา.....	133
ผ.ค.6 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามอาชีพ.....	133
ผ.ค.7 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามบริเวณที่อยู่อาศัย.....	134
ผ.ค.8 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามภูมิตำแหน่ง.....	134
ผ.ค.9 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่ที่นี้.....	135
ผ.ค.10 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการเป็นเจ้าของบ้าน/อาคาร.....	135
ผ.ค.11 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ การดำเนินการก่อสร้าง.....	135
ผ.ค.12 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามเข้าร่วมรับฟังการชี้แจง โครงการ หรือประชาสัมพันธ์.....	136
ผ.ค.13 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสาร.....	136
ผ.ค.14 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร.....	136
ผ.ค.15 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร.....	137
ผ.ค.16 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร.....	137
ผ.ค.17 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร.....	137
ผ.ค.18 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร.....	138
ผ.ค.19 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบ.....	138
ผ.ค.20 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้าง.....	139
ผ.ค.21 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม.....	139
ผ.ค.22 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามความรู้สึกรับถึงผลกระทบโดยรวม.....	140

สารบัญญัตราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
ผ.ค.23 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามความพึงพอใจกับวิธีป้องกัน และแก้ไขปัญหของผู้รับเหมา.....	140
ผ.ค.24 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจแบ่งตามความคิดเห็นต่อการป้องกัน และแก้ไขปัญหาผลกระทบ.....	141
ผ.ค.25 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ผู้คนละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง.....	142
ผ.ค.26 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ผู้คนละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน.....	143
ผ.ค.27 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร.....	144
ผ.ค.28 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์.....	145
ผ.ค.29 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องเขม่า / ควัน จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน.....	146
ผ.ค.30 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง.....	147
ผ.ค.31 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องทำให้น้ำล้นคลอง / ห้วย มีคุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน.....	148
ผ.ค.32 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องการก่อสร้าง กีดขวางถนน / ทางเข้าออกชุมชน.....	149
ผ.ค.33 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องการจราจรติดขัด จากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง.....	150
ผ.ค.34 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษดิน.....	151
ผ.ค.35 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง การก่อสร้างขวางเส้นทางระบายน้ำฝน.....	152

เอกสารนี้ ผ.ค.36 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้ง ปัญหาหน้าท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก.....

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
ผ.ค.37 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง.....	154
ผ.ค.38 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง.....	155
ผ.ค.39 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง พื้นที่รบกวนของชุมชนจากรถบรรทุก.....	156
ผ.ค.40 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ.....	157
ผ.ค.41 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ.....	158
ผ.ค.42 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน.....	159
ผ.ค.43 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ.....	160
ผ.ค.44 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง.....	161
ผ.ค.45 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับการก่อสร้าง.....	162
ผ.ค.46 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง.....	163
ผ.ค.47 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้.....	164
ผ.จ.1 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ.....	174
ผ.จ.2 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ เอกสารนี้เป็นปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้. สืบค้นเมื่อวันที่ 11 เดือนพฤศจิกายน 2016 ไปใช้ประโยชน์.....	175
ผ.จ.3 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ ไม่ว่ากรณีใดๆก็ตาม เอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้ ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ.....	176

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
ผ.จ.4 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ.....	177
ผ.จ.5 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก.....	178
ผ.จ.6 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์.....	179
ผ.จ.7 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร.....	180
ผ.จ.8 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ ปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง.....	181
ผ.จ.9 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและ ปัญหาฝุ่นละอองที่กระจาย จากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน.....	182
ผ.จ.10 แสดงผล Descriptives และ One-way ANOVA ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัย และปัญหาที่สำคัญ.....	183

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.1 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของขั้นตอนการดำเนินการวิจัย.....	4
2.1 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ.....	10
2.2 แสดงทฤษฎีของ มาสโลว์.....	14
2.3 แสดงตัวอย่าง โครงสร้างของ โครงการก่อสร้าง.....	18
2.4 แสดงระดับความสามารถในการกำหนดต้นทุนโครงการ ในช่วงเวลาต่าง ๆ ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง.....	19
2.5 แสดงปริมาณกิจกรรมใน โครงการก่อสร้าง ตามระยะเวลาในวงจรชีวิต โครงการ.....	20
3.1 แสดงรายละเอียดแนวคิดในการสร้างแบบสอบถาม.....	35
3.2 การแบ่งพื้นที่ของตัวอย่างในการวิจัย.....	42
ผ.ง.1 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	166
ผ.ง.2 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	166
ผ.ง.3 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของสถานภาพ ในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	166
ผ.ง.4 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการศึกษาขั้นสูงสุดของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	167
ผ.ง.5 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของศาสนาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	167
ผ.ง.6 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	167
ผ.ง.7 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	168
ผ.ง.8 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของภูมิภาคของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	168
ผ.ง.9 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่บริเวณนี้ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	168
ผ.ง.10 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการเป็นเจ้าของบ้าน/อาคารของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	169
ผ.ง.11 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการ ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับ การดำเนินการก่อสร้าง โครงการฯของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	169
ผ.ง.12 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการเข้าร่วมรับฟังการชี้แจง โครงการ หรือประชาสัมพันธ์ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	169
ผ.ง.13 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ว่าโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่.....	170
ผ.ง.14 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของรูปแบบ/วิธีการที่ควรประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลข่าวสาร โครงการฯ.....	170
ผ.ง.15 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	171

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
ผ.ง.16 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการได้รับประโยชน์ จากโครงการก่อสร้างของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	171
ผ.ง.17 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม ก่อน กับ ระหว่างก่อสร้างของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	171
ผ.ง.18 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของความรูสึกถึงผลกระทบโดยรวม ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	172
ผ.ง.19 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหา ของผู้รับเหมาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	172
ผ.ง.20 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการก่อสร้าง.....	172
ผ.ช.1 แสดงแนวเส้นทางของ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link).....	191
ผ.ช.2 แสดงแผนที่แนวเส้นทางของ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link).....	191
ผ.ช.3 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ พญาไท (รูป 1).....	192
ผ.ช.4 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ พญาไท (รูป 2).....	192
ผ.ช.5 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ราชปรารภ (รูป 1).....	193
ผ.ช.6 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ราชปรารภ (รูป 2).....	193
ผ.ช.7 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ มักกะสัน (รูป 1).....	194
ผ.ช.8 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ มักกะสัน (รูป 2).....	194
ผ.ช.9 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ถนนอโศกฯ (รูป 1).....	195
ผ.ช.10 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ถนนอโศกฯ (รูป 2).....	195
ผ.ช.11 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ วัคคฤทัยฯ-สทท.11 (รูป 1).....	196
ผ.ช.12 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ วัคคฤทัยฯ-สทท.11 (รูป 2).....	196
ผ.ช.13 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ RCA (รูป 1).....	197
ผ.ช.14 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ RCA (รูป 2).....	197
ผ.ช.15 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ชุมชนเพชรพระราม (รูป 1).....	198
ผ.ช.16 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ชุมชนเพชรพระราม (รูป 2).....	198

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
ผ.ช.17 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ แยกถนนรามคำแหง (รูป 1).....	199
ผ.ช.18 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ แยกถนนรามคำแหง (รูป 2).....	199
ผ.ช.19 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ชุมชนคลองตัน (รูป 1).....	200
ผ.ช.20 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ชุมชนคลองตัน (รูป 2).....	200
ผ.ช.21 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ม. เกษมบัณฑิต (รูป 1).....	201
ผ.ช.22 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ม. เกษมบัณฑิต (รูป 2).....	201
ผ.ช.23 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟหัวหมาก (รูป 1).....	202
ผ.ช.24 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟหัวหมาก (รูป 2).....	202
ผ.ช.25 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟบ้านทับช้าง (รูป 1).....	203
ผ.ช.26 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟบ้านทับช้าง (รูป 2).....	203
ผ.ช.27 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟลาดกระบัง (รูป 1).....	204
ผ.ช.28 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟลาดกระบัง (รูป 2).....	204

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง SUVARNABHUMI AIRPORT RAIL LINK AND CITY AIR TERMINAL PROJECT. (AIRPORT RAIL LINK) นั้นพื้นที่ที่ใช้ดำเนินการก่อสร้างส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ในเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีแหล่งชุมชน เช่น พญาไท, ราชปรารภ, ประตูนํ้า, คลองตัน, รามคำแหง, ลาดกระบัง ฯลฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนทั้งเรื่องที่อยู่อาศัย และ ปัญหาเรื่องจราจร โดยการร้องเรียนของประชาชนนั้นได้ร้องเรียนผ่านการรถไฟแห่งประเทศไทยและสำนักงานเขตต่างๆ ที่โครงการได้ส่งผลกระทบต่อประชาชน และบริษัทผู้รับเหมาก่อปัญหาการร้องเรียนนี้อยู่บ่อยๆ เช่น 22 มิ.ย. 50 ประชาชนร้องเรียนเรื่องถนนเป็นหลุมเป็นบ่อจำนวนมาก ที่ถนนเลียบทางรถไฟมักกะสันมุ่งหน้าถนนอโศก-รัชดา รวมถึงบริเวณถนนกำแพงเพชร 7, 9 พ.ค. 50 สำนักงานเขตราชเทวีได้รับการร้องเรียน ว่าแยกอโศก-คินแดง ประมาณ 100 เมตร พบรถบรรทุกดินและวัสดุก่อสร้างเข้าออก ทำให้เกิดฝุ่นละอองกระจายทั่วบริเวณ สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง, 25 พ.ค.50 สำนักงานเขตราชเทวีได้รับการร้องเรียนว่า ซอยเพชรบุรี 45 บริเวณอาคารพาณิชย์เลขที่ 1643/29-30 ได้รับความเดือดร้อนจากการตอกเสาเข็มในการก่อสร้างโครงการ, 21 ต.ค.50 กองประชาสัมพันธ์ในฐานะเป็นหน่วยร้องทุกข์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับการร้องเรียนเรื่องผู้รับเหมาก่อสร้างไม่จัดสร้างสิ่งป้องกัน ทำให้มีเศษปูนและเศษไม้หล่นใส่หลังคาบ้าน หมู่บ้านเสรี หัวหมาก เขตสวนหลวง สิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบมาถึงปัญหาต่อการก่อสร้างโครงการ บทความนี้ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาทำการวิจัยเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนเพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่ประชาชนได้รับจากการก่อสร้างโครงการ

1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ศึกษาระดับของปัญหาที่ประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณที่มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้างว่าได้รับผลกระทบอย่างไรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง SUVARNABHUMI AIRPORT RAIL LINK AND CITY AIR TERMINAL PROJECT. (AIRPORT RAIL LINK)

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา และจากการค้นคว้าจากตำราที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ผู้วิจัย ได้ความรู้และหลักการของผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถนำ ข้อมูลที่ได้ศึกษามานำมาตั้งสมมติฐานการวิจัย ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความ คิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการ ก่อสร้าง โครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลกระทบต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่เกิดขึ้นจาก การก่อสร้างโครงการฯ

1.4 ทฤษฎีหรือแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรม จะนำเอาทฤษฎี และวิธีการจากการศึกษางานวิจัยที่ เกี่ยวข้องมาใช้ในการศึกษารั้งนี้ เช่น บังคับและปัญหาที่เกิดขึ้นในการก่อสร้างต่างๆ ซึ่งเมื่อทราบ บังคับและปัญหาหลักๆเหล่านี้จะนำไปปรับปรุง และประยุกต์ให้เข้ากับบังคับและปัญหาในพื้นที่ที่ ต้องการทำการศึกษาเพื่อให้ครอบคลุมบังคับและปัญหาต่างๆทั้งหมด

และจากการวิเคราะห์การวิจัยที่ผ่านมาบ่งชี้ว่า โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ต่าง ๆ ใน หลาย ๆ ประเทศนั้นจะมีผลกระทบหลายๆด้านด้วยกัน เช่นผลกระทบต่อที่ดินทำกินของ ประชาชนในกรณีที่เป็นโครงการของรัฐบาล ผลกระทบต่อการทำลายสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อ การอยู่อาศัยของประชาชน ผลกระทบด้านความปลอดภัยต่อชีวิต ผลกระทบต่อการดำรง ชีวิตประจำวัน ซึ่งล้วนแล้วแต่ไม่ส่งผลดีต่อโครงการก่อสร้าง งานวิจัยนี้มีจุดประสงค์เพื่อ เป็น แนวทางในการแก้ไขปัญหาที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชน ไม่ให้เกิดปัญหาต่อการก่อสร้าง โครงการลักษณะเดียวกันในอนาคต เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาของการก่อสร้างโครงการรถไฟ ลอยฟ้าบริเวณที่มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้าง AIRPORT RAIL LINK และปัญหาจากการ ก่อสร้างโครงการฯ ที่มีผลต่อความพึงพอใจของประชาชนที่ได้รับผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตพื้นที่ในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการศึกษาเฉพาะในพื้นที่ที่โครงการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง SUVARNABHUMI AIRPORT RAIL LINK AND CITY AIR TERMINAL PROJECT. (AIRPORT RAIL LINK) ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน ในแนวเส้นทางตลอดความยาวของโครงการระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร จะไม่กล่าวถึงผลกระทบต่อการจราจร

1.6 ระเบียบวิธีการดำเนินการวิจัย

1.1 แผนการดำเนินการวิจัยตามรูปที่ 1.1

1.1 ศึกษาทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยต่างๆ ในอดีตที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นองค์ความรู้สำหรับงานวิจัย

1.2 ศึกษาทฤษฎี เอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจน และเป็นแนวทางในการวิจัย เข้าพื้นที่เพื่อหาข้อมูลผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการอย่างคร่าวๆเพื่อให้ทราบข้อมูลเบื้องต้นให้รู้สภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นต่อประชาชน

1.3 เรียบเรียงข้อมูลและเขียนเค้าโครงการวิจัย

1.4 สร้างเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามในการสอบถามระดับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง SUVARNABHUMI AIRPORT RAIL LINK AND CITY AIR TERMINAL PROJECT. (AIRPORT RAIL LINK)

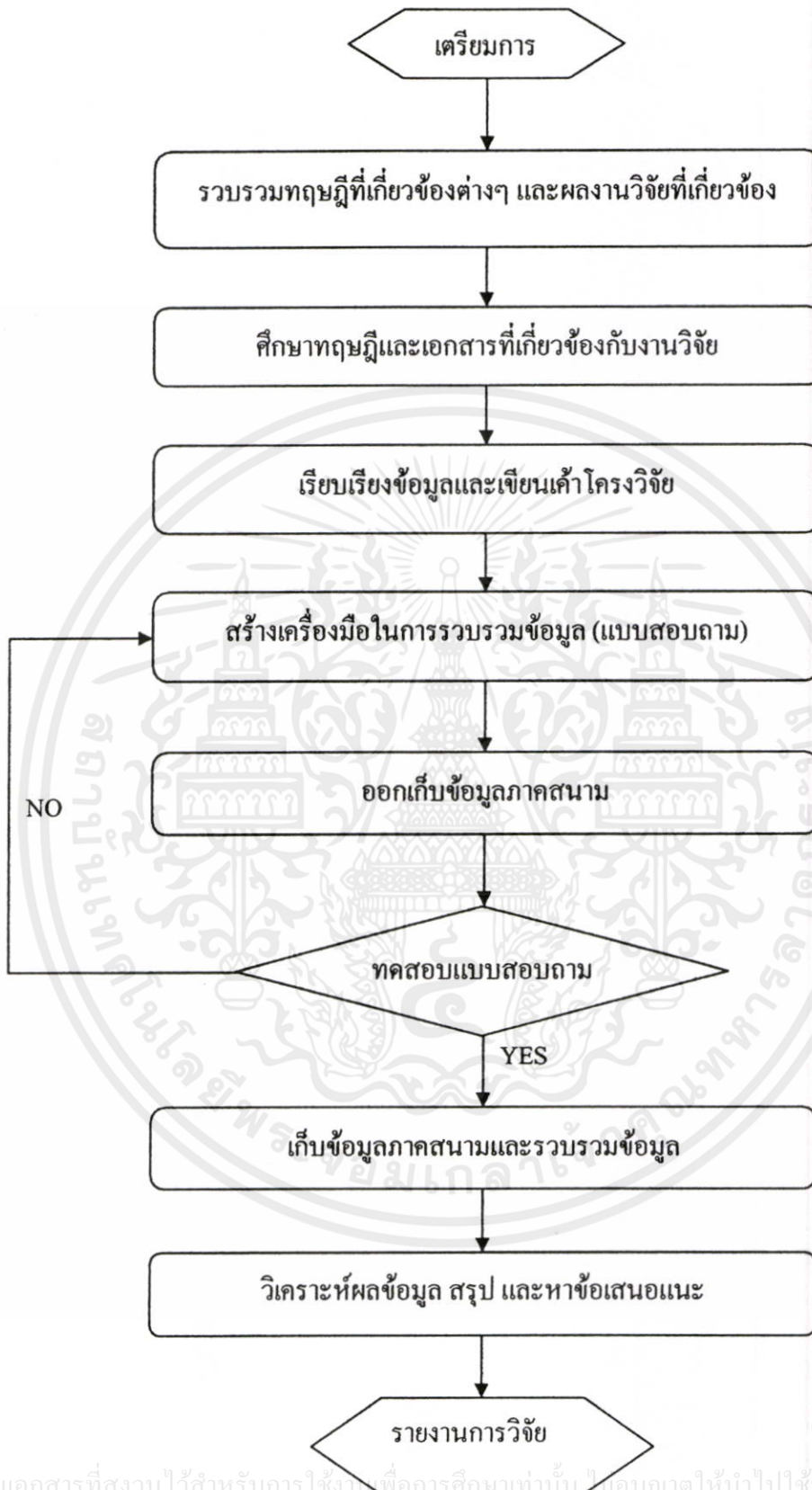
1.5 ออกเก็บข้อมูลภาคสนาม

1.6 รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผลข้อมูล

1.7 สรุปผลการวิจัย

1.8 เรียบเรียงและจัดทำรายงานการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และข้อมูลอันถึงขั้นต้นของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ 1.1 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความเป็นมาของโครงการฯ (รฟท. 2548)

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (SUARNABHUMI AIRPORT RAIL LINK AND CITY AIR TERMINAL PROJECT)

ตามที่รัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นประตูในการเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศในภูมิภาค ที่มีขีดความสามารถในการให้บริการเทียบเท่ากับสนามบินนานาชาติชั้นนำของโลก ซึ่งมีกำหนดการจะเปิดให้บริการประมาณเดือนมิถุนายน 2549 นั้น

เพื่อที่จะให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสมบูรณ์แบบในระดับนานาชาติ รัฐบาลจึงเห็นควรให้มีระบบรถไฟด่วน เชื่อมระหว่างพื้นที่ใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานครกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่จะมาใช้ บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สามารถเดินทางได้ในเวลาอันรวดเร็ว ตรงต่อเวลาและเชื่อถือได้

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 เห็นชอบตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ครั้งที่ 3/2546 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ทำการศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนของโครงการและเสนอแนะรูปแบบในการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟ สายพญาไท - มักกะสัน - สนามบินสุวรรณภูมิ ในวงเงินค่าจ้าง 20 ล้านบาท โดยเริ่มดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546 กำหนดแล้วเสร็จในระยะ เวลา 120 วัน

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ครั้งที่ 4/2546 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2546 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมโครงการทางรถไฟ สายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ ในวงเงินค่าจ้าง 291 ล้านบาท โดยเริ่มดำเนินงาน ตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2547 กำหนดแล้วเสร็จในระยะเวลา 240 วัน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อสร้างโครงการ ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยรวมมูลค่าการก่อสร้างอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ จำนวนเงิน 4,082.973 ล้านบาท โดยจะคืนให้แก่ บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพท.) ซึ่งเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างล่วงหน้าไปก่อน เพื่อให้งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสนามบินดำเนินต่อไปได้

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างโครงการฯ โดยกำหนดขึ้นซองประกวดราคา เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2547 จนได้ผู้ชนะการประกวดราคารับจ้างก่อสร้าง ได้แก่ กลุ่มกิจการร่วมค้า Consortium ซึ่งประกอบด้วย

1. บริษัท บี.กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
2. B. GRIMM MBM Hong Kong Ltd.
3. บริษัท ซีเมนต์ จำกัด
4. บริษัท Siemens Aktiengesellschaft จำกัด
5. บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามทำสัญญาจ้างก่อสร้าง ตามสัญญาเลขที่ รฟท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 เรียบร้อยแล้ว โดยมีราคาค่าก่อสร้างเป็นเงินจำนวน 25,907,000,000.- บาท แบ่งเป็น

- * ค่าก่อสร้างงานโยธาและโครงการ เป็นเงิน 12,284,000,000.- บาท
- * ค่าจ้างงานระบบ E&M และจัดหาผู้รุดโดยสาร เป็นเงิน 13,623,000,000.- บาท

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการคัดเลือกผู้จ้างบริษัทที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้าง ตามสัญญา เลขที่ รฟท.ทก.1/ทปย/1/2548 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2548 ซึ่งประกอบด้วย

1. บริษัท เอเชีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนต์ จำกัด
2. บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
3. บริษัท แปซิฟิก คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
4. บริษัท โซติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด
5. DE- Consult Dentsche Eisenbahn - Consulting Gmbh
6. บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนต์ จำกัด
7. บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างทั้งโครงการ ไม่เกิน 990 วัน นับถึคจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน โดยแบ่งเป็น

1. งานโยธาและโครงสร้าง งานระบบรางและงานระบบไฟฟ้า - เครื่องกล และงานจัดหาตู้รถโดยสารไฟฟ้า แล้วเสร็จภายใน 900 วัน
2. งานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) และการฝึกอบรมบุคลากร (Training) เพื่อดำเนินการบริการเดินรถแล้วเสร็จภายใน 90 วัน
 - วันเริ่มต้นสัญญา วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548
 - วันครบกำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 7 สิงหาคม 2550 ครบ 900 วัน
 - วันที่ 5 พฤศจิกายน 2550 ครบ 990 วัน

แต่ในปัจจุบันได้ขยายเวลาการก่อสร้างไปเป็น

วันครบกำหนดสิ้นสุดสัญญาก่อสร้าง วันที่ 13 สิงหาคม 2551

วันครบกำหนดสิ้นสุดการทดสอบระบบ วันที่ 9 พฤศจิกายน 2551

2.1.1 ลักษณะของโครงการ แบ่งเป็นดังนี้

2.1.1.1 สัญญาจ้างการก่อสร้างเป็นแบบ Maximum Guarantee Price หมายถึง จำนวนเงินค่าจ้างในการก่อสร้าง โดยครอบคลุมงานทั้งหมด ตามแบบรายละเอียด และ ข้อกำหนดทางเทคนิค จะมีจำนวนปริมาณมากหรือน้อยอย่างไร ผู้รับจ้างจะต้อง รับผิดชอบตามราคาในสัญญาจ้างก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างจะเป็นผู้เสนอหาแหล่งเงินกู้เอง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ออกหนังสือยินยอมจ่ายค่าจ้างให้แก่ผู้รับจ้างตามเนื้องานที่ก่อสร้างจริง ให้กับผู้รับจ้างนำไปเบิกเงินจากธนาคารที่กำหนดไว้ และการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้รับภาระค่าดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นเอง ตามสัญญากำหนดใช้อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวที่อัตราร้อยละ MLR-2 ต่อปี ตามอัตราเฉลี่ยที่กำหนดโดยสำนักงานใหญ่ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) โดยมีค่าธรรมเนียมทางการเงินรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,666,214,700.- บาท โดย

แบ่งเป็น * ค่าธรรมเนียมในการจัดการทางการเงิน เป็นเงิน 1,557,210,000.- บาท

* ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% เป็นเงิน 109,004,700.- บาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.2 ระบบการเดินรถ จัดให้มีการเดินรถเป็น 2 ระบบดังนี้

2.1.2.1 ระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ SA-Express (Suvarnabhumi Airport Express) เป็นระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง(City Air Terminal - CAT) ซึ่งตั้งอยู่ที่มักกะสันและปลายทางที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะจอดรับส่งผู้โดยสารเฉพาะ สถานีต้นทาง และปลายทาง เท่านั้น มีระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางจากต้นทางถึง ปลายทางไม่เกิน 15 นาที จำนวน 4 ขบวน ๆ ละ 4 ตู้โดยสาร

2.1.2.2 ระบบรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ SA-City Line (Suvarnabhumi Airport City Line) เป็นระบบรถไฟฟ้าที่บริการควบคู่กับรถไฟฟ้าความเร็วสูงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้บริการระหว่างสถานีพญาไท ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และสถานีปลายทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะจอดรับส่งผู้โดยสารตามสถานีปลายทางอีก 6 สถานี ซึ่งรวมถึงสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมืองด้วย มีระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางไม่เกิน 30 นาที จำนวน 5 ขบวน ๆ ละ 3 ตู้โดยสาร

2.1.3 ระบบของทางและอาคารสถานี

2.1.3.1 ระบบของทางและอาคารสถานีเป็นรูปแบบทางรถไฟยกระดับและอาคารสถานีเกือบทั้งหมด ความสูง ประมาณ 22 เมตร ยกเว้นช่วงก่อนเข้าสู่สถานีสุวรรณภูมิ จะเป็นทางวิ่งระดับพื้นดินและจะลดระดับลง สู่ใต้ดินที่สถานีสุวรรณภูมิโดยใช้รางระบบ Standard Gauge ขนาดความกว้าง 1.43 เมตร กำหนด ความเร็วของตัวรถ 160 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง

2.1.3.2 อาคารสถานีทั้งหมดมี 8 สถานี ดังนี้

1. สถานีพญาไท
2. สถานีราชปรารภ
3. สถานีมักกะสัน(CAT)
4. สถานีรามคำแหง
5. สถานีหัวหมาก
6. สถานีทับช้าง
7. สถานีลาดกระบัง
8. สถานีสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.4 ขอบเขตงานก่อสร้างของโครงการ แบ่งเป็น 3 ส่วนงาน

2.1.4.1 งานโยธาและงานโครงสร้าง ประกอบด้วย

1. โครงสร้างทางยกระดับ
2. สถานียกระดับ 7 แห่ง
3. สถานีใต้ดิน (งานสถาปัตยกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวก)
4. อาคารสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง (City Air Terminal)
5. โครงสร้างรองรับย่านจอดสับเปลี่ยนรถ
6. โรงซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ
7. สิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารเช่น บันไดเลื่อน ลิฟต์ ฯลฯ
8. งานถนนและปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อ

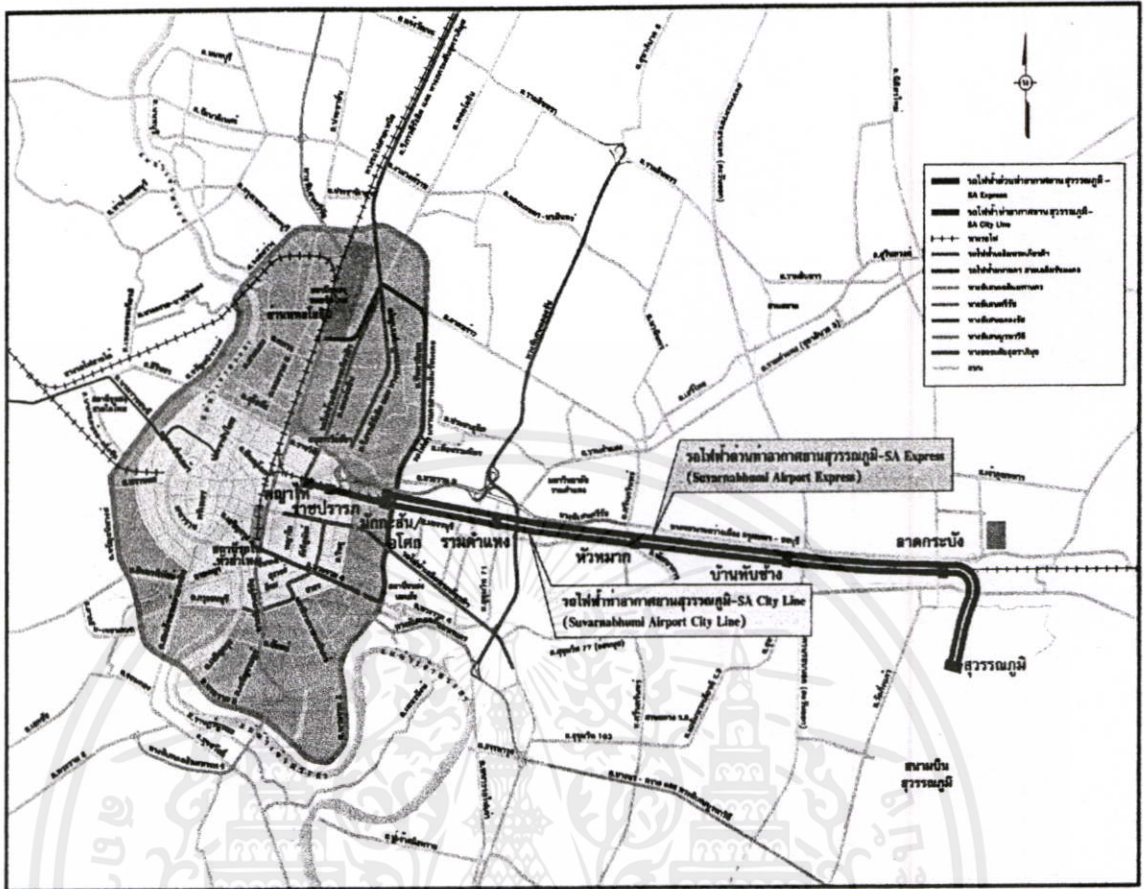
2.1.4.2 งานระบบรางและงานระบบไฟฟ้า - เครื่องกล

1. ระบบรางรถไฟ / แนวราง (Trackwork / Alignment)
2. ระบบอาณัติสัญญาณและระบบควบคุมการเดินรถ (Signaling & Train Control)
3. ระบบโทรคมนาคม (Communication)
4. ระบบจ่ายกำลังขับเคลื่อนด้วยพลังไฟฟ้า (Electrification)
5. ระบบจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection)
6. ระบบชานชาลาประตูอัตโนมัติ (Platform Screen Door)
7. อุปกรณ์ซ่อมบำรุงรักษาในโรงซ่อมบำรุง (Depot and Workshop Equipment)
8. ระบบการตรวจบัตรโดยสารและระบบขนถ่ายกระเป๋า (Check-in Facilities and Baggage Handling System)

2.1.4.3 งานจัดหาคู่มือโดยสารไฟฟ้า

1. รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 16 ตู้ (Suvarnabhumi Airport Express)
2. รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 15 ตู้ (Suvarnabhumi Airport City Line)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปแผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ
รูปที่ 2.1 แผนที่แสดงที่ตั้งโครงการ

2.2 แนวคิดและทฤษฎีในการวิจัย

2.2.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

สมยศ เชื้อไทย (2546) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย สมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช สยามินทราธิราชบรมราชูปถัมภ์ คราวไว้ ณ วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2540 เป็นปีที่ 52 ในรัชกาลปัจจุบัน โดยมีสาระสำคัญเป็นการร่วมในการปกครองและตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐเพิ่มขึ้น ตลอดจนทั้งปรับปรุงโครงสร้างทางการเมืองให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้ โดยได้คำนึงถึงความคิดเห็นของประชาชนเป็นสำคัญ ซึ่งสิทธิเสรีภาพของชาวไทย (มาตรา 26) เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่เป็นข้อจำกัดการใช้อำนาจของรัฐ

นอกจากนี้ประชาชนยังมีสิทธิได้รับข้อมูลคำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยราชการ หน่วยงาน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการใช้งานของนักศึกษาเท่านั้น ไม่นานแล้วให้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาตหรือการดำเนินโครงการหรือโครงการใดไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้ส่วนเสียสำคัญอื่นใดที่เกี่ยวกับคนหรือชุมชนท้องถิ่น และมีสิทธิแสดงความคิดเห็นของคนในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ตามกระบวนการแสดงความคิดเห็นของประชาชนที่กฎหมายบัญญัติ (มาตรา 59) และสิทธิส่วนบุคคลที่จะฟ้องร้องหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคล ให้รับผิดชอบเนื่องจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานนั้นย่อมได้รับการคุ้มครอง ทั้งนี้ ตามกฎหมายบัญญัติ (มาตรา 62) อีกทั้งรัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดนโยบาย การตัดสินใจทางการเมือง การวางแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง รวมทั้งการตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐทุกระดับ (มาตรา 76) (สมยศ เชื้อไทย. 2546)

2.2.2 แนวคิดทฤษฎี การมีส่วนร่วมพัฒนาของประชาชน

กฤตภาส อุตรวีรการ (2547) การดำเนินงานของหมู่บ้าน เพื่อให้เกิดการพัฒนาชนบทในแนวใหม่นั้น จะกำหนดจุดเน้น โดยประชาชน เพื่อให้ประชาชนได้ช่วยตัวเอง และทางราชการหรือองค์กรอื่น ๆ ให้การสนับสนุนเข้าช่วยเหลือภายหลัง โดยแท้จริงแล้วการมีส่วนร่วมของประชาชนควรจะมีอยู่ทุกขั้นตอนของขบวนการพัฒนา เริ่มตั้งแต่ร่วมกันคิด ร่วมกันวางแผน ร่วมกันปฏิบัติและร่วมกันทำนุบำรุงรักษาตลอดจนการกำหนดเป้าหมาย การตัดสินใจเรื่องราวต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน ในการดำเนินการ การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการพัฒนาชนบทนั้น ได้มีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบ และประเภทไว้ด้วยกันหลาย ๆ ทศนะ ซึ่งจะประกอบเป็นประโยชน์ต่อการศึกษ ถึงการดำเนินงานและการพัฒนาหมู่บ้าน ไว้เพื่อทราบดังนี้

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (2517) กล่าวว่ารูปแบบของการมีส่วนร่วมของประชาชนมีดังนี้

1. ประชาชนมีส่วนร่วมโดยตรง โดยผ่านองค์กรที่จัดตั้งขึ้น โดยประชาชน การรวมกลุ่มเยาวชนต่าง ๆ
2. ประชาชนมีส่วนร่วมทางอ้อม โดยผ่านองค์กรประชาชน กรรมการของกลุ่มหรือชุมชน
3. การที่ประชาชนมีส่วนร่วมโดยเปิดโอกาสให้ผ่านองค์กรที่ไม่ใช่ผู้แทนของประชาชน เช่น หน่วยงานหรือสถาบันที่เชิญชวน หรือเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเมื่อใดก็ได้ตลอดเวลา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไพรัตน์ เตชะรินทร์ (2527) ได้กล่าวถึงรูปแบบการมีส่วนร่วมไว้ดังนี้

1. องค์กรประชาชนที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ องค์กรเหล่านี้จะมีการจดทะเบียนในรูปแบบของสมาคม มูลนิธิ ตามกฎหมาย
2. องค์กรประชาชนที่จัดตั้งขึ้นอย่างไม่เป็นทางการ จะมีการรวมตัวกันเพื่อทำประโยชน์ต่อส่วนรวม เช่น ลูกเสือชาวบ้าน ชมรมศิษย์เก่า ชมรมกีฬา เป็นต้น
3. ตัวแทนบุคคลหรือตัวแทนองค์กรเอกชน เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในรูปแบบต่าง ๆ เป็นการเฉพาะกิจ

นอกจากนี้ท่านยังได้กล่าวถึงลักษณะของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการที่จะช่วยพัฒนาหมู่บ้านหรือชุมชนได้แก่

1. ประชาชนร่วมทำการศึกษา ค้นคว้าปัญหาและสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน ตลอดจนความต้องการของชุมชน
2. ประชาชนร่วมกันคิดหาและสร้างรูปแบบ และวิธีการพัฒนาเพื่อแก้ไขลดปัญหาของชุมชนหรือสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน ตลอดจนสนองความต้องการของประชาชน
3. ประชาชนร่วมนโยบายหรือแผนงาน หรือ โครงการ หรือกิจกรรมเพื่อจัดและแก้ปัญหา ตลอดจนสนองความต้องการของสังคม
4. ประชาชนร่วมกันตัดสินใจที่เป็นประโยชน์ในการที่จะใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม
5. ประชาชนร่วมจัด หรือปรับปรุงระบบบริหารงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
6. ประชาชนร่วมลงทุนในกิจกรรม โครงการของชุมชน ตามขีดความสามารถของตนเอง
7. ประชาชนร่วมปฏิบัติตามนโยบายแผนงาน โครงการ และกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมาย
8. ประชาชนร่วมติดตาม ควบคุม ประเมินผล และร่วมบำรุงรักษา โครงการ กิจกรรมที่ได้กำหนดไว้โดยเอกชนและรัฐบาลให้ใช้ประโยชน์ได้ตลอดไป

การพัฒนาชุมชนไม่ว่าจะจัดขึ้นในรูปแบบใด ๆ ก็ตามสิ่งที่ควรคำนึงถึงก็คือ ประชาชนสามารถพึ่งตนเองได้ ทั้งนี้โดยหน่วยงานไม่ว่าจะเป็นรัฐหรือเอกชน เป็นผู้ให้การสนับสนุนช่วยเหลือในส่วนที่คิดว่าเกินความสามารถของประชาชนที่จะกระทำได้ ความสำเร็จของการพัฒนาแบบระดมความร่วมมือต้องอาศัยการร่วมแรงร่วมใจ และร่วมสนับสนุนด้านปัจจัยที่สำคัญมีอยู่ 3 ประการ (อำนาจ อนันตชัย. 2526)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. การเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจของประชาชนเริ่มตั้งแต่การมีปัญหา สาเหตุของปัญหา การแก้ไขปัญหา ความคิดที่จะทำโครงการอะไร ซึ่งเกิดประโยชน์ต่อประชาชน โดยการให้ประโยชน์จากแรงงาน ทรัพยากรท้องถิ่นอย่างเต็มที่
2. การผสมผสานด้านแผนงาน และ โครงการของส่วนราชการ โดยการพัฒนาความรู้ทักษะ กระบวนการ ความสามารถด้านประชาชนคุณภาพของเจ้าหน้าที่ เพื่อแก้ปัญหาความเดือดร้อนสนองผลประโยชน์ได้อย่างถูกต้องตามเวลาและสถานที่
3. การสร้างองค์กรณ์ท้องถิ่น กลไกการประสานงบประมาณ ปัจจัย การดำเนินงานทั้งภาครัฐบาล และเอกชนความต้องการอันจำเป็นของประชาชน

การมีส่วนร่วมจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อประชาชนยอมรับความสำคัญในสิ่งนั้นว่าเป็นสิ่งที่ตรงกับความปรารถนาและผลประโยชน์ของตนเอง การกระทำใด ๆ ของบุคคลนั้นจะขึ้นอยู่กับตัวแปร 4 ประการคือ

1. ผลตอบแทนที่ได้รับนั้นเหมาะสม กับบทบาทหน้าที่ ๆ เขาครอบครองเพียงใด
2. ความพอใจหรือความไม่พอใจต่อผลที่ได้รับ
3. เมื่อเปรียบเทียบกับผู้อื่นแล้ว เขาเชื่อว่าเขาจะต้องได้รับผลนั้น
4. เขามีโอกาสที่จะได้รับผลตอบแทน ตามความคาดหวัง

ดังนั้นความพอใจจากสิ่งนั้นจะเพิ่มขึ้นหากเขาได้รับผลตอบแทนเพิ่มขึ้นในทาง ตรงกันข้ามความพอใจต่อสิ่งนั้นจะลดลงถ้าเขาได้รับผลตอบแทนลดลง

2.2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความพึงพอใจนั้น พบว่าปัจจัยต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจสามารถพิจารณาได้ ดังต่อไปนี้

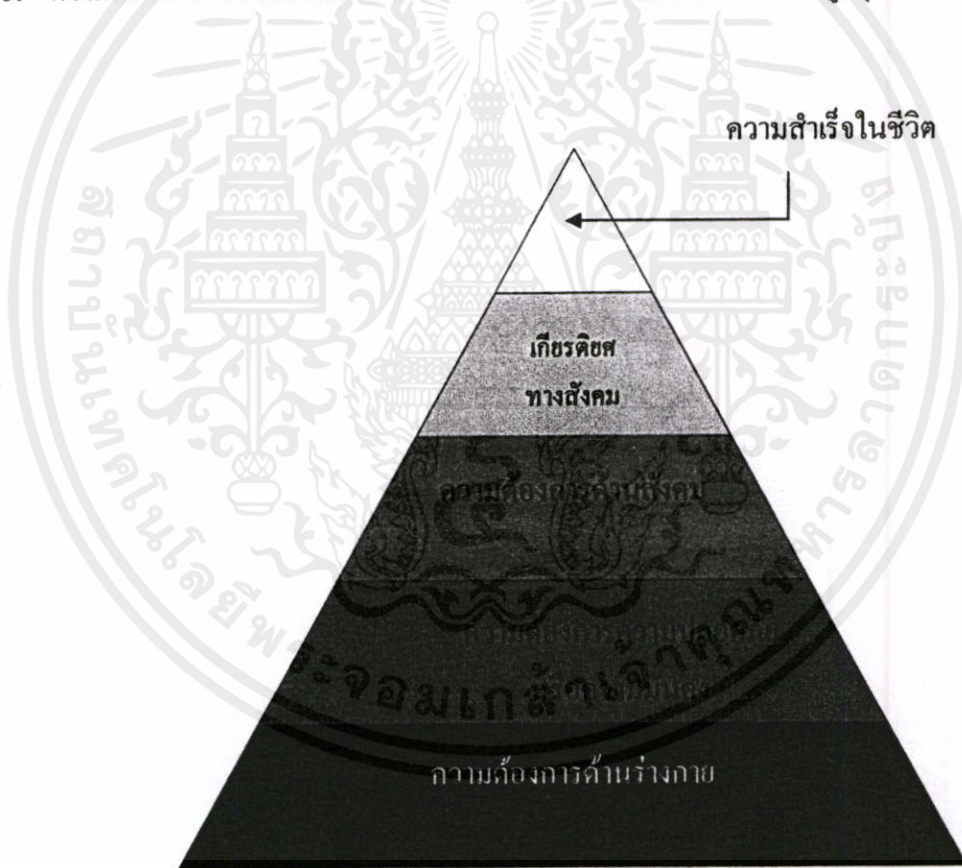
Herzberg , Mausner และ Syderman (1959) พบว่ามีปัจจัยสำคัญ 2 ประการ ได้แก่ กิจกรรมโดยพิจารณาที่เนื้อหาของกิจกรรมและสภาพแวดล้อมของกิจกรรม งานวิจัยนี้ได้ถูกรู้จักกันในนามของทฤษฎี เฮอร์สเบิร์ก โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้ศึกษามาอย่างต่อเนื่อง และพบปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจได้แก่ การประสบความสำเร็จในงานหรือกิจกรรมและความก้าวหน้า และประการสุดท้าย ลักษณะตัวของกิจกรรมหรือเนื้อหาเอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อสรุปการศึกษาของ เฮิร์ตเบิร์ก สรุปได้ว่า องค์ประกอบทางด้านปัจจัยที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจจะนำไปสู่ความพึงพอใจอย่างแท้จริง

ทฤษฎีของ มาสโลว์ ที่เป็นแนวคิดที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย คือทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจ ได้อธิบายถึงลำดับขั้นของความต้องการของมนุษย์ออกเป็นขั้นตอน ดังนี้

1. ความต้องการด้านร่างกาย เช่น อาหาร น้ำ ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค ความต้องการทางเพศ ความต้องการพักผ่อนหย่อนใจ
2. ความต้องการความปลอดภัยหรือความมั่นคง
3. ความต้องการด้านสังคม เป็นความต้องการเกี่ยวกับการอยู่ร่วมกันและยอมรับจากผู้อื่น
4. ความต้องการเกียรติยศทางสังคม คือความต้องการให้บุคคลอื่น ๆ ในสังคมยกย่องสรรเสริญ
5. ความต้องการที่จะ ได้รับความสำเร็จในชีวิต เป็นลักษณะความต้องการสูงสุดของมนุษย์



รูปที่ 2.2 แสดงทฤษฎีของ มาสโลว์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Crotchficd และ Ballanchy (1962) มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจอันเกิดจากการบรรลุขั้นตอนแต่ละขั้นตอนตามแนวคิดของมาสโลว์ โดยกล่าวว่าเมื่อนมนุษย์ได้รับการตอบสนองตรงตามความต้องการแล้ว การตอบสนองนั้นจะมีได้มีแรงจูงใจอีกต่อไป และจะมีลักษณะไม่พึงพอใจอีกต่อไปด้วย และนอกจากนั้น ลักษณะความต้องการของมนุษย์ในแต่ละขั้นจะมีความต้องการในแต่ละขั้นที่ครอบงำกัน อยู่ตลอดเวลา โดยเมื่อความต้องการขั้นตอนใดได้รับการตอบสนองความต้องการแล้ว ความต้องการในขั้นต่อ ๆ ไปจะเข้ามาแทนที่โดยไม่จำเป็นว่าขั้นตอนนั้น ๆ ต้องได้รับการตอบสนองอย่างเต็มที่

องค์ประกอบของความพึงพอใจนักวิชาการหลายท่าน ได้กล่าวถึงองค์ประกอบต่าง ๆ โดยอาจ นำเอามาพิจารณาได้ ดังนี้

Gillmer (1976) สรุปองค์ประกอบของความพึงพอใจได้แก่

1. ลักษณะทางสังคม ได้แก่ การมีความสัมพันธ์ที่ดีที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจ
2. ลักษณะของกิจกรรมที่ทำ ได้แก่ การมีความสัมพันธ์ที่ดีที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจ
3. ลักษณะของกิจกรรมที่ตรงกับความรู้ความสามารถ ความมั่นคงปลอดภัย ได้แก่ ความมั่นคงของกิจกรรม
4. การติดต่อสื่อสาร ได้แก่ การสื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมเป็นไปอย่างราบรื่น
5. สภาพการทำงาน ได้แก่ สภาพแวดล้อม เสียง แสง อากาศ เป็นต้น

Dersal (1968) ได้กล่าวถึงปัจจัยหรือตัวแปรที่เอื้ออำนวยต่อความพึงพอใจนั้น ประกอบด้วย นโยบาย และการบริหารของหน่วยงานหรือองค์กรนั้น ๆ สภาพลักษณะกิจกรรมความสัมพันธ์ผู้ร่วมกิจกรรม และผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม

2.2.4 โครงการก่อสร้าง (Construction Project)

ธุรกิจก่อสร้างนับว่าเป็นส่วนสำคัญในการสร้างรายได้แก่ประชาชาติในประเทศไทย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความต้องการสิ่งปลูกสร้างเกี่ยวกับสาธารณูปโภคพื้นฐาน หรือจะการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้น แม้จะมีการชะลอตัวลงบ้าง ในยุควิกฤตเศรษฐกิจ ในช่วงปี 2540 – 2541 แต่อย่างไรก็ดี หากพิจารณาจากตัวเลขสรุปผลิตภัณฑ์ประชาชาติ แยกตามสาขาการผลิตของปี พ.ศ. 2538 และตัวเลขภาคการณธ์ของปี พ.ศ. 2539 พบว่าในสาขาการก่อสร้างจะมีค่าอยู่ระหว่าง ร้อยละ 6 ถึง ร้อยละ 8 ของรายได้ผลิตภัณฑ์ประชาชาติทั้งหมด ซึ่งถือได้ว่าอยู่ในเกณฑ์สูงพอสมควร (วิสูตร จิระคำแก . 2544)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับในช่วงเศรษฐกิจเฟื่องฟู มูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติในสาขาก่อสร้างอาจมีค่ามากกว่าที่ระบุข้างต้น ดังนั้นจะเห็นว่าแนวโน้มอนาคตสำหรับธุรกิจสาขานี้ จึงเป็นสิ่งที่น่าติดตามและให้ความสนใจในการศึกษาวิจัย เพื่อให้ได้ผลผลิตที่ดีขึ้น มีต้นทุนที่ลดลงและสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ในระดับสากลได้

ประเภทของงานก่อสร้าง สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มตามลักษณะของงานได้ 4 ประเภท ดังนี้

1. งานก่อสร้างที่อยู่อาศัย (Residential Construction) ซึ่งในปัจจุบันประชาชนทั่วไปนิยมซื้อจากผู้ประกอบการค้าอสังหาริมทรัพย์ที่มีการพัฒนาที่ดิน พร้อมก่อสร้างให้เสร็จ ทั้งนี้มีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไปแล้วแต่ความต้องการของลูกค้า เช่น แบบบ้านเดี่ยว, แบบบ้านแถวหรือทาวเฮาส์ และแบบอาคารชุดพักอาศัย หรือ ห้องเช่า
2. งานก่อสร้างเพื่อธุรกิจการค้า (Building Construction for Business) งานก่อสร้างประเภทนี้หมายถึง งานอาคารเพื่อวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการค้า เช่น ศูนย์การค้า อาคารสำนักงาน เป็นต้น โดยขนาดของอาคารอาจเล็ก หรือใหญ่ แล้วแต่ขนาดโครงการแต่ส่วนใหญ่จะมีภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุน การออกแบบอาคารเพื่อธุรกิจการค้า มักจะทำโดยสถาปนิก และวิศวกรผู้เชี่ยวชาญในแต่ละระบบ ตั้งแต่งานสถาปัตยกรรม งานโครงสร้าง งานระบบสุขาภิบาล และดับเพลิง งานระบบไฟฟ้าและสื่อสาร งานระบบปรับอากาศและงานระบบอื่น ๆ ในงานก่อสร้างมักนิยมมีผู้รับเหมาก่อสร้างหลัก (Main Contractor หรือ General Contractor) รับผิดชอบงานโครงสร้างและสถาปัตยกรรม โดยมีผู้รับเหมาเฉพาะทาง (Special Contractor) เป็นผู้รับผิดชอบงานระบบต่าง ๆ ทั้งนี้อาจอยู่ภายใต้ผู้รับเหมาหลัก หรือเจ้าของงานอาจจ้างโดยตรงก็ได้ แล้วแต่ความเหมาะสม และนโยบายของเจ้าของงาน
3. งานก่อสร้างด้านอุตสาหกรรม (Industrial Construction) งานก่อสร้างอาคาร โรงงานงานระบบการผลิตที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุตสาหกรรม ถือได้ว่าอยู่ในงานประเภทนี้ ทั้งนี้งานก่อสร้างด้านอุตสาหกรรมอาจใช้เทคโนโลยีที่ไม่สูงนักซึ่งผู้ออกแบบที่มีความชำนาญทั่วไปสามารถทำได้และการก่อสร้างก็สามารถดำเนินงาน โดยผู้รับเหมาทั่วไปได้ สำหรับงานอาคารด้านอุตสาหกรรมที่มีความล้ำหน้าด้านเทคโนโลยีการผลิตมาก ๆ เช่น โรงงานปิโตรเคมี ต้องการผู้ออกแบบที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ ในการผลิตนั้น ๆ และการก่อสร้างในส่วนสำคัญในกระบวนการผลิตก็ต้องใช้ผู้รับเหมาเฉพาะทางที่มีความชำนาญด้วย เพื่อให้งานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. งานก่อสร้างขนาดใหญ่หรืองานสาธารณูปโภค (Heavy Engineering or Infrastructure Construction) โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน โดยทั่วไปแล้วจะลงทุนโดยภาครัฐ ทั้งนี้เพราะความต้องการของเงินทุนจำนวนมาก แต่ในปัจจุบันมีการให้ภาคเอกชนที่มีความสามารถในการระดมทุนเข้ามาลงทุนได้ ในลักษณะการแบ่งปันผลประโยชน์กับภาครัฐ และเมื่อมีการใช้งานไปครบช่วงระยะเวลาที่กำหนดแล้ว โครงการดังกล่าวก็จะตกเป็นของรัฐต่อไป เช่น โครงการทางด่วน หรือระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เป็นต้น สำหรับการออกแบบงานสาธารณูปโภคขนาดใหญ่มักจะดำเนินงานโดยวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเป็นแกนนำในการออกแบบ โดยผู้ออกแบบส่วนอื่น ๆ ร่วมทีม ส่วนงานก่อสร้างจะทำโดยผู้รับเหมาก่อสร้างที่มีประสบการณ์และมีเทคโนโลยีของบริษัทเพียงพอ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการร่วมทุนกันระหว่างผู้รับเหมาก่อสร้างระดับใหญ่จากภายในประเทศไทย กับผู้รับเหมาระดับแนวหน้าจากต่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อความมั่นใจในความสำเร็จของโครงการตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณางานก่อสร้างแต่ละประเภทที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วจะเห็นว่ามียุ่อย่างหนึ่งที่เหมือนกัน ไม่ว่าจะเป็นงานก่อสร้างประเภทใด นั่นคือลักษณะการดำเนินงานแบบโครงการ

โครงการ หมายถึง กิจการใด ๆ ที่ประกอบด้วยคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- มีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน
- มีกำหนดเวลาเริ่ม และ สิ้นสุด
- การกำหนดโครงการจะมีเป้าหมายที่ชัดเจนในด้านงบประมาณ กำหนดเวลาของงานต่าง ๆ ในโครงการ คุณภาพที่ต้องการ
- มีความเป็นเอกลักษณ์ (Unique) หรือมีลักษณะเฉพาะ

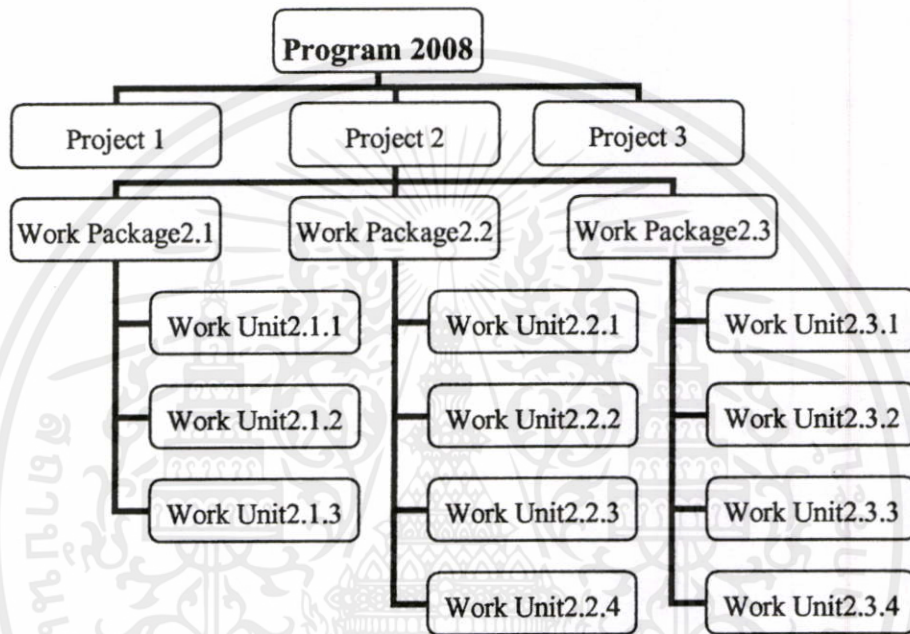
วัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการก่อสร้าง จะถูกกำหนดโดยความต้องการของลูกค้า ซึ่งหมายถึงผู้ที่รับผลงานก่อสร้างนั้น ๆ การกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการก่อสร้างเป็นสิ่งที่ผู้บริหารโครงการ ควรให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก ทั้งนี้เพราะหากไม่มีจุดหมายที่ชัดเจนแล้ว ก็จะทำให้การวางแผนงานต่าง ๆ เพื่อให้ได้บรรลุวัตถุประสงค์ทำได้ยาก หรือมีโอกาสผิดพลาดสูง

การกำหนดเวลาเริ่ม และ สิ้นสุดโครงการ ให้เป็นไปในกรอบเวลาที่ชัดเจน ซึ่งอาจจะสั้นหรือยาวขึ้นอยู่กับขนาดของโครงการที่จะทำ ทั้งนี้โครงสร้างของการจัดการโครงการ จะเป็นดังรูปที่ 2.3 จากการศึกษาโครงการก่อสร้างจะประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ย่อมต้องการการบริหารและการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จัดการ โครงการที่ดี ดังนั้น เราจึงอาจได้คำจำกัดความของการบริหารโครงการว่า “การจัดการ การใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่าง

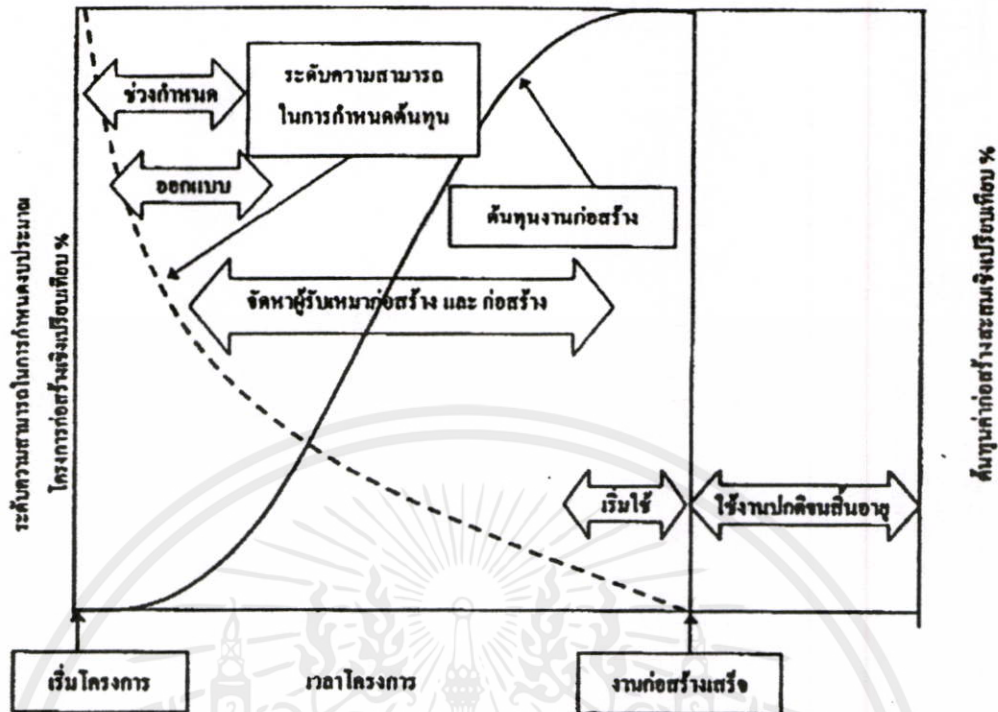
เหมาะสมและสมบูรณ์ที่สุด เพื่อให้การดำเนินงานโครงการบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้” โดยทรัพยากรดังกล่าว หมายถึง บุคลากร รวมถึงความเชี่ยวชาญ ความสามารถ ความร่วมมือของทีมงาน เครื่องมือ เครื่องใช้ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนข้อมูลระบบงาน เทคนิค เงินทุน และเวลา



รูปที่ 2.3 แสดงตัวอย่างโครงสร้างของโครงการก่อสร้าง (คัดแปลงจาก วิสูตร จิระคำเกิง. 2544)

โดยปกติแล้วเป้าหมายในการดำเนินโครงการมักกำหนดเป็น 3 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ต้นทุน เวลา คุณภาพ ซึ่งทั้ง 3 องค์ประกอบนั้นมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และจะต้องถูกกำหนดอย่างรอบคอบ ในช่วงเวลาที่เหมาะสมด้วย การใช้เวลาในการศึกษารายละเอียด โครงการก่อสร้างตั้งแต่ช่วงเริ่มโครงการ จะทำให้การกำหนดเป้าหมายต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และคืบหน้าไปได้ในทางปฏิบัติ ดังแสดงในรูปที่ 2.4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.4 แสดงระดับความสามารถในการกำหนดต้นทุนโครงการ ในช่วงเวลาต่างๆ ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง (ดัดแปลงจาก วิสูตร จิระคำเกิง. 2544)

จากการที่โครงการก่อสร้างมีลักษณะชั่วคราว คือมีจุดเริ่มต้นและมีจุดสิ้นสุดที่ชัดเจน โดยแต่ละช่วงมีกิจกรรมมากน้อยต่างกัน โดยสามารถแบ่งวงจรชีวิตของโครงการออกเป็น 4 ช่วง ดังแสดงในรูปที่ 2.5 ได้แก่

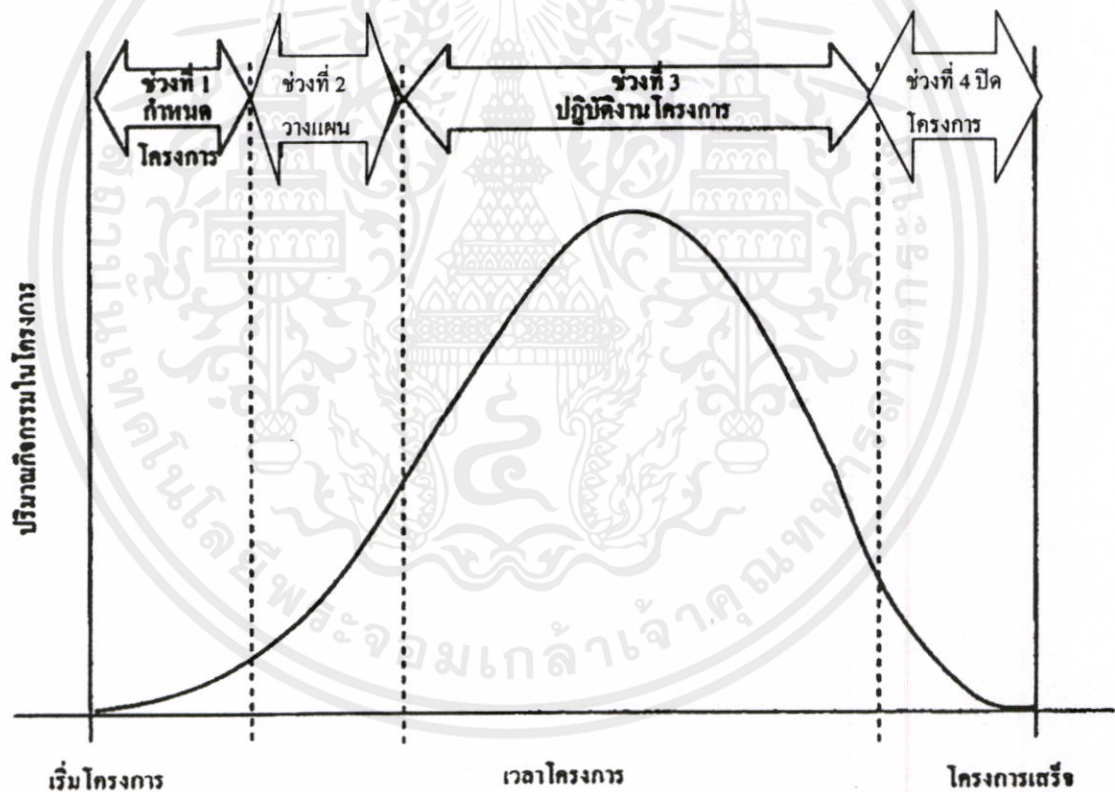
ช่วงที่ 1 : กำหนดโครงการ (Defining the Project) กิจกรรมในช่วงนี้เป็นการเริ่มโครงการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ เพื่อดูความเป็นไปได้ รวมถึงการประเมินเลือกแนวทางต่างๆ ในการดำเนินโครงการ รวมถึงการจัดทำข้อเสนอโครงการ เพื่อรับการรับรองหรืออนุมัติ

ช่วงที่ 2 : วางแผน (Planning) หลังจากมีการตัดสินใจที่จะดำเนินโครงการแล้ว ทีมบริหารโครงการจะต้องทำงานหนักในขั้นตอนนี้ คือ การวางแผนปฏิบัติโครงการ โดยครอบคลุมด้าน เวลาของกิจกรรมต่างๆ และเวลาของโครงการ , ต้นทุนหรืองบประมาณ และคุณภาพ ทั้งนี้รวมถึงการจัดบุคลากรเพื่อรับผิดชอบงานต่างๆ ที่ได้วางแผนไว้ด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ช่วงที่ 3 : ปฏิบัติโครงการ (Implementing) แผนที่ได้จัดทำอย่างดีจะถูกนำไปปฏิบัติ เพื่อให้ได้ตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ โดยช่วงนี้จะประกอบไปด้วย 3 กิจกรรมหลักได้แก่ การเริ่มปฏิบัติโครงการ , การติดตามตรวจสอบและควบคุมการปฏิบัติงาน , การแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในการปฏิบัติงาน , การแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในการดำเนินงาน รวมถึงการแก้ไขข้อขัดแย้งระหว่างกลุ่มผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ ระหว่างนั้นด้วย

ช่วงที่ 4 : ปิดโครงการ งานที่ทำในช่วงปิดโครงการจะครอบคลุมตั้งแต่ การส่งมอบและการตรวจรับงาน ในบางกรณีอาจมีการอบรมการใช้งาน โดยมีคู่มือการใช้งานประกอบด้วย นอกจากนี้ผู้บริหารโครงการควรจัดทำรายงานปิดโครงการ เพื่อเป็นการบันทึกปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และการแก้ไขระหว่างปฏิบัติงานโครงการ รวมถึงเทคโนโลยีที่ได้พิจารณาขึ้นมาใหม่ และอื่น ๆ ที่คิดว่าจะมีประโยชน์กับโครงการก่อสร้างต่อไปในอนาคต



รูปที่ 2.5 แสดงปริมาณกิจกรรมในโครงการก่อสร้าง ตามระยะเวลาในวงจรชีวิตโครงการ

(คัดแปลงจาก วิสูตร จิระคำแข็ง. 2544)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 การศึกษางานวิจัยในประเทศไทย

นายพรชัย สกุดแท้ (2547) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้ทำการศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนต่อทางหลวงในจังหวัดลำปาง กรณีศึกษาในทางสายเลี้ยวเมืองลำปาง มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงความพึงพอใจของประชาชน และเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชน ต่อการดำเนินงานก่อสร้างทางสายเลี้ยวเมืองลำปาง ประชากรคือ ผู้ใช้ทางที่อาศัยอยู่ในบริเวณที่มีการก่อสร้างปรับปรุงทางย่านชุมชน และผู้ใช้ทางทั่วไปที่ใช้เส้นทางที่มีการก่อสร้างปรับปรุงย่านชุมชน สุ่มตัวอย่างด้วยวิธี Quota Sampling จำนวน 370 คน เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมุติฐาน ด้วย t-test

ผลการวิจัยสรุปว่า

1. ประชาชนผู้อาศัยในบริเวณก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางมีความพึงพอใจต่อทางหลวงดังนี้
 - 1.1 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อทางหลวงที่ยังไม่ได้ปรับปรุง ด้านกายภาพ ความปลอดภัย และด้านความสะดวก ในระดับปานกลาง
 - 1.2 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อทางหลวงที่อยู่ระหว่างการปรับปรุง ด้านกายภาพ ความปลอดภัย และด้านความสะดวก ในระดับปานกลาง
 - 1.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อทางหลวงที่ทำการปรับปรุงแล้ว ด้านกายภาพ และด้านความสะดวก ในระดับปานกลาง มีความความพึงพอใจด้านความปลอดภัยในระดับน้อย
 - 1.4 ประชาชนมีความต้องการให้ทำการปรับปรุงทางหลวงด้านกายภาพ ความปลอดภัย และด้านความสะดวก ในระดับปานกลาง
2. ประชาชนผู้ใช้เส้นทางทั่วไปมีความพึงพอใจต่อทางหลวงดังนี้
 - 2.1 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อทางหลวงที่ยังไม่ได้ปรับปรุง ด้านกายภาพ ความปลอดภัย และด้านความสะดวก ในระดับปานกลาง
 - 2.2 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อทางหลวงที่อยู่ระหว่างการปรับปรุง ด้านกายภาพ ความปลอดภัย และด้านความสะดวก ในระดับปานกลาง
 - 2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อทางหลวงที่ได้รับการปรับปรุงแล้ว ด้านกายภาพ ความปลอดภัย และด้านความสะดวก ในระดับปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์หรือสงวนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4 ประชาชนมีความต้องการให้ทำการปรับปรุงทางหลวงด้านกายภาพ ความปลอดภัย และด้านความสะดวก ในระดับปานกลาง

การเปรียบเทียบความพึงพอใจ

1. เปรียบเทียบจำแนกผู้ใช้ทาง 2 กลุ่ม คือ 1.) ประชาชนผู้อาศัยในบริเวณก่อสร้างปรับปรุงเส้นทาง และ 2.) ประชาชนผู้ใช้เส้นทางทั่วไป ดังนี้
 - เปรียบเทียบความพึงพอใจต่อทางหลวงที่ยังไม่ได้ปรับปรุงโดยภาพรวมด้านกายภาพ ความปลอดภัยและความสะดวก ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ
 - เปรียบเทียบความพึงพอใจต่อทางหลวงที่อยู่ระหว่างการปรับปรุงโดยภาพรวมด้านกายภาพ ความปลอดภัยและความสะดวก ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ
 - การเปรียบเทียบความพึงพอใจต่อทางหลวงที่ปรับปรุงแล้วโดยภาพรวมด้านกายภาพ ความปลอดภัยและความสะดวก พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยประชาชนผู้ใช้ทางทั่วไปมีความพึงพอใจมากกว่าผู้อาศัยในบริเวณก่อสร้างปรับปรุงเส้นทาง
 - การเปรียบเทียบความต้องการของประชาชนต่อทางหลวงพบว่าความต้องการด้านความปลอดภัยมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยประชาชนผู้ใช้ทางที่อาศัยในบริเวณก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางมีความต้องการมากกว่าผู้ใช้ทางทั่วไป

แสดงให้เห็นว่าการปรับปรุงทางหลวงของกรมทางที่ดำเนินการอยู่ ไม่ได้ส่งผลให้ความพึงพอใจของประชาชนเพิ่มขึ้นเลย แดกกลับลดลง ซึ่งมีผลมาจากการไม่ได้ตอบสนองความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง ดังนั้นก่อนดำเนินการ โครงการกรมทางหลวงควรมีการซักถามความต้องการของประชาชนเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบปรับปรุง ให้สอดคล้องกับความต้องการ และความจำเป็นของประชาชนด้วย

นายกฤตภาส อุดรวิริการ (2547) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ทำการศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวงกรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1006 คอนเซียงใหม่-อำเภอสันกำแพง (รวมทางหลวงหมายเลข 1147)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ได้เริ่มดำเนินการ เมื่อเดือนเมษายน 2547 เพื่อปรับปรุงชีวิตนซึ่งชำรุดทรุดโทรมนอกจากนี้ยังต้องการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้มีความสวยงาม เป็นระเบียบเรียบร้อย อีกทั้งยังปรับปรุงให้มีแสงสว่างตลอดเส้นทาง ซึ่งจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเดิมแล้วยังจะช่วยเพิ่มความสะอาดสบายในการขับขี่อีกด้วย แต่ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างได้เกิดปัญหาขึ้น จึงทำให้ผู้วิจัยต้องการที่จะศึกษาถึงความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวงสายนี้ว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณการก่อสร้างและผู้ที่ใช้รถใช้ถนนทั่วไปนั้น มีความพึงพอใจและไม่พึงพอใจต่อโครงการ ซึ่งแยกเป็นปัจจัย ก่อน ระหว่างและหลังการดำเนินการ เพื่อลดปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้น และให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ จะทำการวิเคราะห์ผลการศึกษาโดยใช้โปรแกรม SPSS ซึ่งจะหาค่าความถี่ ร้อยละ และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ และบริเวณที่ประชาชนอาศัยอยู่และประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

ในการศึกษาครั้งนี้ได้เก็บข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 300 ราย และช่วงที่อยู่อาศัยกำหนดให้มีอยู่ทั้งหมด 4 ช่วง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถามวิงผู้ดำเนินการวิจัยจัดทำขึ้น ให้มีลักษณะที่ง่ายต่อการตอบ และยังครอบคลุมวัตถุประสงค์ที่ผู้วิจัยตั้งเอาไว้ โดยมีลักษณะคำถามปลายปิด Close-end Question และคำถามปลายเปิด Open-end Question เพื่อรวบรวมข้อมูล โดยแบ่งคำถามสำหรับการศึกษา ดังนี้

ส่วนที่ 1 คำถามเพื่อรวบรวมข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 คำถามที่เกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรูปแบบทางด้านวิศวกรรม

ส่วนที่ 3 การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณที่มีการก่อสร้าง และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปการศึกษาถึงความพึงพอใจของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณที่มีการก่อสร้างและรูปแบบทางวิศวกรรมที่เหมาะสมและผลกระทบจากรูปแบบการก่อสร้างและการบูรณะทางหลวง โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วง

ช่วงที่ 1 ก่อนการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงฯ

ช่วงที่ 2 ระหว่างการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงฯ

ช่วงที่ 3 หลังทำการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงฯเสร็จเรียบร้อยแล้ว

สำหรับการทดสอบสมมติฐานในการศึกษา จะทำการหาความสัมพันธ์ของความพึงพอใจของประชาชนของต่อโครงการก่อสร้าง ที่มีต่อปัจจัยและปัญหาต่างๆในระหว่างการก่อสร้างโดยจะพิจารณาเฉพาะปัจจัยที่ประชาชนมีความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ และไม่พึงพอใจ และปัญหาที่มีความสำคัญเหมือนกันทุกช่วง และในการหาความสัมพันธ์นี้จะใช้สถิติแบบ ไคสแควร์ (Chi-square) ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า โครงการควรมีการแก้ไขปัญหาคความพึงพอใจของประชาชน ก่อนการดำเนินการก่อสร้างในเรื่องของการกำหนดระยะเวลาในการก่อสร้างให้เหมาะสม เนื่องจากผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณที่มีการก่อสร้างนั้นจะได้รับผลกระทบโดยตรง เช่น ปัญหาเรื่องความสะดวกสบายในการเดินทางเข้าออก ปัญหาเรื่องฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ ปัญหาในเรื่องการค้าขาย เป็นต้น เพราะถ้าหากโครงการใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนานเกินไป จะทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน เกิดความไม่พึงพอใจต่อโครงการ อาจแก้ไขปัญหาลในเรื่องนี้ได้ 2 วิธีด้วยกัน คือ 1) คือทำการแบ่งสัญญา ก่อสร้างของโครงการให้มากขึ้น เพื่อเพิ่มจำนวนผู้รับเหมางานและลดระยะเวลาการดำเนินงานลง 2) กำหนดในข้อกำหนดหรือเงื่อนไขในการทำสัญญาเกี่ยวกับการจ่ายเงิน โดยจ่ายแบบ Unit Cost หรือจ่ายตามความเป็นจริงของปริมาณงานจะเป็นการช่วยเร่งผู้รับเหมาให้ทำงานเร็วขึ้น

สำหรับในช่วงระหว่างดำเนินการก่อสร้างนั้น ควรจัดให้มีมิกองวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างกองไว้ข้างทาง เพื่อความปลอดภัยของประชาชน นอกจากนี้ยังควรจัดการเรื่องฝุ่นละอองและมลภาวะทางอากาศ จัดการฉีดน้ำ เพื่อลดฝุ่นละอองบ่อยๆ ครั้ง

นอกจากนี้ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของประชาชนทุกช่วง และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ก่อนการดำเนินการก่อสร้างควรพิจารณาในเรื่อง รูปแบบการก่อสร้างถนนโดยรวมก่อน ส่วนในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างควรพิจารณาปัจจัยเรื่อง ใช้วัสดุตรงตามแบบที่กำหนด การมีอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องจักร ที่ใช้ในการก่อสร้างให้เหมาะสม และหลังจากการก่อสร้างเสร็จ ควรพิจารณาในเรื่องมีป้ายจราจร ป้ายบอกทิศทางและตำแหน่งของสถานที่ต่างๆ และป้ายแนะนำเป็นต้น เนื่องจากว่าเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญกับความพึงพอใจของประชาชนในทุกช่วง ซึ่งนั่นหมายถึงประชาชนในทุกช่วง และประชาชนที่ใช้รถใช้ถนน มีความพึงพอใจที่แตกต่างกันและไม่สอดคล้องกันนั่นเอง

สิริทัศน์ วงศ์ประเสริฐ (2542) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้ศึกษาการก่อสร้างถนนสี่ช่องจราจร ที่มีผลกระทบต่อชุมชนศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัดลำปาง โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อทราบว่าการก่อสร้างถนน 4 ช่องจราจรทำให้เกิดผลกระทบกับชุมชนทั้งระหว่างก่อสร้างและหลังก่อสร้างเสร็จแล้ว และเพื่อเป็นแนวทางการศึกษาวิจัยผลกระทบต่อชุมชนในกรณีก่อสร้างที่มีลักษณะคล้ายกันได้ ซึ่งในการศึกษานี้ได้ใช้วิธีการเชิงคุณภาพเป็นหลักและมีการเก็บรวบรวมข้อมูลทางเอกสาร วารสาร หนังสือ ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งยังมีการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการก่อสร้างถนนสี่ช่องจราจรในจังหวัดลำปาง

ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบของการการก่อสร้างถนนสี่ช่องจราจรที่มีผลกระทบต่อชุมชนศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัดลำปาง ส่วนใหญ่จะมีผลกระทบค่อนข้างสูงกับชุมชนที่มีประชาชนหนาแน่น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในบริเวณที่เส้นทางตัดผ่าน ซึ่งปัญหาที่พบคือ ปัญหาของถนนที่สูงกว่าระดับบ้านเรือนของประชาชน ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นในขณะที่ทำการก่อสร้างและปัญหาการสัญจรไปมาของประชาชนในชุมชน ดังนั้นในการสำรวจออกแบบนอกจากความสำคัญในทางวิศวกรรมควรมีการเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการแก้ไขปัญหาดังแต่เริ่มต้น และปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งที่โครงการสายลำปาง-เชียงใหม่ได้รับผลกระทบและทำให้เกิดความเสียหายล่าช้าต่อโครงการ คือปัญหาผู้รับเหมาทำงาน การดำเนินการในขั้นตอนการประมูลงาน ในการเลือกสรรผู้รับเหมาก่อสร้างมาทำสัญญาการก่อสร้าง ส่วนใหญ่จะคำนึงถึงผู้ทำการประกวดราคาต่ำเป็นสำคัญ แต่ต่อไปควรทำการคำนึงถึงศักยภาพทางการเงินและการบริหารงานเป็นองค์ประกอบในการพิจารณาคัดเลือกด้วย เพื่อให้ได้ผู้รับเหมาที่มีคุณภาพและเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดกรณีการทิ้งงานซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระยะเวลาของโครงการอีกด้วย

2.3.2 การศึกษางานวิจัยต่างประเทศ

BIMAL KANTI PAUL (1995) *Kansas State University, Manhattan, U.S.A.* ได้ทำการวิจัยเรื่อง *Farmers' Responses to the Flood Action Plan (FAP) of Bangladesh: An Empirical Study*

ซึ่งเป็นผลลัพธ์ของการสำรวจพื้นที่จัดเตรียมสำหรับการสนับสนุนการแก้ปัญหาน้ำท่วมของบังคลาเทศ เป็นแนวความคิดของรัฐบาลในการทำให้แผนของโครงการบรรลุมูลในการป้องกันน้ำท่วม การวิจัยนี้ใช้แบบสอบถาม ตามกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มชาวนาที่ทำการสูบน้ำออกจากหมู่บ้านมาช่วยตอบแบบสอบถาม การสำรวจในพื้นที่นี้ทำในช่วงฤดูร้อนของปี 1992

กลุ่มตัวอย่างสุ่มเป็น 3 ประเภท คือ ชาวนาที่มีพื้นที่เพาะปลูกขนาดเล็ก คือ ไม่เกิน 10000 ตร.ม. ชาวนาที่มีพื้นที่เพาะปลูกขนาดกลาง 10000-30000 ตร.ม. ชาวนาที่มีพื้นที่เพาะปลูกขนาดใหญ่ มากกว่า 30000 ตร.ม. ขึ้นไป

ได้จำนวนตัวอย่าง 164 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นการสัมภาษณ์หัวหน้าครอบครัว ซึ่งคำถามจะมุ่งเน้นเรื่องผลกระทบจากการก่อสร้างเขื่อนกั้นน้ำเป็นหลัก ซึ่งเป็นคำถามแบบปิด และสุดท้ายจะเป็นคำถามแบบเปิดเพื่อให้แสดงความคิดเห็น

สิ่งที่ค้นพบจากการตรวจสอบนั้นคือ การสำรวจในพื้นที่แสดงถึงการตอบสนองที่ไม่ค่อยดีนักกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่อาจจะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างของเขื่อนกั้นตามแม่น้ำหลักๆของบังคลาเทศ ซึ่งจำนวนของผลกระทบที่เป็นอันตรายที่ถูกกล่าวถึงโดยผู้ตอบแบบสอบถามมีน้อยกว่าผลกระทบของการก่อสร้างเขื่อนกั้นน้ำที่จะเกิดขึ้นจริง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถึงแม้ว่าการนำเสนอการศึกษาจากผู้ค้าคนได้นำไปสู่การชุมนุมของฝ่ายตรงข้ามซึ่งก็คือผู้ไม่เห็นด้วยในแผนการสร้างเขื่อน ฝ่ายตรงข้ามนี้สามารถนำมาเป็นประโยชน์ต่อการศึกษานี้ได้ การทำโครงการให้สำเร็จนั้นเป็นขั้นตอนการทำงานของโครงการ FAP ซึ่งจะมีขั้นตอนเป็นลำดับขั้น เพราะฉะนั้น พวกเขายังมีเวลาที่จะจัดเตรียมการประชาสัมพันธ์ ไปสู่เกษตรกร เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่างๆ ของโครงการสร้างเขื่อนกั้นน้ำ และจะต้องพยายามอย่างขยันขันแข็ง อาจต้องการส่วนประกอบที่จะเปลี่ยนทัศนคติของชาวบ้าน ไปยังการอธิบายผลกระทบและผลเสียจากปัญหาน้ำท่วม

P.M. SYAGGA and W.H.A. OLIMA (1996) *University of Nairobi, Kenya* ได้ทำการวิจัยเรื่อง The Impact of Compulsory Land Acquisition on Displaced Households:

The Case of the Third Nairobi Water Supply Project, Kenya

เขื่อนไทก้าเป็นที่รู้จักกันดีซึ่งอยู่ในโครงการ Third Nairobi Water Supply Project ซึ่งตั้งอยู่ที่มูรันก้า ใจกลางของเมืองห่างจากไนโรบี 60 กม. ซึ่งในอนาคตจะใช้เป็นแหล่งน้ำของเมืองไนโรบี ซึ่งเป็นเมืองหลักของประเทศเคนยา โครงการนี้เป็นโครงการที่เกี่ยวกับการจัดการน้ำที่ใหญ่ที่สุดของเทศบาลเมืองไนโรบี ซึ่งจะช่วยเหลือเพิ่มปริมาณของน้ำได้เป็น 460,000 ลบ.ม./วัน จากเดิม 194,200 ลบ.ม./วัน ซึ่งเพียงพอต่อการเจริญเติบโตของเมืองไนโรบีที่จะต้องการใช้น้ำในปี 2005 ซึ่งโครงการนี้ต้องใช้เงินสร้าง 30.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สามารถรองรับน้ำได้ 70 ล้าน ลบ.ม. โครงการนี้ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีชาวนาเป็นเจ้าของที่ดินใช้เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง ถึงแม้ว่าจากนี้ไปโครงการจะไปส่งผลกระทบต่อผู้คนในชนบท แต่จุดประสงค์ของโครงการเป็นการจัดสรรน้ำให้กับเมืองไนโรบี โครงการนี้จะเริ่มก่อสร้างในปี 1989 แล้วเสร็จในปี 1994 การก่อสร้างเขื่อนทำให้ผู้คนมากมายจะต้องอพยพย้ายถิ่นที่อยู่ไปสู่พื้นที่ใหม่ นอกเมืองมูรันก้า ซึ่งจะกลายเป็นเมืองศูนย์กลางเกษตรกรรมแห่งใหม่ของเคนยา ครอบครัวที่โดนผลกระทบจะได้รับเงินชดเชยจากสภาของเมืองไนโรบี และจะต้องอพยพคนไปยังที่แห่งใหม่ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่จะต้องซื้อที่ดินใหม่ให้แก่เกษตรกร งานวิจัยนี้เป็นการสำรวจผลกระทบของการย้ายที่อยู่ของประชาชน เพื่อให้เกิดผลดีต่อโครงการ งานวิจัยนี้เป็นการชี้แจงผลกระทบจากโครงการ Third Nairobi Water Supply Project ซึ่งเป็นการวิจัยใน 2 ประเด็น คือ

1. ผลกระทบต่อครัวเรือน มีแนวโน้ม คีขึ้นหรือเลวลง พิจารณาในประเด็นของสถานะทางเศรษฐกิจของเกษตรกร
2. กระบวนการการได้มาซึ่งที่ดิน จะสามารถจัดการให้ครัวเรือนที่ต้องย้ายถิ่นฐานให้ดีที่สุดได้อย่างไร

กระบวนการการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารแบ่งประชากรออกเป็น 4 กลุ่ม เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. เจ้าของที่ดินซึ่งครอบครองที่ดินทั้งหมด
2. เจ้าของที่ดินซึ่งครอบครองที่ดินบางส่วน
3. เจ้าของที่ดินซึ่งครอบครองที่ดินในบริเวณแนวท่อส่งน้ำ
4. คนในครอบครัวของเจ้าของที่ดิน

ในจำนวนนี้ กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 จะถูกสัมภาษณ์จำนวน 50 % จากจำนวนที่มีทั้งหมดและ 20 % จะเลือกจากคนในครอบครัวของกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ที่มีอายุเกิน 18 ปี สุดท้าย 10 % จะสุ่มจากเจ้าของที่ดินซึ่งครอบครองที่ดินในบริเวณแนวท่อส่งน้ำ ซึ่งทั้งหมดมีผู้ถูกสัมภาษณ์ 259 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นคำถามแบบปิด และสุดท้ายจะเป็นคำถามแบบเปิดเพื่อให้เห็นความคิดเห็น

การวิจัยนี้วิเคราะห์ผลกระทบของความจำเป็นในการได้มาของที่ดินเพื่อการก่อสร้าง ทำให้เกิดการเวนคืนในเคนยา การวิเคราะห์แสดงถึงความจำเป็นที่จะต้องได้มาในที่ดินซึ่งเกิดขึ้นบ่อยๆ ซึ่งเป็นสิ่งที่จะส่งผลกระทบต่อสังคม และเศรษฐกิจในชีวิตประจำวันของประชาชน คือเกิดผลกระทบของการเวนคืนที่ดินเพื่อนำมาก่อสร้างโครงการ เป็นการเปลี่ยนแปลงต่อรายได้ การทำประโยชน์ต่อที่ดินและความเป็นเจ้าของที่ดิน ความเป็นเจ้าของฟาร์ม ซึ่งสิ่งที่ประกอบขึ้นเป็นครอบครัว วัฒนธรรม สังคม

ในการวิจัยนี้มีการได้มาของที่ดิน การชดเชย และกระบวนการตั้งรกรากใหม่ การสนใจหลักคือ เมื่อเกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การเวนคืนที่ดิน และการได้มาของที่ดินจะมีผลกระทบต่อบุคคล ข้อเสนอบางอย่างจะมีว่ากระบวนการใดที่จะสามารถทำให้ดีขึ้นได้ในอนาคต ซึ่งหวังว่าจะเป็นบทเรียนในการเรียนรู้จากกรณีศึกษาอื่น ซึ่งจะให้ความรู้ต่อผู้ที่ตัดสินใจไม่เฉพาะในเคนยาเท่านั้น แต่จะรวมถึงในประเทศอื่นด้วย โดยเฉพาะในโครงการก่อสร้างสาธารณะที่จะต้องบังคับให้คนออกนอกพื้นที่ถึงแม้ว่าโครงการจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนชนบทก็ตาม

จุดประสงค์ของโครงการคือ จะเป็นการส่งน้ำประปาสู่ Nairabi city มันคือกรณีของโครงการเพื่อชุมชน สามารถที่จะส่งผลกระทบได้กว้างไกลต่อเขตชุมชนเมือง

Leonard B. Lerer (1999) *Health Consulting Office, Medical Research Council, South Africa*
 Thayer Scudder *California Institute of Technology* ทำการวิจัยเรื่อง HEALTH IMPACTS OF LARGE DAMS. การวิจัยนี้เป็นการเก็บข้อมูลจากองค์กรที่เกี่ยวกับสุขภาพหลายๆองค์กรด้วยกัน ซึ่งการวิจัยพบว่าเขื่อนขนาดใหญ่มีผลต่อประชากรเพราะส่งผลกระทบทางด้านลบต่อสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อสังคม ความสนใจต่อสุขภาพสาธารณะจะต้องโฟกัสกว้างๆ เช่น การทนทานต่อการนำพาหะของโรค เช่น โรคพยาธิใบไม้ในเลือด การเชื่อมโยงกับโครงการอ่างเก็บน้ำและการชลประทาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เขื่อนขนาดใหญ่ยังมีอิทธิพลต่อสุขภาพ ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของน้ำและความสะอาดของอาหาร ทำให้มีการเพิ่มของโรคติดต่อได้ และทำให้เกิดการหยุดชะงักด้านสังคม โดยโครงการก่อสร้างนำไปสู่การตั้งรกรากใหม่โดยไม่ได้ตั้งใจ การอาศัยอยู่ในชุมชนที่ใกล้ชิดเขื่อนขนาดใหญ่ที่มีการส่งน้ำและการผลิตไฟฟ้า มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ในการประเมินสำหรับการก่อสร้างโครงการเขื่อนขนาดใหญ่ ส่งผลให้การดำรงชีวิตของประชาชนในเขตพื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งการแก้ไขคือ ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์การดำรงชีวิตที่ถูกต้องและการยอมรับถึงการเปลี่ยนแปลงของการสร้างเขื่อนขนาดใหญ่เพราะเป็นผลประโยชน์ต่อส่วนรวม พร้อมทั้งรับฟังปัญหาต่างๆของประชาชนเพื่อนำไปหาแนวทางแก้ไข

STEPHEN OGUNLANA, THANATE YOTSINSAK and SILAS YISA (1999) ทำการวิจัยเรื่อง Assessment of People's Satisfaction. Wife the Public Hearing on the YADANA natural Gas Pipeline Project.

YADANA เป็นแหล่งก๊าซธรรมชาติที่ตั้งอยู่บริเวณเขตทะเลของประเทศไทย ห่างจากเมืองย่างกุ้งประมาณ 250 กม. ซึ่งมีปริมาณก๊าซ 5.7×10^{12} ลบ.ฟุต แหล่งก๊าซแห่งนี้สามารถผลิตก๊าซได้ 65 ล้าน ลบ.ฟุต /วัน (ข้อมูล ก.ค.1998) และจะเพิ่มเป็น 525 ล้าน ลบ.ฟุต /วัน ในปี 1999

ก๊าซธรรมชาติจาก YADANA ถูกส่งผ่านท่อขนาด 36 นิ้ว ระยะทาง 413 กม. มาสู่ประเทศไทยที่อำเภอ ทองผาภูมิ เขตจังหวัด กาญจนบุรี เพราะเป็นจุดรวมของท่อก๊าซที่ส่งมาจากแหล่งก๊าซธรรมชาติ YETAGUN ซึ่งถูกส่งผ่านท่อขนาด 20 นิ้ว จากที่นี่ ปตท.จะวางท่อขนาด 42 นิ้ว ส่งไปที่โรงไฟฟ้าราชบุรี กำลังการผลิต 4600 MW ซึ่งมีระยะทาง 260 กม.

NGOs และผู้เชี่ยวชาญทางด้านสิ่งแวดล้อมคัดค้าน โครงการนี้เพราะ 45.5 กม. ของแนวท่อได้ถูกออกแบบให้ตัดผ่านเขตป่าไม้ และอีก 6 กม. ตัดผ่านพื้นที่รองรับน้ำบริเวณอุทยานแห่งชาติไทรโยค อำเภอ ทองผาภูมิ เขตจังหวัด กาญจนบุรี ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธรรมชาติ สัตว์ป่า และอาจมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดการระเบิดของก๊าซเนื่องจากแผ่นดินไหว ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อมนุษย์เช่นกัน

การที่จะให้การศึกษาครั้งนี้สำเร็จตามวัตถุประสงค์นั้นจะต้องมีขั้นตอนการศึกษาอยู่ 4 ขั้นตอน

1. ศึกษาจากงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เข้าใจถึงสภาพปัญหาปัจจุบัน ซึ่งจะมีตัวชี้ปัจจัยถึงระดับการกระทบกระเทือนความพึงพอใจของประชาชนและคนที่เกี่ยวข้อง
2. รวบรวมข้อมูลทั้งนี้เพื่อจะได้ตัวชี้ปัจจัยของความคิดเห็นของประชาชน โดยใช้แบบสอบถาม โดยแบบสอบถามจะถูกออกแบบและจัดการประเมินความพึงพอใจของประชาชนที่เกี่ยวข้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ความคิดเห็นจะถูกวิเคราะห์และอธิบายโดยวิธีเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ
4. นำผลที่ได้ไปใช้พัฒนาข้อคิดเห็นให้ดีขึ้น

การสำรวจเบื้องต้นนี้ ได้ถูกกระทำโดยผู้เชี่ยวชาญทางด้านการทำประชาพิจารณ์ซึ่งจะทราบถึงระดับความพึงพอใจของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

การประเมินค่าความพึงพอใจของประชาชนกับความคิดเห็นที่มีต่อโครงการท่อแก๊สธรรมชาติ ผลการวิจัยบ่งบอกว่า แนวความคิดของประชาชนที่คิดเห็นต่อโครงการท่อแก๊สธรรมชาติ YADANA มีการประเมินค่าระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ความพึงพอใจของพวกเขาไม่ดีขึ้นเลยเมื่อได้รับการชี้แจงจากโครงการ เพราะโครงการผู้รับผิดชอบไม่มีคำแนะนำและอธิบายต่อผลของโครงการที่จะกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระหว่างการศึกษา EIA ค้นพบว่าไม่สามารถเปลี่ยนแปลงแนวความคิดของผู้คนต่อผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการวางท่อแก๊สธรรมชาติ YADANA แม้ว่าการขัดแย้ง คือการจัดการที่ยังไม่ได้รับการตอบสนอง คือยังไม่พึงพอใจต่อโครงการ มีแต่ผู้สนับสนุนโครงการนี้เท่านั้นที่พึงพอใจ การไม่สามารถปรับปรุงความพึงพอใจของประชาชนจะเป็นปัญหาใหญ่ที่จะส่งผลกระทบต่อโครงการ แต่อย่างไรก็ตามส่วนมากผู้ที่ถูกกระทบจะไม่เข้าใจและขาดแคลนความรู้เกี่ยวกับโครงการเท่าที่ควร ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการนี้จะต้องปรับปรุงเรื่องปัญหาต่างๆ ให้กระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

Motoe Miyamoto (2004) ทำการวิจัยเรื่อง Forest conversion to rubber around Sumatran villages in Indonesia: Comparing the impacts of road construction, transmigration projects and population การขยายตัวของเกษตรกรรม เป็นปัจจัยหลักในการบุกรุกผืนป่าในอินโดนีเซีย โดยเฉพาะการขยายตัวของธุรกิจการตัดต้นไม้ขาย, การเตรียมดินสำหรับการเพาะปลูกยางเป็นหลัก ผลกระทบที่ใหญ่กว่า คือ การเปลี่ยนแปลงในการขนส่งพืชผล บทความนี้เป็นตัวอย่างของผลกระทบของตัวแปรที่เกิดขึ้นบนการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเกษตรกรรม

วิธีการวิจัย ใช้การสำรวจครัวเรือนใน 4 หมู่บ้านของจังหวัด Jambi บนเกาะสุมาตรา Jambi เป็นตัวอย่างจังหวัดที่มีการทำลายป่าไม้เพื่อทำเป็นแหล่งเพาะปลูก โดยส่วนใหญ่จะเป็นยางและปาล์ม น้ำมัน 4 หมู่บ้านที่ถูกคัดเลือกมีความแตกต่างกันอยู่ 2 ลักษณะ คือ

1. ถนนภายในหมู่บ้านจะเป็นแบบ pave และ unpaved
2. มีทางที่สามารถเชื่อมระหว่างหมู่บ้านและ ไม่มีทางเชื่อมระหว่างหมู่บ้าน

การลงพื้นที่นี้ทำขึ้นระหว่างปี 1998 – 2000

การสำรวจครัวเรือนใช้หมู่บ้านละ 40 ครัวเรือน รวมเป็น 160 ครัวเรือน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การสัมภาษณ์เป็นการสอบถามเกี่ยวกับ

1. การครอบครองที่ดิน และการ ได้มาซึ่งที่ดิน
2. การเก็บเกี่ยวผลผลิต
3. การขนส่งผลผลิต

ซึ่งจากการศึกษานี้ทราบว่าสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่การ

1. การก่อสร้างถนนเพื่อลดราคาค่าขนส่งและเวลา และเพิ่มรายได้ของกำไรจากการขายยาง และเมื่อก่อสร้างถนนแล้วจะเกิดการหนาแน่นของประชากรด้านเกษตรกรรม ซึ่งมีผลต่อการบุกเบิกป่าเพื่อหาพื้นที่ทำกิน
2. การย้ายถิ่นฐาน ซึ่งจะกลายเป็นสิ่งจูงใจสำหรับคนในท้องถิ่น เป็นการสนับสนุนในการบุกเบิกป่า แต่อาจจะไม่รวดเร็วในระยะยาว
3. ไม่ใช่ครัวเรือนส่วนน้อย แต่ในทางตรงข้ามครัวเรือนทั้งหมดก็ตอบรับสำหรับการบุกเบิกป่า ผลลัพธ์จากการวิเคราะห์ของการก่อสร้างถนน ทำให้เกิดการลดพื้นที่ของป่าเพราะต้องบุกเบิกป่า จะส่งผลกลับมาในระยะยาว แต่ถนัดคือสิ่งจำเป็นในการปรับปรุงมาตรฐานการครองชีพของผู้คน มีทั้งผู้ที่พึงพอใจและไม่พึงพอใจอยู่ส่วนหนึ่งด้วย

ซึ่งจะต้องระมัดระวังอย่างมากในการจัดการทางด้านการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติ เพราะจะส่งผลกระทบต่ออย่างอื่นตามมาอีกมากมาย

Ju" rg Utzinger *, Kaspar Wyssa, Daugla D. Moto, N'Die'khor Ye'madji, Marcel Tanner, Burton H. Singer (2005) ทำการวิจัยเรื่อง Assessing health impacts of the Chad–Cameroon petroleum development and pipeline project: challenges and a way forward

การวิจัยนี้เป็นการเก็บข้อมูลจากองค์กรที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพหลายๆองค์กรด้วยกัน พบว่าสุขภาพของแรงงานระหว่างทำงานให้กับโครงการจำนวนมาก ที่ได้วินิจฉัยโดย STIS ทางกล้องจุลทรรศน์ ยืนยันว่าเป็นมาลาเรียและโรคอื่นๆ เช่น โรคกระเพาะอาหาร โรคผิวหนัง โรคทางเดินหายใจ เป็นการวินิจฉัยต่อคนงาน 1,000 คน ในทุกๆ 3 เดือน ในรายงานสำหรับประเทศ Chad and Cameroon ถึงแม้ว่าจะดูแลโดยเจาะจง เพราะพวกเขารวมกลุ่มกันเป็นชาติและเป็นคนงานต่างด้าวของสองกลุ่มเมือง ผลการศึกษาชี้ว่า

หนึ่ง มาลาเรีย เกิดสูงสุดระหว่างเดือน ก.ค.- ก.ย. 2001 และโดยเฉพาะอย่างยิ่งใน Chad
สอง มาลาเรีย เกิดท่ามกลางคนงานหลายกลุ่มน้อยกว่ากลุ่มผู้อาศัยของภูมิภาค

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สาม ครั้งปีแรกของงานก่อสร้าง จำนวนของการวินิจฉัย STIS ต่อ 1,000 คนงานของโครงการ มีความสอดคล้องอย่างสูงใน Cameroon มากกว่าใน Chad กลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงสุดพิเศษ คือ คนขับรถบรรทุก เพราะคือแรงงานหลักใน Cameroon

ที่ ขณะที่สัดส่วนของ STIS ของการวินิจฉัยคนงานของโครงการใน Chad แสดงให้เห็นว่ามีแนวโน้มลดลงจาก ม.ค. ถึง มี.ค. 2003 ผลออกมาตรงกันข้ามถ้าสังเกตใน Cameroon จาก มิ.ย. - ก.ย. 2002 ถึง มิ.ย. - ก.ย. 2003 การสังเกตขั้นสุดท้ายนี้ต้องการให้เห็นผลในการกำกับดูแลเกี่ยวกับการบันทึกสุขภาพ รวบรวมข้อมูลเข้าด้วยกันเป็นประจำเดือน ในกรณีของ STIS โดยเฉพาะอย่างยิ่ง HIV/AIDS. ในพื้นที่ของโครงการ ต้องให้ความสำคัญอย่างเข้มแข็ง ในทางสอดคล้องกันต้องศึกษาโดยเร่งด่วนเพื่อจะลดความเสี่ยงในการแพร่กระจายของ HIV/AIDS.

การแนะนำนี้ มีการศึกษาอย่างต่อเนื่องโดย ECMG แนะนำผลรายงานของทั้งสองสถาบันมารวมเข้าด้วยกัน และปรับปรุงโดยผู้ตรวจสอบ

สุดท้าย จุดที่เกี่ยวข้องกันที่ต้องการให้ชัดเจนอยู่ที่การทำข้อมูลสุขภาพให้สอดคล้องกันให้ถูกต้อง ทั้งกระบวนการและแพร่กระจายซึ่งจะส่งผลดีต่อการป้องกันผลกระทบทางด้านแรงงานซึ่งโครงการก่อสร้างอาจจะหยุดชะงักได้ถ้าเกิดโรคระบาดในหมู่คนงาน

2.3.3 บทวิเคราะห์งานวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมข้างต้น จะนำเอาทฤษฎี และวิธีการจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการศึกษารุ่นนี้ เช่น ปัจจัยและปัญหาที่เกิดขึ้นในการก่อสร้างต่างๆ ซึ่งเมื่อทราบปัจจัยและปัญหาหลักๆเหล่านี้จะนำไปปรับปรุง และประยุกต์ให้เข้ากับปัจจัยและปัญหาในพื้นที่ที่ต้องการทำการศึกษาเพื่อให้ครอบคลุมปัจจัยและปัญหาต่างๆทั้งหมด

และจากการวิเคราะห์การวิจัยที่ผ่านมาบ่งชี้ว่า โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ต่าง ๆ ในหลาย ๆ ประเทศนั้นมีผลกระทบหลายๆด้านด้วยกัน เช่นผลกระทบต่อที่ดินทำกินของประชาชนในกรณีที่เป็นโครงการของรัฐบาล ผลกระทบต่อการทำลายสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อการอยู่อาศัยของประชาชน ผลกระทบด้านความปลอดภัยต่อชีวิต ผลกระทบต่อการดำรงชีวิตประจำวัน ซึ่งล้วนแล้วแต่ไม่ส่งผลดีต่อโครงการก่อสร้าง งานวิจัยนี้มีจุดประสงค์เพื่อ เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชน ไม่ให้เกิดปัญหาต่อการก่อสร้างโครงการลักษณะเดียวกันในอนาคต เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาของการก่อสร้างโครงการรถไฟลอยฟ้าบริเวณที่มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้าง AIRPORT RAIL LINK และปัญหาจากการก่อสร้างโครงการฯ ที่มีผลต่อผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน ของประชาชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาแบบสำรวจ (Survey Research) ประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อประชาชนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (AIRPORT RAIL LINK) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางการดำเนินการศึกษาดังนี้

- รวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการทดสอบสมมุติฐาน
- วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล
- ตีความและสรุปผลการวิเคราะห์

3.1 วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้จะทำการเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งคำถามจะเป็นลักษณะคำถามแบบปิดในคำถามที่ต้องการข้อมูลที่ชัดเจน และคำถามแบบเปิด เพื่อให้ผู้ตอบได้แสดงความคิดเห็นโดยไม่ถูกจำกัดโดยคำถามของผู้วิจัย โดยผู้วิจัยจะนำแบบสอบถามไปให้กับหัวหน้าชุมชน อธิบายและทำความเข้าใจกับหัวหน้าชุมชนเพื่อให้หัวหน้าชุมชนนำแบบสอบถามไปแจกจ่ายให้กับลูกบ้านที่อาศัยในบริเวณที่มีการก่อสร้างริมแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งแบ่งเป็นช่วงเส้นทางรถไฟ โดยในแต่ละวันเมื่อได้รับแบบสอบถามคืนมา ซึ่งการสำรวจแล้วเสร็จจะต้องมีการตรวจทานข้อมูลทันที เพื่อความถูกต้องและสมบูรณ์ของแบบสอบถาม

แล้วนำข้อมูลที่ได้อามาหาค่าของผลกระทบทางด้านสถิติ เป็นขั้นตอนการวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูลตามวิธีการต่อไป

3.2 การกำหนดขนาดของตัวอย่าง

ไม่ทราบจำนวนประชากร ทราบเพียงว่ามีจำนวนมาก (สิวลุทธิ์ พงศกรรังศิลป์ . 2547)

$$n = \frac{p(1-p)z^2}{e^2} \quad (3.1)$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เมื่อ n = จำนวนสมาชิกกลุ่มตัวอย่าง
 p = สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยกำหนดจะสุ่ม ในที่นี้ใช้ 50 %
 Z = ระดับความมั่นใจที่ผู้วิจัยกำหนด มีค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่น
 e = ความผิดพลาดสูงสุดที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ $\alpha = 0.05$

$$n = \frac{0.50 (1-0.50) 1.96^2}{0.05^2} = 384.16$$

นั่นคือ ต้องใช้ตัวอย่างอย่างน้อย 385 ตัวอย่าง ผู้วิจัยจะใช้จำนวนตัวอย่าง 400 ตัวอย่าง

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรเป้าหมายในการสำรวจข้อมูลทางด้านทัศนคติและผลกระทบต่อประชาชนจากการก่อสร้างโครงการฯ จะใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำแนกออกเป็นกลุ่มที่อาศัยในชุมชน/หมู่บ้านริมแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งแบ่งเป็นช่วงเส้นทางรถไฟ แบ่งเป็น 5 ช่วง กำหนดช่วงละ 80 ตัวอย่าง ดังนี้

พื้นที่ ก. ช่วงถนนพญาไท ถึงถนนรัชดาภิเษก ประกอบด้วย ชุมชนซอยแดงบุหงา, ชุมชนเพชรบุรี ซอย 7 , ชุมชนหลังโรงพยาบาลเดชา, ชุมชนริมทางรถไฟมักกะสัน, แพลตคำรวจ สน. มักกะสัน

พื้นที่ ข. ช่วงถนนรัชดาภิเษก ถึงถนนรามคำแหง ประกอบด้วย ชุมชนริมถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ซอยศูนย์วิจัย, ชุมชนหลังสถานีรถไฟคลองตัน, ชุมชนโรงปูนฝั่งใต้-เหนือ และ ชุมชนเพชรพระราม

พื้นที่ ค. ช่วงถนนรามคำแหง ถึงถนนศรีนครินทร์ ประกอบด้วย ชุมชนหลังสถานีรถไฟหัวหมาก , หมู่บ้านปรีชา 1 , หมู่บ้านเสรี 8 , หมู่บ้านเกษรา-จิตพิร และแพลตคำรวจ สน. คลองตัน

พื้นที่ ง. ช่วงถนนศรีนครินทร์ ถึงแยกถนนวงแหวนทับช้าง ประกอบด้วย ชุมชนหัวหมากเกาะกลาง , ชุมชนสุเหร่าบ้านม้า , หมู่บ้านลลิตกรินวิลล์ และ หมู่บ้านสุราทิพย์

พื้นที่ จ. ช่วงแยกถนนวงแหวนทับช้าง ถึงสนามบินสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย ชุมชนหลังวัดลานบุญ , ชุมชนวัดสังฆราชา , ชุมชนประชาร่วมใจ , ชุมชนศิวาภิรัตอุปถัมภ์ และชุมชนร่วมใจพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม ซึ่งผู้ดำเนินการวิจัยได้จัดทำขึ้น ให้มีลักษณะที่ง่ายต่อการตอบ และยังครอบคลุมวัตถุประสงค์ที่ผู้วิจัยตั้งเอาไว้ โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด (Open - Ended Questions) และคำถามปลายปิด (Close - Ended Questions) เพื่อรวบรวมข้อมูลซึ่งแบ่งคำถามสำหรับการศึกษานี้ ดังนี้

แบบสอบถามที่จะใช้เป็นแบบสำรวจทัศนคติและผลกระทบต่อประชาชนจากการก่อสร้างโครงการ คือ

แบบสอบถามที่ใช้สอบถามประชาชนทั่วไปในครัวเรือน ซึ่งจะมีรายละเอียด ครอบคลุมข้อมูลที่ต้องการรวบรวมดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ถูกสัมภาษณ์ เช่น สถานภาพ อายุ การศึกษา ศาสนา

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐาน

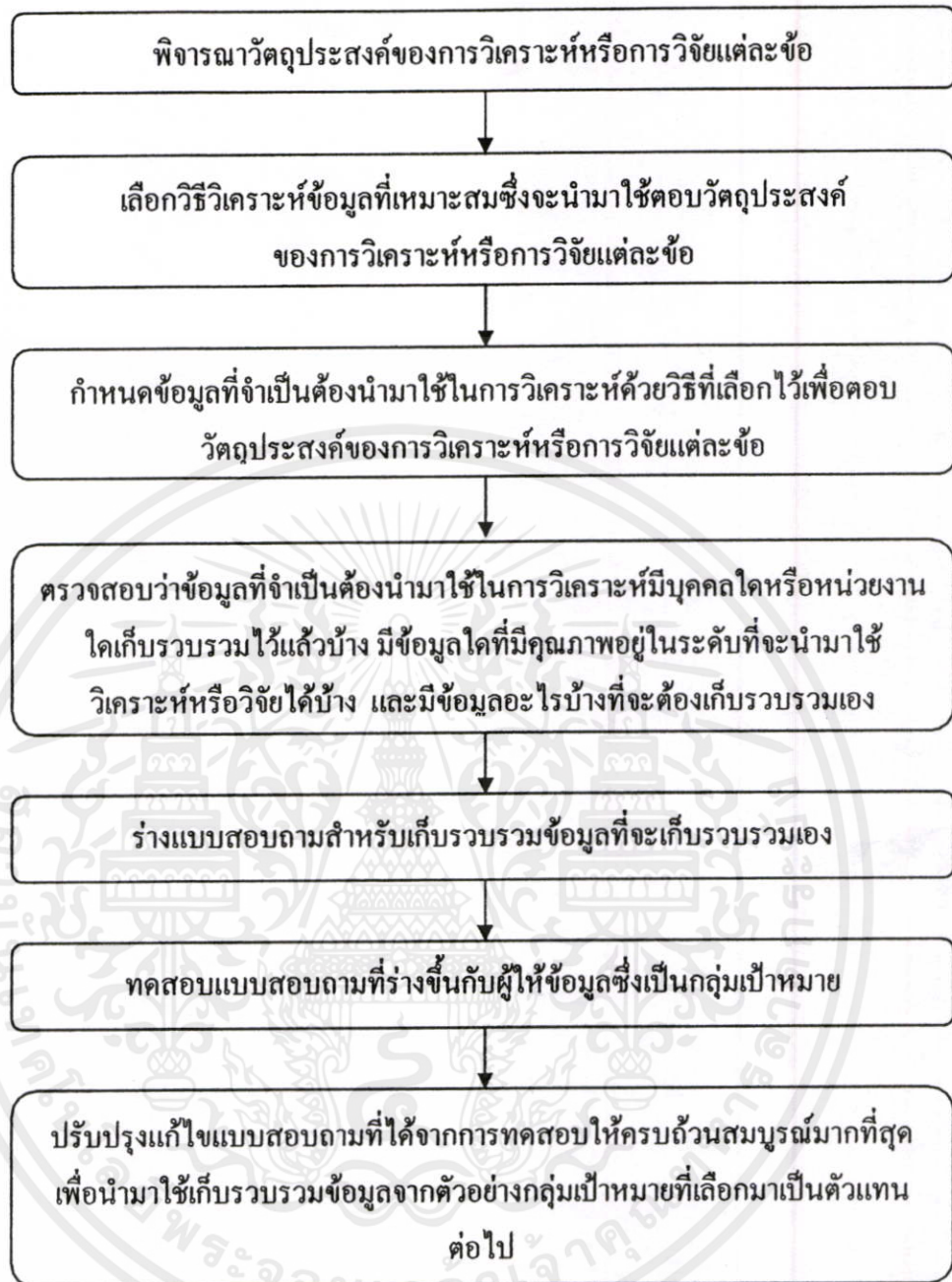
ส่วนที่ 3 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ส่วนที่ 4 สิ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้างและทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ

3.5 การสร้างเครื่องมือการวิจัย

สรชัย พิศาลบุตร และคณะ (2549) กล่าวว่า แนวคิดในการสร้างแบบสอบถามเพื่อที่จะได้แบบสอบถามที่ดี คือ ได้ข้อมูลที่จำเป็นต้องนำมาใช้ในการวิเคราะห์วิจัยครบถ้วน ไม่ขาดไม่เกิน ได้ข้อมูลที่มีคุณภาพดีในระดับที่สามารถนำไปใช้งานได้ และข้อมูลที่ได้นั้นมีความง่าย สะดวก และรวดเร็ว ในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล รายละเอียดของแนวคิดที่ใช้ในการสร้างแบบสอบถามมีดังรูปที่ 3.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 3.1 รายละเอียดแนวคิดในการสร้างแบบสอบถาม (สรชัย พิศาลบุตร และคณะ. 2549)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.1 ขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถาม

ขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถามมีดังต่อไปนี้

1. กำหนดส่วนประกอบของแบบสอบถามที่จะใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
2. กำหนดคำถามที่จำเป็นต่อคำถามในแต่ละส่วนประกอบ
3. ร่างแบบสอบถามตามคำถามที่จำเป็นต่อคำถามในแต่ละส่วนประกอบ
4. ทดสอบแบบสอบถามที่ร่างขึ้นกับตัวอย่างกลุ่มเป้าหมายจำนวนประมาณ 30 ราย
5. ปรับปรุงแบบสอบถามที่นำไปใช้ทดสอบให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์มากที่สุดก่อนนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวอย่างกลุ่มเป้าหมายที่เลือกมาเป็นตัวแทนจากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด

ตารางที่ 3.1 ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ที่ผู้วิจัยเข้าไปสอบถามชุมชน (แบบคร่าวๆ) เพื่อนำไปร่างแบบสอบถาม

ผลกระทบ (Impact)	ผลกระทบ (Impact)
1. ฝุ่นละอองที่กระจาย จากการศึกษา	16. ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ
2. ฝุ่นละอองที่กระจาย จากรถบรรทุกขนำดินที่เล่นผ่านชุมชน	17. ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ
3. เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร	18. ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ
4. เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกขนำดิน	19. ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง
5. เหม่า / ควิน จากรถบรรทุกขนำดินที่เล่นผ่านชุมชน	20. ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้
6. ทำให้น้ำล้นคลอง : ห้วย มีคุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน	21. มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน
7. การก่อสร้างกีดขวางถนน : ทางเข้าออกชุมชน	22. บ้านเรือนร้าว ทรุดดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง
8. การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง	23. ต้องเสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับโครงการก่อสร้าง
9. ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษดิน	
10. การก่อสร้างขวางเส้นทางระบายน้ำฝน	
11. ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก	
12. ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง	
13. น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง	
14. พื้นที่วัดถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก	
15. ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6 การทดสอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ได้จัดเตรียมขึ้นนั้น จะถูกนำไปทดสอบ (Pilot test) โดยการใช้สัมภาษณ์ประชาชนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรตัวอย่างที่จะนำไปใช้จริงจำนวน 20 คนหรือ 20 ครอบครัว และนำมาหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้วิธีของคอนบาช (Conbach's Alpha) ทั้งนี้เพื่อเป็นการตรวจสอบความเที่ยงตรง ความครบถ้วนสมบูรณ์ และความยากง่ายของคำถาม หลังจากนั้นจึงทำการปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ก่อนการเก็บข้อมูลจริง

การหาค่าความเชื่อมั่นวิธีนี้ คัดแปลงมาจากวิธีการของ Kuder – Richardson สูตรที่ 20 โดย Mehrens และ Lehmann (1978 : 99) อ้างถึง Cronbach ว่า เพราะสูตร K.R. #20 นั้น มีเงื่อนไขที่ว่า ถ้าตอบถูกได้คะแนน 1 และตอบผิดได้คะแนน 0 ในกรณีที่ตอบถูกมีคะแนนลดหลั่นไม่เท่ากัน จาก 4,3,2,1,0 คะแนนตามลำดับของความถูกต้อง ควรจะใช้การหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตร Coefficient alpha(α) แบบสอบถามที่ใช้ Rating scale แบบของ Likert scale ที่ให้ตอบแต่ละข้อคำถามว่าถ้า “ถูกต้องที่สุด” หรือ “เหมาะสมที่สุด” ให้ตอบ “4” ถ้า “ถูกต้อง” หรือ “เหมาะสม” ให้ตอบ “3” ถ้า “เฉยๆ” หรือมีความรู้สึก “ปานกลาง” ให้ตอบ “2” แต่ถ้า “ไม่ถูกต้อง” หรือ “ไม่เหมาะสม” ให้ตอบ “1” และถ้า “ไม่ถูกต้องเลย” หรือ “ไม่เหมาะสมเลย” ให้ตอบ “0” สูตรของการหาค่าความเชื่อมั่นแบบนี้มีดังต่อไปนี้

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

ในเมื่อ α	=	ค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบ
k	=	จำนวนข้อของแบบทดสอบ
S_i^2	=	ความแปรปรวนของคะแนนในข้อคำถามข้อหนึ่งๆ
S^2	=	ความแปรปรวนของคะแนนทั้งหมด

ลำดับขั้นตอนการคำนวณ

1. หาคะแนน $\sum X$, และ $\sum X^2$ ของแต่ละข้อของผู้เข้าสอบทั้งหมด เพื่อหา S^2 เป็นรายข้อ
2. หาคความแปรปรวนของคะแนนทั้งฉบับ
3. ใช้สูตร α หาค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวอย่าง การหาค่าความเชื่อมั่นแบบ coefficient alpha

จากการนำแบบสอบถามวัด “โทสะจิต” ซึ่งเป็นแบบสอบถาม Rating scale แบบจัดอันดับ 4,3,2,1,0 จำนวน 6 ข้อ ไปสอบถามเด็ก 6 คน ผลการสอบมีดังนี้

ชื่อผู้เข้ารับการ สอบถาม	ผลการตอบแบบสอบถามข้อที่						คะแนน รวม	X ²
	1	2	3	4	5	6		
ขาว	4	4	4	3	4	3	22	484
เขียว	4	4	3	3	3	4	21	441
ดำ	3	3	2	4	3	3	18	324
ม่วง	3	3	4	2	2	2	16	256
แดง	4	3	3	1	2	2	15	225
เหลือง	2	1	1	2	1	1	8	64
∑i	20	18	17	15	15	15	100	1794
∑i ²	70	60	55	43	43	43		
∑S ² _i	.67	1.19	1.37	1.10	1.10	1.10		

(จากบุญเชิด ภิญโญนนตพงษ์, 2521 : 300)

- คำนวณค่าความแปรปรวนแต่ละข้อ (S²_i)

$$S^2_i = \frac{N \sum_1 2 - (\sum i)^2}{N(N-1)} \quad (3.3)$$

ค่าความแปรปรวนของข้อคำถามที่ 1

$$\begin{aligned} S^2_i &= \frac{(6)(70) - (20)^2}{(6)(5)} \\ &= \frac{420 - 400}{30} \\ &= \frac{20}{30} \\ &= 0.67 \end{aligned}$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- จำนวนค่าความแปรปรวนของคะแนนทั้งหมด (S^2_t)

$$\begin{aligned}
 S^2_t &= \frac{N \sum X^2 - (\sum X)^2}{N(N-1)} & (3.4) \\
 &= \frac{(6)(1794) - (100)^2}{(6)(5)} \\
 &= \frac{10764 - 10000}{30} \\
 &= \frac{764}{30} = 25.47 \\
 \alpha &= \frac{6}{5} \left(1 - \frac{6.53}{25.47} \right) \\
 &= (1.2)(1 - 0.256) \\
 &= (1.2)(0.744) \\
 &= 0.893
 \end{aligned}$$

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ที่คำนวณโดยสูตรแอลฟาเท่ากับ 0.893

การหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรแอลฟานั้น นิยมใช้กับข้อสอบชนิดเติมคำสั้น ๆ และอัตนัย (short - answer or essay test) ซึ่งมีช่วงของคะแนนเป็น 5, 4, 3, 2, 1, 0 ไม่ใช่ ตอบถูกได้ 1 และตอบผิดได้ 0 ซึ่งนิยามหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตรของ Kuder - Richardson

ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการนำแบบสอบถามที่ได้จัดเตรียมขึ้นนั้น นำไปทดสอบ (Pilot test) โดยการใช้สัมภาษณ์ประชาชนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรตัวอย่างที่จะนำไปใช้จริงจำนวน 20 คน แล้วนำมาหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้วิธีของคอนบาช (Conbach's Alpha) ใช้คำถามในส่วนที่ 4 สิ่งที่ส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของประชาชนในช่วงการก่อสร้าง ข้อคำถาม 23 ข้อ ได้ผลดังตารางที่ 3.2

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right]$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการ $\alpha = 0.86794 = 86.8\%$ นั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 แสดงตารางคำนวณระดับความเชื่อมั่นตามวิธีของ Cronbach's alpha

ตารางคำนวณระดับความเชื่อมั่นตามวิธีของ Cronbach's alpha

ข้อ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	X	X*X
1	3	3	3	3	5	3	5	4	4	4	2	3	3	4	1	4	4	5	5	4	4	4	5	85	7225
2	3	3	2	1	3	3	2	3	2	4	4	2	2	3	1	4	4	3	5	3	2	3	5	67	4489
3	2	4	2	2	3	4	3	2	2	3	3	3	3	3	2	4	5	5	5	4	4	4	5	77	5929
4	2	3	3	3	4	4	5	3	3	4	4	4	3	4	3	4	5	4	5	3	5	3	5	86	7396
5	2	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	2	4	5	3	4	4	4	3	4	80	6400
6	2	3	2	2	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	2	4	4	4	5	4	4	3	4	76	5776
7	2	3	1	1	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	5	3	3	5	3	2	3	4	68	4624
8	2	3	3	2	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	2	4	5	4	5	4	4	3	4	79	6241
9	2	1	1	1	2	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	4	4	4	3	3	5	62	3844
10	2	1	2	2	2	4	2	3	3	1	4	4	2	3	1	4	3	3	4	3	2	3	4	62	3844
11	2	2	2	1	2	3	3	2	3	2	1	3	2	3	1	3	4	4	4	4	2	3	5	61	3721
12	2	3	1	2	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	2	4	5	5	5	5	4	4	5	83	6889
13	2	2	2	2	4	5	4	3	2	4	3	4	4	4	1	5	5	4	5	4	4	4	4	81	6561
14	2	2	1	3	2	4	2	3	3	2	3	2	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	5	70	4900
15	4	3	2	3	4	5	5	3	2	3	3	4	4	4	2	4	5	4	5	5	4	4	4	86	7396
16	4	3	1	3	4	3	4	3	2	4	4	3	4	4	2	4	5	5	5	5	4	4	5	85	7225
17	3	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2	3	3	5	1	4	4	3	5	4	2	5	5	68	4624
18	3	2	3	2	2	4	3	2	2	2	2	3	3	4	1	4	3	4	4	3	2	4	5	67	4489
19	2	2	3	1	2	3	2	2	2	2	2	3	3	3	1	5	4	3	5	4	3	4	4	65	4225
20	2	1	1	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	5	4	5	2	3	5	76	5776
	48	49	40	41	61	71	66	56	54	62	61	62	61	73	35	81	84	79	93	79	65	71	92	1484	111574
	124	133	92	97	203	263	238	164	154	208	203	198	197	273	71	333	364	323	437	321	231	259	428		
	0.4	0.6	0.6	0.6	0.8	0.5	1	0.4	0.4	0.8	0.8	0.3	0.5	0.3	0.5	0.2	0.6	0.5	0.2	0.4	1	0.3	0.2	12.41	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.7 การประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล จะใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistic Package for the Social Science: SPSS) โดยแยกวิเคราะห์ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไป , ข้อมูลทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามและทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯจะใช้สถิติเชิงพรรณนา แบบร้อยละ ความถี่
2. สำหรับข้อมูลทางด้านระดับผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้าง จะใช้มาตรวัดแบบ likert scale โดยจะทำการถ่วงน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยปัญหาต่างๆ ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ AIRPORT RAIL LINK โดยเรียงลำดับผลกระทบออกเป็น 5 อันดับ ทั้งนี้ อันดับที่ 1 ถือว่ามีอันดับผลกระทบที่เกิดจากโครงการก่อสร้างมากที่สุด และอันดับที่ 5 มีอันดับผลกระทบที่เกิดจากโครงการก่อสร้างน้อยที่สุด ซึ่งคะแนนผลกระทบที่มีต่อประชาชนเป็นดังตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 แสดงการใช้มาตรวัดแบบ likert scale

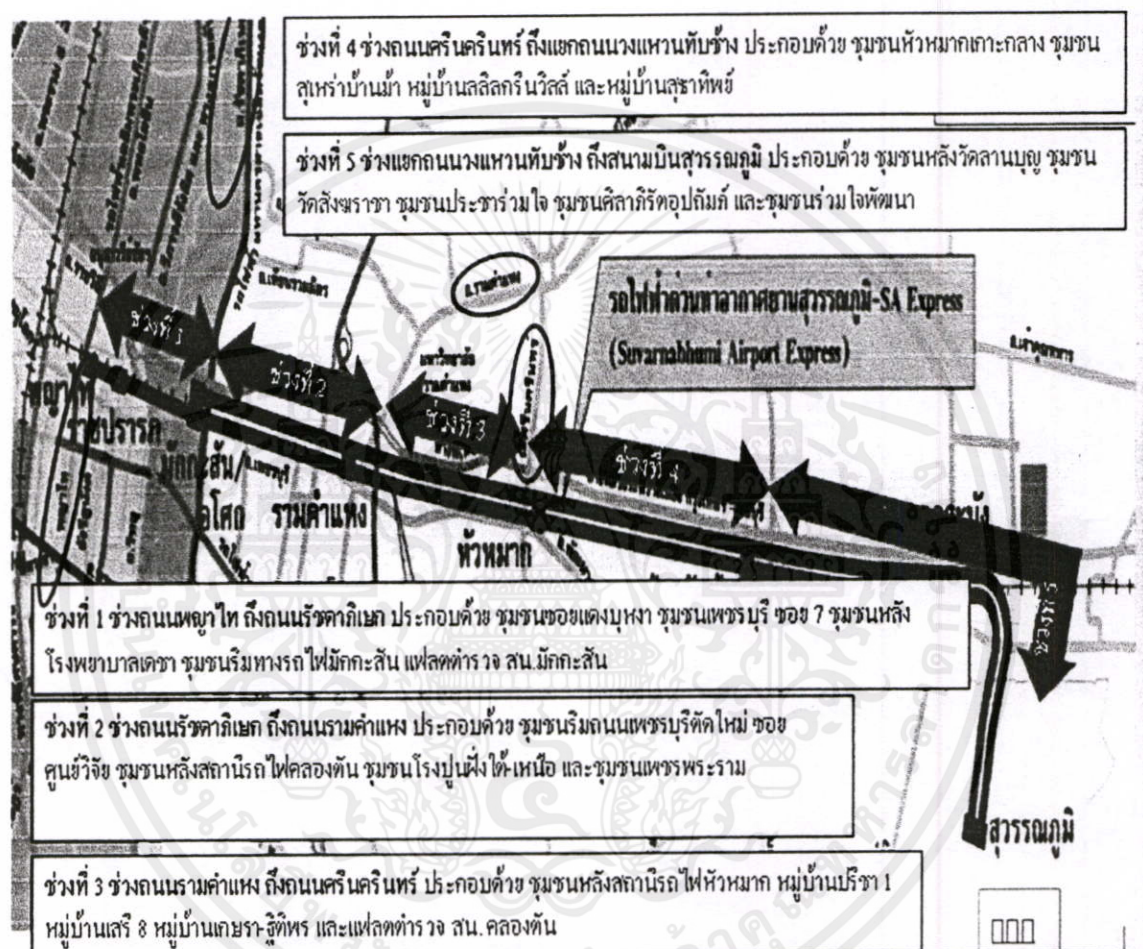
อันดับที่	คะแนน	ระดับผลกระทบ
1	1	มากที่สุด
2	2	มาก
3	3	ปานกลาง
4	4	น้อย
5	5	น้อยที่สุด

3. สำหรับการทดสอบสมมุติฐานในการศึกษา จะทำการหาความสัมพันธ์ของผลกระทบของประชาชนต่อโครงการก่อสร้าง AIRPORT RAIL LINK ที่มีต่อปัญหาต่างๆในระหว่างการก่อสร้างเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัญหาจากการก่อสร้างที่มีผลที่สัมพันธ์กันในแต่ละพื้นที่ โดยจะพิจารณาเฉพาะปัจจัยที่ประชาชนมีความเห็นว่ามีผลกระทบน้อย และมีผลกระทบมาก และปัญหาที่มีความสำคัญเหมือนกันทุกช่วง และในการหาความสัมพันธ์นี้จะใช้สถิติแบบ ไคสแควร์ (Chi-square) และ One-way ANOVA ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ซึ่งในขั้นตอนนี้จะได้เตรียมคู่มือการลงรหัส(Code Book) แสดงในภาคผนวก ข. เพื่อเปลี่ยนเอกสารข้อมูลจากแบบสอบถามเป็นรหัสสำหรับการบันทึกข้อมูล โดยก่อนที่จะทำการลงรหัสนั้น จะได้ทำการคำนวณว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามอีกครั้งเป็นครั้งสุดท้าย และเมื่อลงรหัสแล้วจึงทำการบันทึกข้อมูล หลังจากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรม SPSS ที่ได้จัดเตรียมไว้ เมื่อได้ทำการแปลผลและจัดทำตารางแสดงข้อมูลแล้ว จากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำรายงานต่อไป

3.8 การแบ่งพื้นที่ของตัวอย่างในการวิจัย



รูปที่ 3.2 การแบ่งพื้นที่ของตัวอย่างในการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม ซึ่งสามารถเก็บแบบสอบถามคืนได้จำนวน 418 ชุด และมีแบบสอบถามที่ไม่สามารถนำมาวิเคราะห์ได้จำนวน 18 ชุด เนื่องจากมีบางข้อที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ได้ตอบ หรือเลือกมากกว่าหนึ่งข้อในข้อคำถามเดียวกัน จึงมีแบบสอบถามที่นำมาวิเคราะห์ได้จำนวน 400 ชุด จากที่แจกไปทั้งหมด 450 ชุด คิดเป็น 88 % ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของผู้ถูกสัมภาษณ์ ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐาน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการและระดับผลกระทบของปัญหาในช่วงการก่อสร้างและทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะนำมาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยใช้โปรแกรม SPSS และมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

4.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ถูกสัมภาษณ์

4.1.1 เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งหมดจำนวน 400 คน พบว่า เป็นเพศชาย จำนวน 213 คน คิดเป็น 53.3 % และเป็นเพศหญิง จำนวน 187 คน คิดเป็น 46.8 % ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	213	53.3
หญิง	187	46.8
รวม	400	100.0

4.1.2 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 18-30 ปี มีจำนวน 150 คน คิดเป็น 37.5 % รองลงมา มีอายุ 31-40 ปี จำนวน 120 คน คิดเป็น 30.0 % และ อายุ 41-50 ปี จำนวน 75 คน คิดเป็น 18.8 % ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18-30	150	37.5
31-40	120	30.0
41-50	75	18.8
51-60	42	10.5
>60	13	3.3
รวม	400	100.0

4.1.3 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน มีจำนวน 116 คน คิดเป็น 29.0 % รองลงมาเป็นภรรยาจำนวน 102 คน คิดเป็น 25.5 % ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพในครัวเรือน	จำนวน	ร้อยละ
หัวหน้าครัวเรือน	116	29.0
ภรรยา	102	25.5
บุตร/เขย/สะใภ้	95	23.8
พี่น้อง	57	14.3
บิดา/มารดา	25	6.3
ผู้สูงอายุ	5	1.3
รวม	400	100.0

4.1.4 การศึกษาขั้นสูงสุดของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี มีจำนวน 114 คน คิดเป็น 28.5 % รองลงมาจบการศึกษาระดับประถมศึกษา มีจำนวน 72 คน คิดเป็น 18 % ดังตารางที่ 4.4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 การศึกษาขั้นสูงสุดของผู้ตอบแบบสอบถาม

การศึกษาขั้นสูงสุด	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าประถมศึกษา	8	2.0
ประถมศึกษา	72	18.0
มัธยมศึกษาตอนต้น	55	13.8
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช	60	15.0
ปวส./อนุปริญญา	64	16.0
ปริญญาตรี	114	28.5
สูงกว่าปริญญาตรี	17	4.3
กำลังศึกษา.....ให้ระบุ	10	2.5
รวม	400	100.0

4.1.5 ศาสนาของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ มีจำนวน 307 คน คิดเป็น 76.8 % รองลงมานับถือศาสนาอิสลาม มีจำนวน 64 คน คิดเป็น 16 % ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ศาสนาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ศาสนา	จำนวน	ร้อยละ
พุทธ	307	76.8
อิสลาม	64	16.0
คริสต์	28	7.0
อื่นๆ	1	.3
รวม	400	100.0

4.1.6 อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีจำนวน 99 คน คิดเป็น 24.8 % รองลงมาประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป มีจำนวน 86 คน คิดเป็น 21.5 % ดังตารางที่

4.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.6 อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจส่วนตัว	41	10.3
ค้าขาย	75	18.8
รับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม	46	11.5
รับจ้างทั่วไป	86	21.5
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	46	11.5
พนักงานบริษัทเอกชน	99	24.8
การเกษตร	3	.8
อื่นๆ	4	1.0
รวม	400	100.0

4.1.7 บริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 บริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

บริเวณที่อยู่อาศัย	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก (พื้นที่ ก.)	80	20.0
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง (พื้นที่ ข.)	80	20.0
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์ (พื้นที่ ค.)	80	20.0
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง (พื้นที่ ง.)	80	20.0
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบินสุวรรณภูมิ (พื้นที่ จ.)	80	20.0
รวม	400	100.0

4.2 ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐาน

4.2.1 ภูมิภาคของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่อยู่ที่นี้มาตั้งแต่เดิม มีจำนวน 229 คน คิดเป็น 57.3 %

รองลงมาย้ายมาจากที่อื่นมีจำนวน 171 คน คิดเป็น 42.8 % ดังตารางที่ 4.8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.8 ภูมิลำเนาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ภูมิลำเนา	จำนวน	ร้อยละ
อยู่ที่นี้มาตั้งแต่เดิม	226	56.5
ย้ายมาจากที่อื่น	174	43.5
รวม	400	100.0

4.2.2 ระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่บริเวณนี้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่อยู่บริเวณนี้เป็นระยะเวลา 11-20 ปี มีจำนวน 51 คน คิดเป็น 12.8 % รองลงมาอยู่บริเวณนี้เป็นระยะเวลา 5-10 ปี มีจำนวน 50 คน คิดเป็น 12.5 % ดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่บริเวณนี้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่บริเวณนี้	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ปี	33	8.3
5-10 ปี	50	12.5
11-20 ปี	51	12.8
มากกว่า 20 ปี	40	10.0
รวมย้ายมาจากที่อื่น	174	43.5
อยู่ที่นี้มาตั้งแต่เดิม	226	56.5
รวม	400	100.0

4.2.3 การเป็นเจ้าของบ้าน/อาคารของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของบ้าน/อาคารเอง มีจำนวน 175 คน คิดเป็น 43.8% รองลงมาเป็นผู้อาศัย มีจำนวน 127 คน คิดเป็น 31.8% ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 การเป็นเจ้าของบ้าน/อาคารของผู้ตอบแบบสอบถาม

การเป็นเจ้าของบ้าน/อาคาร	จำนวน	ร้อยละ
เป็นเจ้าของเอง	175	43.8
เช่าอยู่อาศัย/ทำกิน	98	24.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

การเป็นเจ้าของบ้าน/อาคาร	จำนวน	ร้อยละ
เป็นผู้อาศัย	127	31.8
รวม	400	100.0

4.3 การรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการฯ

4.3.1 การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ มีจำนวน 276 คน คิดเป็น 69.0% รองลงมาไม่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ มีจำนวน 124 คน คิดเป็น 31.0% ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯของผู้ตอบแบบสอบถาม

การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	124	31.0
เคย	276	69.0
รวม	400	100.0

4.3.2 การเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการหรือประชาสัมพันธ์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ไม่เคยเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการหรือประชาสัมพันธ์ มีจำนวน 329 คน คิดเป็น 82.3 % รองลงมาเคยเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการหรือประชาสัมพันธ์ มีจำนวน 71 คน คิดเป็น 17.8 % ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 การเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการหรือประชาสัมพันธ์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

การเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการหรือประชาสัมพันธ์	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	329	82.3
เคย	71	17.8
รวม	400	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.3 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามว่าโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่โครงการมีความจำเป็นต้องประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม มีจำนวน 335 คน คิดเป็น 83.8 % รองลงมาผู้ตอบแบบสอบถามมีความไม่แน่ใจว่าโครงการมีความจำเป็นต้องประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม มีจำนวน 42 คน คิดเป็น 10.5 % ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามว่าโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่

ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามว่าโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่จำเป็น	23	5.8
จำเป็น	335	83.8
ไม่แน่ใจ	42	10.5
รวม	400	100.0

4.3.4 ถ้าจำเป็น รูปแบบ/วิธีการที่ควรประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการฯ

ในข้อนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากการเก็บข้อมูลพบว่า รูปแบบที่โครงการควรใช้ในการประชาสัมพันธ์ เป็นไปตามตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 รูปแบบ/วิธีการที่ควรประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลข่าวสาร โครงการฯ

รูปแบบ/วิธีการที่ควรประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการฯ	จำนวน	ร้อยละ
จดหมาย/เอกสารแจ้งต่อประชาชน โดยตรง	169	42.3
แจ้งข่าวสารผ่านผู้นำชุมชน	198	49.5
จัดประชุมชี้แจงประชาชนเป็นระยะๆ	98	24.5
หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์	192	48.0
อื่นๆ	1	0.30

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4 สิ่งที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้างและทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ

สำหรับข้อมูลผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้างและทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ จะใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำแนกออกเป็นกลุ่ม ที่อาศัยในชุมชน/หมู่บ้าน ริมแนวเส้นทางรถไฟ จะทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งตามช่วงที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งมีอยู่ทั้งหมด 5 พื้นที่ กำหนดพื้นที่ละ 80 ตัวอย่าง ดังนี้

พื้นที่ ก. ช่วงถนนพญาไท ถึง ถนนรัชดาภิเษก

พื้นที่ ข. ช่วงถนนรัชดาภิเษก ถึงถนนรามคำแหง

พื้นที่ ค. ช่วงถนนรามคำแหง ถึงถนนศรีนครินทร์

พื้นที่ ง. ช่วงถนนศรีนครินทร์ ถึงแยกถนนวงแหวนทับช้าง

พื้นที่ จ. ช่วงแยกถนนวงแหวนทับช้าง ถึงสนามบึงสุวรรณภูมิ

4.4.1 ระดับผลกระทบต่อประชาชนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ก.

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ดังตารางที่ 4.15 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ก. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 376 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 367 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 335 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ โดยมีคะแนน 329 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชนและปัญหาบ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 310 คะแนนเท่ากัน

สำหรับปัญหาที่ประชาชนได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 140 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ โดยมีคะแนน 153 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 158 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 194 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขบวนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน โดยมีคะแนน 199

คะแนน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ก.

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย							
1. ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง	0	56	14	10	0	194	18
2. ฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุก ขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน	10	26	39	5	0	199	17
3. เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร	25	32	23	0	0	158	19
4. เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์	28	31	21	0	0	153	20
5. เขม่า / ควัน จากรถบรรทุกขนวัสดุที่ แล่นผ่านชุมชน	0	28	27	23	2	239	13
6. ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง	0	4	36	32	8	284	8
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน							
7. ทำให้น้ำตาลดลง / ห้วย มีคุณภาพ เสื่อมโทรมจากตะกอนดิน	0	17	36	18	9	259	9
8. การก่อสร้างกีดขวางถนน / ทางเข้าออกชุมชน	0	22	55	3	0	221	15
9. การจราจรติดขัดจากการปิดถนน เพื่อการก่อสร้าง	0	30	45	5	0	215	16
10. ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษ ดิน	3	15	26	36	0	255	10
11. การก่อสร้างขวางเส้นทางระบาย น้ำฝน	2	15	31	32	0	253	12
12. ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตก หนัก	0	16	49	15	0	239	13

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
13. ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง	0	25	33	22	0	237	14
14. น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง	0	0	32	42	6	294	6
15. พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก	33	34	13	0	0	140	21
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย							
16. ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	0	0	6	59	15	329	4
17. ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	18	29	33	335	3
18. มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน	0	0	28	34	18	310	5
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่ออยู่อาศัย							
19. ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	0	24	56	376	1
20. บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง	0	0	24	42	14	310	5
21. เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับการก่อสร้าง	0	31	8	37	4	254	11
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ							
22. ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง	0	0	38	36	6	288	7
23. ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	0	0	0	33	47	367	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปตีพิมพ์ (เว้นแต่การค้า) ไม่ว่าจะตีพิมพ์ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.2 ระดับผลกระทบต่อประชาชนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ข.

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ดังตารางที่ 4.16 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ข. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 369 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 363 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 339 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ โดยมีคะแนน 325 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชนและปัญหาบ้านเรือนร้าว โดยมีคะแนน 319 คะแนน

สำหรับผลกระทบที่ประชาชนได้รับมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 140 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 168 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ โดยมีคะแนน 169 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้างและปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน โดยมีคะแนน 193 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาการจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 214 คะแนน

ตารางที่ 4.16 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ข.

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย							
1. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง	0	60	7	13	0	193	18
2. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุก ขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน	13	27	34	6	0	193	18
3. เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร	21	30	29	0	0	168	20
4. เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ	19	33	28	0	0	169	19

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามเผยแพร่เปลี่ยนแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
5. เขม่า / ควัน จากรถบรรทุกชนวัสดุที่	0	30	23	24	0	225	15
6. ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง	0	5	30	35	0	240	14
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน							
7. ทำให้น้ำล้นคลอง / ห้วย มีคุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน	0	16	34	18	12	266	10
8. การก่อสร้างกีดขวางถนน / ทางเข้าออกชุมชน	0	22	54	4	0	222	16
9. การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง	0	32	42	6	0	214	17
10. ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษดิน	4	19	28	29	0	242	13
11. การก่อสร้างขวางเส้นทางระบายน้ำฝน	3	19	28	30	0	245	12
12. ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก	0	9	52	19	0	250	11
13. ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง	0	21	36	23	0	242	13
14. น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง	0	0	30	48	2	292	7
15. พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก	31	38	11	0	0	140	21
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย							
16. ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	0	0	8	59	13	325	4
17. ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	17	27	36	339	3

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
18. มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน	0	0	19	43	18	319	5
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่ออยู่อาศัย							
19. ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	0	31	49	369	1
20. บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง	0	0	19	48	13	314	6
21. เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับการก่อสร้าง	0	23	10	42	5	269	9
● ปัญหาที่ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ							
22. ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง	0	0	38	40	2	284	8
23. ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	0	0	0	37	43	363	2

4.4.3 ระดับผลกระทบต่อประชาชนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ก.

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ดังตารางที่ 4.17 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ก. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 367 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 364 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 334 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ โดยมีคะแนน 321 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาบ้านเรือนร้าวพื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 318 คะแนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารราชการ สำหรับปัญหาที่ประชาชนได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุด การค้าไม่ว่าการค้าจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 145 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 159 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ โดยมีคะแนน 170

คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากระถบรทุกชนว้ศคู้ที่แ่่นผ่านชุมชน โดยมีคะแนน 187 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 192 คะแนน

ตารางที่ 4.17 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ก.

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย							
1. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง	0	59	10	11	0	192	18
2. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากระถบรทุกชนว้ศคู้ที่แ่่นผ่านชุมชน	16	23	39	2	0	187	19
3. เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร	27	27	26	0	0	159	21
4. เสียงดังรบกวนจากระถบรทุกว้ศคู้อุปกรณ์	25	20	35	0	0	170	20
5. เขม่า / ควัน จากระถบรทุกชนว้ศคู้ที่แ่่นผ่านชุมชน	0	32	19	25	4	241	13
6. ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง	0	6	35	32	7	280	8
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน							
7. ทำให้น้ำล้ดลอง / ห้วย มีคุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน	0	20	28	17	15	267	9
8. การก่อสร้างกีดขวางถนน / ทางเข้าออกชุมชน	0	17	58	5	0	228	16
9. การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง	0	24	53	3	0	219	17
10. ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษดิน	5	18	30	27	0	239	14

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุยอคู้ให้ไปใช้ประโยชน์อื่นใด
ไม่ว่าการพิมพ์หรือการอื่นใด หากมีให้ค้ดแปลงเนื้อหาคู และค้ดอ้งอ้งถึงเจ้าของเอกสารทุกค้งที่มีกรนำไปใช้

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
11. การก่อสร้างขวางเส้นทางระบายน้ำฝน	4	18	24	34	0	248	11
12. ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก	0	12	50	18	0	246	12
13. ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง	0	27	29	24	0	237	15
14. น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง	0	0	32	45	3	291	7
15. พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก	29	37	14	0	0	145	22
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย							
16. ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	0	0	10	59	11	321	4
17. ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	16	34	30	334	3
18. มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน	0	0	25	37	18	313	6
● ปัญหาที่ส่งผลต่อที่อยู่อาศัย							
19. ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	0	33	47	367	1
20. บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง	0	0	19	44	17	318	5
21. เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับการก่อสร้าง	0	25	12	37	6	264	10
● ปัญหาที่ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ							
22. ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง	0	0	43	34	3	280	8
23. ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	0	0	0	36	44	364	2

เอกสารที่ส่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นใด
 ไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม หากมีข้อสงสัยประการใด กรุณาติดต่อสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเชียงใหม่ โทร. 053-251111

4.4.4 ระดับผลกระทบต่อประชาชนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ก.

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ดังตารางที่ 4.18 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ก. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 375 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 359 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 333 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหามีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน โดยมีคะแนน 328 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาบ้านเรือนร้าวพื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 323 คะแนน

สำหรับปัญหาที่ประชาชนได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 136 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 158 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ โดยมีคะแนน 173 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน โดยมีคะแนน 197 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 207 คะแนน

ตารางที่ 4.18 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ ก.

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย							
1. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง	0	48	17	15	0	207	17
2. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุก ขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน	14	18	45	3	0	197	18
3. เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร	23	36	21	0	0	158	20
4. เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์	20	27	33	0	0	173	19

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีให้คิดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
5. เขม่า / ควัน จากระบบรถทุกชนิด	0	23	25	22	10	259	11
6. ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง	0	2	42	26	10	284	9
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน							
7. ทำให้น้ำล้นคลอง / ท่วม มีคุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน	0	14	29	18	19	282	10
8. การก่อสร้างกีดขวางถนน / ทางเข้าออกชุมชน	0	17	57	6	0	229	15
9. การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง	0	27	50	3	0	216	16
10. ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษดิน	6	12	33	29	0	245	14
11. การก่อสร้างขวางเส้นทางระบายน้ำฝน	5	17	27	31	0	244	15
12. ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก	0	9	53	18	0	249	13
13. ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง	0	22	32	26	0	244	15
14. น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง	0	0	31	46	3	292	7
15. พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก	36	32	12	0	0	136	21
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย							
16. ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	0	0	7	64	9	322	6
17. ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	15	37	28	333	3

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
18. มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน	0	0	20	32	28	328	4
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่ออยู่อาศัย							
19. ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	0	25	55	375	1
20. บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง	0	0	19	39	22	323	5
21. เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับการก่อสร้าง	0	31	4	43	2	256	12
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพ							
22. ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง	0	0	38	39	3	285	8
23. ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	0	0	0	41	39	359	2

4.4.5 ระดับผลกระทบต่อประชาชนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ จ.

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ดังตารางที่ 4.19 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณช่วงที่ 5 ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 380 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 366 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 333 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการและปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน โดยมีคะแนน 323 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาบ้านเรือนร้าวพื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 316 คะแนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับปัญหาที่ประชาชนได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุด จากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 132 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ โดยมีคะแนน 156 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 158 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชนและปัญหา ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 203 คะแนน ลำดับที่ 5 การจรรยาบรรณผิดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 217 คะแนน

ตารางที่ 4.19 ระดับผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ จ.

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย							
1. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง	0	49	19	12	0	203	17
2. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน	7	26	44	3	0	203	17
3. เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร	24	34	22	0	0	158	18
4. เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์	28	28	24	0	0	156	19
5. เขม่า / ครว็น จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน	0	27	25	20	8	249	12
6. ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง	0	3	45	26	6	275	8
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน							
7. ทำให้น้ำล้นคลอง / ท่วม มีคุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน	0	13	33	21	13	274	9
8. การก่อสร้างกีดขวางถนน / ทางเข้าออกชุมชน	0	21	57	2	0	221	15
9. การจรรยาบรรณผิดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง	0	27	49	4	0	217	16
10. ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษดิน	2	16	23	39	0	259	10

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ						
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	คะแนน	ลำดับที่
11. การก่อสร้างขวางเส้นทางระบายน้ำฝน	6	18	29	27	0	237	13
12. ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก	0	14	55	11	0	237	13
13. ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง	0	25	36	19	0	234	14
14. น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง	0	0	33	41	6	293	6
15. พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก	38	32	10	0	0	132	20
● ปัญหาที่ส่งผลต่อความปลอดภัย							
16. ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	0	0	9	59	12	323	4
17. ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	14	39	27	333	3
18. มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน	0	0	21	35	24	323	4
● ปัญหาที่ส่งผลต่อที่อยู่อาศัย							
19. ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	0	0	0	20	60	380	1
20. บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง	0	0	19	46	15	316	5
21. เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับก่อสร้าง	0	30	6	41	3	257	11
● ปัญหาที่ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ							
22. ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง	0	0	36	38	6	290	7
23. ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	0	0	0	34	46	366	2

เอกสารนี้เป็นลิขสิทธิ์ของโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 30 จังหวัดบุรีรัมย์ ใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่สามารถนำออกจำหน่ายได้
 ไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยไว้ล่วงหน้า และแจ้งแจ้งถึงเจ้าของเอกสารหากมีการแก้ไข

จากผลการศึกษาระดับผลกระทบของปัญหาต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้าง สามารถสรุปปัญหาที่ส่งผลกระทบน้อย 5 ลำดับ และ ส่งผลกระทบมาก 5 ลำดับในแต่ละกลุ่มตัวอย่าง ได้ดังตารางที่ 4.20 – 4.24

ตารางที่ 4.20 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบ ของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใน พื้นที่ ก.

พื้นที่ ก.	ระดับของผลกระทบ	
	กระทบน้อยที่สุด	กระทบมากที่สุด
ลำดับที่ 1	-ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	-พื้นที่บริเวณของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก
ลำดับที่ 2	-ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	-เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์
ลำดับที่ 3	-ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	-เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร
ลำดับที่ 4	-ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	-ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง
ลำดับที่ 5	-มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน -บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง	-ฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.21 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใน พื้นที่ ข.

พื้นที่ ข.	ระดับของผลกระทบ	
	กระทบน้อยที่สุด	กระทบมากที่สุด
ลำดับที่ 1	-ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	-พื้นที่ผิวดินของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก
ลำดับที่ 2	-ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	-เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร
ลำดับที่ 3	-ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	-เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์
ลำดับที่ 4	-ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	-ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง -ฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน
ลำดับที่ 5	-มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน	-การจราจรติดขัดจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง

ตารางที่ 4.22 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใน พื้นที่ ค.

พื้นที่ ค.	ระดับของผลกระทบ	
	กระทบน้อยที่สุด	กระทบมากที่สุด
ลำดับที่ 1	-ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	-พื้นที่ผิวดินของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก
ลำดับที่ 2	-ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	-เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร
ลำดับที่ 3	-ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	-เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์
ลำดับที่ 4	-ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	-ฝุ่นละอองที่กระจายจากการบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน
ลำดับที่ 5	-บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการขุดดินเพื่อถมที่ดิน -บ้านเรือนชำรุดจากการก่อสร้าง	-ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น ขอสงวนสิทธิ์ในเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.23 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบ ของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใน พื้นที่ จ.

พื้นที่ จ.	ระดับของผลกระทบ	
	กระทบน้อยที่สุด	กระทบมากที่สุด
ลำดับที่ 1	-ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	-พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก
ลำดับที่ 2	-ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	-เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร
ลำดับที่ 3	-ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	-เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์
ลำดับที่ 4	-มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน	-ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน
ลำดับที่ 5	-บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง	-ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง

ตารางที่ 4.24 สรุปลำดับของปัญหาที่ส่งผลกระทบ ของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใน พื้นที่ จ.

พื้นที่ จ.	ระดับของผลกระทบ	
	กระทบน้อยที่สุด	กระทบมากที่สุด
ลำดับที่ 1	-ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	-พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก
ลำดับที่ 2	-ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	-เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์
ลำดับที่ 3	-ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	-เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร
ลำดับที่ 4	-ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ -มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน	-ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง -ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน
ลำดับที่ 5	-บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง	-การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง

4.4.6 ช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับผลกระทบในช่วงเวลา 15:00-18:00 มีจำนวน 102 คน คิดเป็น 25.5 % รองลงมาผู้ตอบแบบสอบถามได้รับผลกระทบในช่วงเวลา 18:00-21:00 มีจำนวน 100 คน คิดเป็น 25 % ดังตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 ช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
06:00-09:00	33	8.3
09:00-12:00	56	14.0
12:00-15:00	25	6.3
15:00-18:00	102	25.5
18:00-21:00	100	25.0
21:00-24:00	74	18.5
24:00-06:00	10	2.5
รวม	400	100.0

4.4.7 การได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้างของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้าง มีจำนวน 359 คน คิดเป็น 89.75 % รองลงมาผู้ตอบแบบสอบถามได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้าง มีจำนวน 41 คน คิดเป็น 10.25 % ดังตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 การได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้างของผู้ตอบแบบสอบถาม

การได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้าง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้รับประโยชน์	359	89.75
ได้รับประโยชน์	41	10.25
รวม	400	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.8 การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมก่อน กับ ระหว่างก่อสร้าง จากคำตอบของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าสภาพแวดล้อมก่อน กับ ระหว่างก่อสร้างไม่เปลี่ยนแปลง จำนวน 56 คน คิดเป็น 14.0 % และเห็นว่าเปลี่ยนแปลงจำนวน 344 คน คิดเป็น 86.0 % ดังตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมก่อน กับ ระหว่างก่อสร้าง

การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมก่อน กับ ระหว่างก่อสร้าง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เปลี่ยนแปลง	56	14.0
เปลี่ยนแปลง	344	86.0
รวม	400	100.0

4.4.8 ความรู้สึกถึงผลกระทบโดยรวมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีผลกระทบมาก จำนวน 203 คน คิดเป็น 50.8 % รองลงมาเห็นว่า มีผลกระทบปานกลาง จำนวน 144 คน คิดเป็น 36.0 % ดังตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 ความรู้สึกถึงผลกระทบโดยรวมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลกระทบโดยรวม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีผลกระทบ	4	1.0
มีผลกระทบน้อย	25	6.3
มีผลกระทบปานกลาง	144	36.0
มีผลกระทบมาก	203	50.8
มีผลกระทบมากที่สุด	24	6.0
รวม	400	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ก่อนเปิดให้นำไปใช้ โปรดอ่านเงื่อนไข
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.9 ความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหของผู้รับเหมาของผู้ตอบแบบสอบถาม
จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีความพึงพอใจน้อย จำนวน 247 คน คิดเป็น 61.8 % รองลงมาเห็นว่าพอใจปานกลาง จำนวน 147 คน คิดเป็น 36.8 % ดังตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 ความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหของผู้รับเหมาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหของผู้รับเหมาของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่พอใจ	4	1.0
พอใจน้อย	247	61.8
พอใจปานกลาง	147	36.8
พอใจมาก	2	0.5
รวม	400	100.0

4.4.10 ความคิดเห็นต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาลดผลกระทบจากการก่อสร้าง
จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามิลดผลกระทบได้น้อย จำนวน 244 คน คิดเป็น 61.0 % รองลงมาเห็นลดผลกระทบได้ปานกลางจำนวน 126 คน คิดเป็น 31.5 % ดังตารางที่ 4.30

ตารางที่ 4.30 ความคิดเห็นต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาลดผลกระทบจากการก่อสร้าง

ความคิดเห็นต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาลดผลกระทบจากการก่อสร้าง	จำนวน	ร้อยละ
ลดผลกระทบไม่ได้เลย	19	4.8
ลดผลกระทบได้น้อย	244	61.0
ลดผลกระทบได้ปานกลาง	126	31.5
ลดผลกระทบได้มาก	8	2.0
ลดผลกระทบได้มากที่สุด	3	0.8
รวม	400	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำซ้ำหรือเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาที่มีความสำคัญตามสมมติฐาน

จากการกำหนดสมมติฐานการศึกษา จะทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้ข้อมูลระดับผลกระทบต่อปัญหาระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ของผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ต่างๆ ปัญหาที่มีความสำคัญที่นำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์นั้น ได้มาจากปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณช่วงต่างๆ ได้ให้ความสำคัญ และจัดเรียงลำดับความสำคัญที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าปัญหาที่สำคัญมากที่สุด 1 – 5 อันดับ จากนั้นจะเลือกเฉพาะปัญหาที่ซ้ำกันทุก ๆ ช่วง มาใช้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ ปัญหาที่เลือกมานั้น จะแสดงดังตารางที่ 4.31

ตารางที่ 4.31 ปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามทุก ๆ พื้นที่ มีความคิดเห็นว่าสำคัญเหมือนกัน ทั้งด้านผลกระทบมากและผลกระทบน้อย

ปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามทุก ๆ พื้นที่ มีความคิดเห็นว่าสำคัญเหมือนกัน	
ปัญหาที่มีผลกระทบน้อย	ปัญหาที่มีผลกระทบมาก
-ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	-พื้นผิวดถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก
-ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	-เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์
-ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	-เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร
-ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	-ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง
	-ฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน

4.5.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาในช่วงการก่อสร้างโครงการฯและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการจัดลำดับ ปัญหาในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ต่าง ๆ เห็นว่ามีผลกระทบน้อยในทุก ๆ พื้นที่เหมือนกัน คือ ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ ปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ และปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ส่วนปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าผลกระทบมากในทุก ๆ พื้นที่เหมือนกันคือ ปัญหาพื้นผิวดถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร ปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง และปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน

4.5.1.1 การวิเคราะห์ปัญหาในช่วงการก่อสร้างโครงการ ฯ ที่ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 5 พื้นที่ มีความเห็นว่าได้รับผลกระทบน้อยเหมือนกัน

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ ฯ และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่ามีผลกระทบน้อยที่สุด จำนวน 267 ราย คิดเป็น 66.80 % รองลงมาคือ มีผลกระทบน้อย 133 ราย คิดเป็น 33.30 % ดังตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.32 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ ฯ และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	0	0	0	24	56	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	30.00	70.00	100.0
พื้นที่ ข.	ความถี่	0	0	0	31	49	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	38.80	61.30	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	0	0	0	33	47	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	41.30	58.80	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	0	0	0	25	55	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	31.30	68.80	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	0	0	0	20	60	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	25.00	75.00	100.00
รวม	ความถี่	0	0	0	133	267	400
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	33.30	66.80	100.00

$$\lambda^2_{cal} = 6.375, df = 4, sig. = 0.173$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการฯ

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการฯ

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value = 0.173 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือ ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการฯ และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้นไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ระดับผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการฯ นั้น ประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่าได้รับผลกระทบน้อยที่สุด จำนวน 219 ราย คิดเป็น 54.80 % รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบน้อย 181 ราย คิดเป็น 45.30 % ดังตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	0	0	0	33	47	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	41.30	58.80	100.0
พื้นที่ ข.	ความถี่	0	0	0	37	43	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	46.30	53.80	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	0	0	0	36	44	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	45.00	55.00	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	0	0	0	41	39	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	51.30	48.80	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	0	0	0	34	46	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	42.50	57.50	100.00
รวม	ความถี่	0	0	0	181	219	400
	ร้อยละ	0.00	0.00	0.00	45.30	54.80	100.00

$$\chi^2_{cal} = 1.958, df = 4, sig. = 0.744$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลกระทบต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value = 0.744 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือ ปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้น ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ระดับผลกระทบของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ นั้น ประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการฯ และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่ามีผลกระทบน้อย จำนวน 166 ราย คิดเป็น 41.50 % รองลงมาคือ มีผลกระทบน้อยที่สุด 154 ราย คิดเป็น 38.50 % ดังตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.34 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการฯ และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการฯ					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	0	0	18	29	33	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	22.50	36.30	41.30	100.00
พื้นที่ ข.	ความถี่	0	0	17	27	36	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	21.30	33.80	45.00	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	0	0	16	34	30	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	20.00	42.50	37.50	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	0	0	15	37	28	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	18.80	46.30	35.00	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	0	0	14	39	27	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	17.50	48.80	33.80	100.00
รวม	ความถี่	0	0	80	166	154	400
	ร้อยละ	0.00	0.00	20.00	41.50	38.50	100.00

$$\lambda^2_{cal} = 5.561, df = 8, sig. = 0.696$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลกระทบต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการฯ

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการฯ

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value = 0.696 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือ ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการฯ และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้น ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ระดับผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการฯ นั้น ประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ฯ และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่ามีผลกระทบน้อย จำนวน 300 ราย คิดเป็น 75.00 % รองลงมาคือ มีผลกระทบน้อยที่สุด 60 ราย คิดเป็น 15.00 % ดังตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ฯ และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ฯ					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	0	0	6	59	15	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	7.50	73.80	18.80	100.00
พื้นที่ ข.	ความถี่	0	0	8	59	13	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	10.00	73.80	16.30	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	0	0	10	59	11	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	12.50	73.80	13.80	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	0	0	7	64	9	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	8.80	80.00	11.30	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	0	0	9	59	12	80
	ร้อยละ	0.00	0.00	11.30	73.80	15.00	100.00
รวม	ความถี่	0	0	40	300	60	400
	ร้อยละ	0.00	0.00	10.00	75.00	15.00	100.00

$$\lambda^2_{cal} = 3.250, df = 8, sig. = 0.918$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลกระทบต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ฯ

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ฯ

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value = 0.918 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือ ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ฯ และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้นไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ระดับผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ฯ นั้นประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.5.1.2 การวิเคราะห์ปัญหาในช่วงการก่อสร้างโครงการ ฯ ที่ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 5 พื้นที่ มีความเห็นว่าได้รับผลกระทบเหมือนกัน

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาพื้นผิวดนของชุมชนจากรถบรรทุก และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่ามีผลกระทบมาก จำนวน 173 ราย คิดเป็น 43.30 % รองลงมาคือ มีผลกระทบมากที่สุด 167 ราย คิดเป็น 41.80 % ดังตารางที่ 4.36

ตารางที่ 4.36 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาพื้นผิวดนของชุมชนจากรถบรรทุก และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาพื้นผิวดนของชุมชนจากรถบรรทุก					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	33	34	13	0	0	80
	ร้อยละ	41.30	42.50	16.30	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ข.	ความถี่	31	38	11	0	0	80
	ร้อยละ	38.80	47.50	13.80	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	29	37	14	0	0	80
	ร้อยละ	36.30	46.30	17.50	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	36	32	12	0	0	80
	ร้อยละ	45.00	40.00	15.00	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	38	32	10	0	0	80
	ร้อยละ	47.50	40.00	12.50	0.00	0.00	100.00
รวม	ความถี่	167	173	60	0	0	400
	ร้อยละ	41.80	43.30	15.00	0.00	0.00	100.00

เอกสารนี้ $\chi^2_{cal} = 3.328$, $df = 8$, $sig. = 0.912$ งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้าง
ช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลต่อประชาชนนั้น
มีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาพื้นผิวดถนนของชุมชนจากรุดจาก
รถบรรทุก

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาพื้นผิวดถนนของชุมชนจากรุดจาก
รถบรรทุก

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่
กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value =
0.912 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือปัญหาพื้นผิวดถนน
ของชุมชนจากรุดจากรถบรรทุก และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้นไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับ
นัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ระดับผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อ
ปัญหาพื้นผิวดถนนของชุมชนจากรุดจากรถบรรทุกนั้น ประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไป
ตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่ามีผลกระทบปานกลาง จำนวน 141 ราย คิดเป็น 35.30 % รองลงมาคือ มีผลกระทบมาก 139 ราย คิดเป็น 34.80 % ดังตารางที่ 4.37

ตารางที่ 4.37 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	28	31	21	0	0	80
	ร้อยละ	35.00	38.80	26.30	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ข.	ความถี่	19	33	28	0	0	80
	ร้อยละ	23.80	41.30	35.00	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	25	20	35	0	0	80
	ร้อยละ	31.30	25.00	43.80	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	20	27	33	0	0	80
	ร้อยละ	25.00	33.80	41.30	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	28	28	24	0	0	80
	ร้อยละ	35.00	35.00	30.00	0.00	0.00	100.00
รวม	ความถี่	120	139	141	0	0	400
	ร้อยละ	30.00	34.80	35.30	0.00	0.00	100.00

$$\chi^2_{cal} = 11.559, df = 8, sig. = 0.172$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลกระทบต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value = 0.172 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้น ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ระดับผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ นั้น ประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่ามีผลกระทบมาก จำนวน 159 ราย คิดเป็น 39.80 % รองลงมาคือ มีผลกระทบปานกลาง 121 ราย คิดเป็น 30.30 % ดังตารางที่ 4.38

ตารางที่ 4.38 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	25	32	23	0	0	80
	ร้อยละ	31.30	40.00	28.80	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ข.	ความถี่	21	30	29	0	0	80
	ร้อยละ	26.30	37.50	36.30	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	27	27	26	0	0	80
	ร้อยละ	33.80	33.80	32.50	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	23	36	21	0	0	80
	ร้อยละ	28.80	45.00	26.30	0.00	0.00	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	24	34	22	0	0	80
	ร้อยละ	30.00	42.50	27.50	0.00	0.00	100.00
รวม	ความถี่	120	159	121	0	0	400
	ร้อยละ	30.00	39.80	30.30	0.00	0.00	100.00

$$\lambda^2_{cal} = 4.137, df = 8, sig. = 0.845$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลกระทบต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value = 0.845 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้น ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อปัญหาปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร นั้น ประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่ามีผลกระทบมาก จำนวน 272 ราย คิดเป็น 68.00 % รองลงมาคือ มีผลกระทบปานกลาง 67 ราย คิดเป็น 16.80 % ดังตารางที่ 4.39

ตารางที่ 4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	0	56	14	10	0	80
	ร้อยละ	0.00	70.00	17.50	12.50	0.00	100.00
พื้นที่ ข.	ความถี่	0	60	7	13	0	80
	ร้อยละ	0.00	75.00	8.80	16.30	0.00	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	0	59	10	11	0	80
	ร้อยละ	0.00	73.80	12.50	13.80	0.00	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	0	48	17	15	0	80
	ร้อยละ	0.00	60.00	21.30	18.80	0.00	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	0	49	19	12	0	80
	ร้อยละ	0.00	61.30	23.80	15.00	0.00	100.00
รวม	ความถี่	0	272	67	61	0	400
	ร้อยละ	0.00	68.00	16.80	15.30	0.00	100.00

$$\lambda^2_{cal} = 10.768, df = 8, sig. = 0.215$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง โครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value = 0.215 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้น ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้างนั้น ประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกตอบว่ามีผลกระทบปานกลาง จำนวน 201 ราย คิดเป็น 50.30 % รองลงมาคือ มีความผลกระทบมาก 120 ราย คิดเป็น 30.00 % ดังตารางที่ 4.40

ตารางที่ 4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน และบริเวณที่อยู่อาศัย

บริเวณที่อยู่อาศัย		ปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน					
		ระดับที่ได้รับผลกระทบ					
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	รวม
พื้นที่ ก.	ความถี่	10	26	39	5	0	80
	ร้อยละ	12.50	32.50	48.80	6.30	0.00	100.00
พื้นที่ ข.	ความถี่	13	27	34	6	0	80
	ร้อยละ	16.30	33.80	42.50	7.50	0.00	100.00
พื้นที่ ค.	ความถี่	16	23	39	2	0	80
	ร้อยละ	20.00	28.80	48.80	2.50	0.00	100.00
พื้นที่ ง.	ความถี่	14	18	45	3	0	80
	ร้อยละ	17.50	22.50	56.30	3.80	0.00	100.00
พื้นที่ จ.	ความถี่	7	26	44	3	0	80
	ร้อยละ	8.80	32.50	55.00	3.80	0.00	100.00
รวม	ความถี่	60	120	201	19	0	400
	ร้อยละ	15.00	30.00	50.30	4.80	0.00	100.00

$$\chi^2_{cal} = 11.219, df = 12, sig. = 0.510$$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน

H_0 : บริเวณที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน

H_1 : บริเวณที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์ทางสถิติ กับฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน

ผลการทดสอบจะพิจารณาจากค่า p-value เปรียบเทียบกับค่าระดับนัยสำคัญ $\alpha = 0.05$ ที่กำหนด ค่า p-value คือค่า Asymp. Sig. (2-sided) จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่าค่า p-value = 0.510 ซึ่งมากกว่า α ดังนั้นจะยอมรับสมมติฐานว่าง (H_0) ซึ่งนั่นก็คือปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน และ บริเวณที่อยู่อาศัย นั้น ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า ผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณก่อสร้าง ที่มีต่อปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน นั้น ประชาชนมีความเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ข้างต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ดังตารางที่ 4.41

ตารางที่ 4.41 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นดังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	4.70	.461	.052	4.60	4.80	4	5
พื้นที่ ข	80	4.61	.490	.055	4.50	4.72	4	5
พื้นที่ ค	80	4.59	.495	.055	4.48	4.70	4	5
พื้นที่ ง	80	4.69	.466	.052	4.58	4.79	4	5
พื้นที่ จ	80	4.75	.436	.049	4.65	4.85	4	5
รวม	400	4.67	.472	.024	4.62	4.71	4	5

$F=1.599$, $sig. = 0.174$

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบดังนี้
สมมติฐาน

$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$, $H_1 :$ ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test คำนวณได้ 1.599 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.174 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าทั้ง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ก็สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบไม่แตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ ดังตารางที่ 4.42

ตารางที่ 4.42 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นดังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	4.59	.495	.055	4.48	4.70	4	5
พื้นที่ ข	80	4.54	.502	.056	4.43	4.65	4	5
พื้นที่ ค	80	4.55	.501	.056	4.44	4.66	4	5
พื้นที่ ง	80	4.49	.503	.056	4.38	4.60	4	5
พื้นที่ จ	80	4.58	.497	.056	4.46	4.69	4	5
รวม	400	4.55	.498	.025	4.50	4.60	4	5

$F = 0.486$, $sig. = 0.746$

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบดังนี้

สมมติฐาน

$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$

$H_1 :$ ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test คำนวณได้ 0.486 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.746 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าทั้ง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบไม่แตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง โครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ ดังตารางที่ 4.43

ตารางที่ 4.43 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง โครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นดังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	4.19	.781	.087	4.01	4.36	3	5
พื้นที่ ข	80	4.24	.783	.088	4.06	4.41	3	5
พื้นที่ ค	80	4.18	.742	.083	4.01	4.34	3	5
พื้นที่ ง	80	4.16	.719	.080	4.00	4.32	3	5
พื้นที่ จ	80	4.16	.702	.078	4.01	4.32	3	5
รวม	400	4.18	.743	.037	4.11	4.26	3	5

$F = 0.139$, $sig. = 0.968$

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบดังนี้
สมมติฐาน

$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$

$H_1 :$ ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test คำนวณได้ 0.139 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.968 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าทั้ง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อแตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ ดังตารางที่ 4.44

ตารางที่ 4.44 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นดังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	4.11	.503	.056	4.00	4.22	3	5
พื้นที่ ข	80	4.06	.512	.057	3.95	4.18	3	5
พื้นที่ ค	80	4.01	.515	.058	3.90	4.13	3	5
พื้นที่ ง	80	4.03	.449	.050	3.93	4.12	3	5
พื้นที่ จ	80	4.04	.514	.057	3.92	4.15	3	5
รวม	400	4.05	.498	.025	4.00	4.10	3	5

$F = 0.501$, $sig. = 0.735$

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบดังนี้
สมมติฐาน

$$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$$

H_1 : ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test คำนวณได้ 0.501 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.735 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าทั้ง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อแตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาพื้นผิวดนของชุมชนชำระจากรถบรรทุกและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ คังตารางที่ 4.45

ตารางที่ 4.45 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาพื้นผิวดนของชุมชนชำระจากรถบรรทุกและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

พื้นผิวดนของชุมชนชำระจากรถบรรทุก	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นดังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	1.75	.720	.081	1.59	1.91	1	3
พื้นที่ ข	80	1.75	.684	.077	1.60	1.90	1	3
พื้นที่ ค	80	1.81	.713	.080	1.65	1.97	1	3
พื้นที่ ง	80	1.70	.719	.080	1.54	1.86	1	3
พื้นที่ จ	80	1.65	.695	.078	1.50	1.80	1	3
รวม	400	1.73	.705	.035	1.66	1.80	1	3

F= 0. 596 , sig. = 0. 666

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบดังนี้

สมมติฐาน

$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$

$H_1 :$ ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test คำนวณได้ 0. 596 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0. 666 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าทั้ง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อไม่แตกต่างกัน สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อไม่แตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ ดังตารางที่ 4.46

ตารางที่ 4.46 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์และบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นดังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	1.91	.783	.087	1.74	2.09	1	3
พื้นที่ ข	80	2.11	.763	.085	1.94	2.28	1	3
พื้นที่ ค	80	2.13	.862	.096	1.93	2.32	1	3
พื้นที่ ง	80	2.16	.803	.090	1.98	2.34	1	3
พื้นที่ จ	80	1.95	.810	.091	1.77	2.13	1	3
รวม	400	2.05	.807	.040	1.97	2.13	1	3

F= 1.577 , sig. = 0. 180

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบดังนี้

สมมติฐาน

$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$

$H_1 :$ ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test คำนวณได้ 1.577 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0. 180 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าทั้ง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อแตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาเสียงคังรบกวนจากเครื่องจักรและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ คังตารางที่ 4.47

ตารางที่ 4.47 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาเสียงคังรบกวนจากเครื่องจักรและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

เสียงคังรบกวนจากเครื่องจักร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นคังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	1.98	.779	.087	1.80	2.15	1	3
พื้นที่ ข	80	2.10	.789	.088	1.92	2.28	1	3
พื้นที่ ค	80	1.99	.819	.092	1.81	2.17	1	3
พื้นที่ ง	80	1.98	.746	.083	1.81	2.14	1	3
พื้นที่ จ	80	1.98	.763	.085	1.81	2.14	1	3
รวม	400	2.00	.777	.039	1.93	2.08	1	3

$F = 0.385$, $sig. = 0.812$

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบคังนี้

$$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$$

H_1 : ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างคัง

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test คังนวนได้ 0.395 มีนัยสำคัญทาง

สถิติที่ 0.812 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าคัง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างคังอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ที่ระดับ 0.05 สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรคังอย่างคัง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อ

ไม่ว่ากรณี คังทุกคังไม่เกิดแปลงเนื้อหา และคังองคังถึงคังของเอกสารทุกคังทคังการนาไปคัง

แตกต่างคัง

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้างและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ ดังตารางที่ 4.48

ตารางที่ 4.48 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้างและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นดังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	2.42	.708	.079	2.27	2.58	2	4
พื้นที่ ข	80	2.41	.758	.085	2.24	2.58	2	4
พื้นที่ ค	80	2.40	.722	.081	2.24	2.56	2	4
พื้นที่ ง	80	2.59	.791	.088	2.41	2.76	2	4
พื้นที่ จ	80	2.54	.745	.083	2.37	2.70	2	4
รวม	400	2.47	.745	.037	2.40	2.55	2	4

$F = 1.028$, $sig. = 0.392$

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบดังนี้
สมมติฐาน

$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$

$H_1 :$ ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test จำนวนได้ 1.028 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.392 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าทั้ง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อแตกต่างกัน

จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) สามารถทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชนและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลที่ได้ ดังตารางที่ 4.49

ตารางที่ 4.49 ผลทดสอบค่าเฉลี่ยทั้ง 5 กลุ่มระหว่างปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชนและบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ช่วงความเชื่อมั่น 95% ของค่าเฉลี่ยเป็นดังนี้		ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
					ขอบต่ำ	ขอบสูง		
พื้นที่ ก	80	2.49	.795	.089	2.31	2.66	1	4
พื้นที่ ข	80	2.41	.852	.095	2.22	2.60	1	4
พื้นที่ ค	80	2.34	.826	.092	2.15	2.52	1	4
พื้นที่ ง	80	2.46	.826	.092	2.28	2.65	1	4
พื้นที่ จ	80	2.54	.711	.079	2.38	2.70	1	4
รวม	400	2.45	.802	.040	2.37	2.53	1	4

$F = 0.720$, $sig. = 0.549$

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวมีสมมติฐานในการทดสอบดังนี้

สมมติฐาน

$H_0 : m_1 = m_2 = m_3 = m_4 = m_5$

$H_1 :$ ค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวปรากฏว่าค่า F-Test คำนวณได้ 0.720 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.549 ซึ่งมากกว่า 0.05 แสดงว่าทั้ง 5 กลุ่มมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถอธิบายได้ว่า ประชากรตัวอย่างทั้ง 5 พื้นที่รู้สึกถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อแตกต่างกัน

สรุปผลการวิจัย และ ข้อเสนอแนะ

โครงการ รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ แอร์พอร์ตเรลลิงก์ หรือ แอร์พอร์ตลิงก์ เป็นโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนระบบพิเศษ สำหรับอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ที่จะมาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สามารถเดินทางได้ในเวลาอันรวดเร็วและเชื่อถือได้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Terminal) ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท

สำนักบริหาร โครงการระบบรถไฟฟ้า การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการก่อสร้าง โครงการระบบขนส่ง ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เพื่อเชื่อมเส้นทางระหว่าง เมืองหลวงไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูง แบบทางคู่ ยกระดับขนานไปตามแนวเส้นทางรถไฟทางไกลสายตะวันออก เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร ท้องถิ่นตลอดเส้นทาง รวมทั้งผู้โดยสารอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ในระหว่างการก่อสร้างได้เกิดปัญหา ระหว่างการก่อสร้างขึ้น จึงทำให้ผู้วิจัยต้องการที่จะศึกษาถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อประชาชนจากการ ก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร อากาศยานในเมือง ว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณการก่อสร้าง มีระดับผลกระทบจากปัญหาที่เกิดขึ้น จากการก่อสร้างอย่างไร เพื่อประ โยชน์ต่อ โครงการก่อสร้างที่มีลักษณะเดียวกัน เพื่อลดปัญหาต่างๆ ที่ เกิดขึ้นจริง ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการวิเคราะห์ผลการศึกษาโดยใช้ โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ซึ่ง จะหาค่าความถี่ร้อยละ และจะทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นกับบริเวณที่อยู่ อาศัยของประชาชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลพื้นฐานทั่วไป

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นเพศชายจำนวน 213 คน คิดเป็น 53.3 % มีอายุอยู่ระหว่าง 18 – 30 ปี จำนวน 150 คน คิดเป็น 37.5 % มีสถานะเป็นหัวหน้าครัวเรือนมีจำนวน 116 คน คิดเป็น 29.0 % จบการศึกษาระดับปริญญาตรี มีจำนวน 114 คนคิดเป็น 28.5 % นับถือศาสนาพุทธ มีจำนวน 307 คนคิดเป็น 76.8 % ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีจำนวน 99 คนคิดเป็น 24.8 % และพื้นที่ที่อยู่อาศัยกำหนดให้มียู่ทั้งหมด 5 พื้นที่ พื้นที่ละ 80 ราย แบ่งเป็น

พื้นที่ ก. ช่วงถนนพญาไท ถึงถนนรัชดาภิเษก

พื้นที่ ข. ช่วงถนนรัชดาภิเษก ถึงถนนรามคำแหง

พื้นที่ ค. ช่วงถนนรามคำแหง ถึงถนนศรีนครินทร์

พื้นที่ ง. ช่วงถนนศรีนครินทร์ ถึงแยกถนนวงแหวนทับช้าง

พื้นที่ จ. ช่วงแยกถนนวงแหวนทับช้าง ถึงสนามบึงสุวรรณภูมิ

5.1.2 สรุปข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐาน

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่อยู่ที่นี้มาตั้งแต่เดิม มีจำนวน 229 คน คิดเป็น 57.3 % เป็นเจ้าของบ้าน/อาคารเอง มีจำนวน 175 คน คิดเป็น 43.8%

5.1.3 สรุปการรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการฯ

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ มีจำนวน 276 คน คิดเป็น 69.0% ส่วนใหญ่ไม่เคยเข้าร่วมรับฟังการชี้แจง โครงการหรือประชาสัมพันธ์ มีจำนวน 329 คน คิดเป็น 82.3 % ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่าโครงการมีความจำเป็นต้องประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม มีจำนวน 335 คน คิดเป็น 83.8 % รูปแบบที่โครงการควรใช้ในการประชาสัมพันธ์ คือ แจกข่าวสารผ่านผู้นำชุมชน 198 คน คิดเป็น 49.5 %

5.1.4 สรุปผลการศึกษาปัญหาที่ประชาชนเห็นว่าได้รับผลกระทบน้อยในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ก. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 376 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 367 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 335 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ โดยมีคะแนน 329 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน และปัญหาบ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 310 คะแนนเท่ากัน

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ข. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 369 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 363 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 339 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ โดยมีคะแนน 325 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน และปัญหาบ้านเรือนร้าว โดยมีคะแนน 319 คะแนน

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ค. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 367 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 364 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 334 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ โดยมีคะแนน 321 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาบ้านเรือนร้าวพื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 318 คะแนน

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ง. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 375 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 359 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 333 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน โดยมีคะแนน 328 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาบ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 323 คะแนน

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ จ. ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ปัญหาที่ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 380 คะแนน รองลงมาคือ ปัญหาที่เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ โดยมีคะแนน 366 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ โดยมีคะแนน 333 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการและปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน โดยมีคะแนน 323 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาบ้านเรือนร้าวพื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 316 คะแนน

5.1.5 สรุปผลการศึกษาปัญหาที่ประชาชนเห็นว่าได้รับผลกระทบมากในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ก. ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 140 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ โดยมีคะแนน 153 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 158 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 194 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน โดยมีคะแนน 199 คะแนน

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ข. ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 140 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 168 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ โดยมีคะแนน 169 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้างและปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน โดยมีคะแนน 193 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาการจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 214 คะแนน

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ค. ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 145 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 159 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ โดยมีคะแนน 170 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน โดยมีคะแนน 187 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 192 คะแนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ ก. ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 136 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 158 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ โดยมีคะแนน 173 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน โดยมีคะแนน 197 คะแนน ลำดับที่ 5 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 207 คะแนน

จากการเก็บข้อมูล ระดับผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ จ. ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก โดยมีคะแนน 132 คะแนน รองลงมา คือ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ โดยมีคะแนน 156 คะแนน ลำดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร โดยมีคะแนน 158 คะแนน ลำดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกชนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชนและปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 203 คะแนน ลำดับที่ 5 การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง โดยมีคะแนน 217 คะแนน

5.1.6 สรุปทัศนคติที่ประชาชนมีต่อโครงการฯ

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับผลกระทบในช่วงเวลา 15:00-18:00 มีจำนวน 102 คน คิดเป็น 25.5 % รองลงมาผู้ตอบแบบสอบถามได้รับผลกระทบในช่วงเวลา 18:00-21:00 มีจำนวน 100 คน คิดเป็น 25 % ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้าง มีจำนวน 359 คน คิดเป็น 89.75 % ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าสภาพแวดล้อมก่อน กับระหว่างก่อสร้างเปลี่ยนแปลงจำนวน 344 คน คิดเป็น 86.0 % จากผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยรวมจากการก่อสร้างโครงการฯ ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าผลกระทบมากจำนวน 203 คน คิดเป็น 50.8 % ความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหของผู้รับเหมาของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีความพึงพอใจน้อย จำนวน 247 คน คิดเป็น 61.8 % ความคิดเห็นต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการก่อสร้างผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีผลกระทบได้น้อยจำนวน 244 คน คิดเป็น 61.0 %

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.7 สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัญหาที่มีความสำคัญตามสมมติฐาน

จากการจัดลำดับ ปัญหาในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ต่าง ๆ เห็นว่ามีผลกระทบน้อยในทุก ๆ พื้นที่เหมือนกัน คือ ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ ปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ และปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ส่วนปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ต่าง ๆ เห็นว่ามีผลกระทบมากในทุก ๆ พื้นที่เหมือนกันคือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร ปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง และปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกชนวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ต่าง ๆ เห็นว่ามีผลกระทบน้อยในทุก ๆ พื้นที่เหมือนกัน และมีผลกระทบมากในทุก ๆ พื้นที่เหมือนกัน ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงพื้นที่ต่างๆ ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯ ในเรื่องปัญหาที่มีผลต่อประชาชนนั้นมีความคิดเห็นสอดคล้องกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

ปัญหาระหว่างการดำเนินการก่อสร้างที่ประชาชนเห็นว่ามีผลกระทบน้อย พบว่าไม่มี ความสัมพันธ์กับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงต่างๆทั้งหมด ซึ่งได้แก่ ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ ปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ ปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ และปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ซึ่งนั่นหมายถึงว่า ผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละช่วงให้ความสำคัญต่อปัญหาเหล่านี้สอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ปัญหาระหว่างการดำเนินการก่อสร้างที่ประชาชนเห็นว่ามีผลกระทบมาก พบว่าไม่มี ความสัมพันธ์กับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างช่วงต่างๆทั้งหมด ซึ่งได้แก่ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร ปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง และปัญหาฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกชนวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน ซึ่งนั่นหมายถึงว่า ผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละช่วงให้ความสำคัญต่อปัญหาเหล่านี้สอดคล้องกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากผลการวิจัยที่ออกมาว่า ตัวอย่างประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ในเมืองและนอกเมืองมีผลกระทบจากปัญหาที่ไม่แตกต่างกัน อาจเป็นเพราะว่าตัวอย่างที่ได้ไปเก็บข้อมูลเป็นตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบในเรื่องเดียวกัน และเป็นตัวอย่างที่ที่พักอาศัยอยู่ใกล้บริเวณสถานที่ก่อสร้าง โครงการจึงได้รับผลกระทบในเรื่องที่คล้ายๆกัน เพราะตลอดแนวเส้นทางของ โครงการจะเทคนิคในการก่อสร้างที่เหมือนกัน

5.2 แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาจากการวิจัย

จากการศึกษาระดับผลกระทบจากปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง พบว่าโครงการควรมีการแก้ไขปัญหาผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ เนื่องจากประชาชนที่อยู่ในบริเวณการก่อสร้างโครงการฯ นั้นได้รับผลกระทบโดยตรงเช่น ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก ปัญหาเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ ปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร ปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง และปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน และปัญหาในเรื่องอื่นๆ ตามมาเนื่องจากการมีโครงการ หากระยะเวลาในการก่อสร้างยาวนานเกินไปจะทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน เกิดความไม่พึงพอใจต่อโครงการ และอาจทำการร้องเรียนหรือคัดค้านการดำเนินการก่อสร้างโครงการได้

สำหรับช่วงระหว่างการดำเนินการก่อสร้างนั้น ทางโครงการควร จัดการเรื่องฝุ่นละอองและมลภาวะทางอากาศ เนื่องจากบริเวณการก่อสร้างนั้นมีฝุ่นละอองมากควรจัดการดำเนินการเรื่องฝุ่นละอองและมลภาวะทางอากาศ ควรจัดรถฉีดน้ำฉีดบริเวณถนน และ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดฝุ่นละอองบ่อย ๆ ครั้งซึ่งหากต้องการให้ผู้รับจ้างจัดการดำเนินการเรื่องฝุ่นละอองและมลภาวะทางอากาศ บริเวณถนนและบริเวณที่ทำการก่อสร้างอย่างเคร่งครัด มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ผู้ว่าจ้างควร กำหนดและระบุในสัญญาจ้างเหมาทำการก่อสร้าง โดยเพิ่มรายการค่าจ้างเกี่ยวกับการดูแลเรื่องฝุ่นละอองและมลภาวะทางอากาศ และจะต้องระบุไปให้ชัดเจนว่าจะต้องมีอุปกรณ์ เครื่องมือใดบ้างและมีระยะเวลาในการดำเนินการเท่าใด ตัวอย่างเช่น จะต้องมีการฉีดน้ำเพื่อกันฝุ่นเฉพาะการนี้จำนวนกี่คันใน 1 คันสามารถบรรจุน้ำได้กี่ลิตร ขนาดของแรงม้าของรถฉีดน้ำ ระยะเวลาในการปฏิบัติงานต่อวันเป็นอย่างไร โดยในสัญญาจ้างเหมาทำการก่อสร้าง ผู้ว่าจ้างสามารถเบิกจ่ายจำนวนเงินให้กับผู้รับจ้างได้โดยวิธีการเหมาจ่าย (Lump Sum)

สำหรับปัญหาเรื่องพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างนั้น เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบโดยรวมต่อการเดินทางสัญจรของประชาชนในบริเวณก่อสร้างซึ่งเป็นปัญหาที่เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบให้กรมการขนส่งทางบกเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในวงกว้างใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำคัญ ซึ่งการแก้ไขควรจะมีการซ่อมบำรุงถนนของชุมชนที่ชำรุดเป็นระยะ ๆ ให้คงสภาพเดิมให้มากที่สุด เพื่อป้องกันความขัดแย้งจากการไม่พึงพอใจของประชาชน หรือพยายามใช้ถนนสาธารณะให้น้อยที่สุด โดยทำการทำถนนชั่วคราวไว้ใช้สำหรับเข้าบริเวณการก่อสร้างโดยเฉพาะ เพื่อไม่ให้กระทบต่อถนนสาธารณะของประชาชน

สำหรับปัญหาเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร และรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์นั้นการแก้ปัญหาควรจะทำงานส่วนใหญ่ในช่วงเวลาที่ไม่เกิดผลกระทบต่อประชาชนในส่วนรวม จากการศึกษางานวิจัยครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่าช่วงเวลาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อย คือ ช่วงเวลา 06:00-15:00 น. และช่วงเวลา 24:00-06:00 น. จึงแนะนำให้ทำการก่อสร้างในช่วงเวลานี้ หรือถ้าหลีกเลี่ยงไม่ได้ควรจะทำหนังสือชี้แจงให้ประชาชนรับทราบด้วย

โครงการก่อสร้างควรคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงด้วย เพื่อให้ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด ควรทำตามข้อบังคับในการรักษาสภาพแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ควรมีการเก็บข้อมูลคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นระยะ ๆ เพื่อเป็นการป้องกันและเป็นข้อมูลในการที่จะแก้ไขสภาพแวดล้อมบริเวณใกล้เคียง เพราะจากการศึกษางานวิจัยนี้บ่งบอกว่าประชาชนเห็นว่าสภาพแวดล้อมระหว่างก่อสร้างเมื่อเปรียบเทียบกับก่อนที่จะมีการก่อสร้างนั้นเปลี่ยนแปลงจำนวน 344 คน คิดเป็น 86.0 % ซึ่งเป็นค่าที่สูงมาก จึงควรให้ความสำคัญในเรื่องนี้อย่างมาก

และเนื่องจากการศึกษานี้ทำให้ทราบว่าประชาชนส่วนใหญ่ ไม่เคยรับฟังการชี้แจงโครงการหรือประชาสัมพันธ์จากผู้ที่เกี่ยวข้องเลย มีจำนวน 329 คน คิดเป็น 82.3 % และเห็นควรว่าโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมมีจำนวน 335 คน คิดเป็น 83.8 % ซึ่งสูงมาก ทางโครงการหรือผู้รับจ้างควรจะมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้าง ข้อมูลต่างๆ ของโครงการ ผลดีที่จะได้รับเมื่อโครงการแล้วเสร็จ และควรชี้แจงเรื่องผลกระทบจากการก่อสร้างเพื่อให้ประชาชนเข้าใจ และสามารถยอมรับได้ และจากการเก็บข้อมูลรูปแบบที่โครงการควรใช้ในการประชาสัมพันธ์จากผลการศึกษาคือ แจกข่าวสารผ่านผู้นำชุมชน, หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์ และจดหมาย/เอกสารแจ้งต่อประชาชนโดยตรง

5.3 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

การศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้อยู่อาศัยต่อผลกระทบของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ผู้วิจัยมีความคิดว่าการก่อสร้างโครงการผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกๆ ฝ่ายควรมีการหารือถึงปัญหาและข้อเท็จจริงต่างๆ ร่วมกัน เพื่อให้มีความเข้าใจถึงความต้องการที่แท้จริงของเอกสารนี้เป็นอย่างดีแล้วจึงดำเนินการแจ้งงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ศึกษาได้พบข้อบกพร่องที่ผู้ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณการก่อสร้างโครงการฯ นอกจากนี้ยังควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในการหาวิธีการป้องกันผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการด้วย เพื่อให้เกิดความรู้สึกร่วมกันและเป็นเจ้าของร่วมกัน

สำหรับช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มักจะเกิดปัญหามากมายที่มีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในโครงการ ควรมีการอธิบายปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นพร้อมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ทางโครงการกำลังเตรียมการจัดทำ เพื่อให้ประชาชนเข้าใจและรับรู้ถึงความพยายามแก้ไขปัญหา นอกจากนี้ปัญหาที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เช่น ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก การควบคุมฝุ่นละอองบริเวณการก่อสร้าง และฝุ่นละอองจากรถบรรทุก ทางโครงการควรแก้ปัญหาความเดือดร้อนนี้โดยเร็ว

5.4 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากว่าในการศึกษครั้งนี้รูปแบบโครงการฯ เป็นโครงการที่ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นพื้นที่ขนานกับทางรถไฟซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่ามีชุมชนอาศัยอยู่เป็นหย่อม ๆ การเวนคืนที่ดินจึงเป็นไปได้ง่าย ประชาชนที่ได้รับผลกระทบและเป็นตัวอย่างในการเก็บข้อมูลในครั้งนี้จะเป็นประชาชนที่ใช้อาคาร/บ้านเรือนเป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียวเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในอนาคตจะมีบางเส้นทางที่จะต้องใช้พื้นที่ที่เป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ เป็นพื้นที่ที่ใช้อาคารในเชิงพาณิชย์ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำมาหากินของประชาชน ผู้วิจัยคาดว่าผลกระทบจากการก่อสร้างที่เกิดขึ้นจะมีมากกว่ากรณีนี้ ดังนั้นจึงอาจมีปัจจัยที่เพิ่มขึ้น การป้องกันผลกระทบจะมีสิ่งที่เพิ่มขึ้นมา ก่อนทำการวิจัยควรจะได้เก็บข้อมูลผลกระทบให้ครอบคลุมทุกปัญหาที่คาดว่าจะประชาชนจะได้รับ และควรแบ่งตัวอย่างเป็นกลุ่มๆ เช่น ผู้มีบ้านเรือนเพื่อพักอาศัย ผู้ที่มีอาคารเพื่อการพาณิชย์ และผู้ที่ต้องสัญจรผ่านเส้นทางที่จะมีการก่อสร้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2548. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (SUARNABHUMI AIRPORT RAIL LINK AND CITY AIR TERMINAL PROJECT)

กฤตภาส อุตรวีรการ. 2547. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1006 ตอนเชียงใหม่-อำเภอสันกำแพง (รวมทางหลวงหมายเลข 1147)”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมและการบริหารการก่อสร้าง คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

พรชัย สกฤตแต่. 2547. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อทางหลวงในจังหวัดลำปาง กรณีศึกษาในทางสายเลี้ยวเมืองลำปาง”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมและการบริหารการก่อสร้าง คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

สิริทัศน์ วงศ์ประเสริฐ. 2542. “การก่อสร้างถนนสี่ช่องจราจรที่มีผลกระทบต่อชุมชนศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัดลำปาง”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์. 2517. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา รวบรวมโดย ทวีทอง หงษ์วิวัฒน์. กรุงเทพฯ. ศักดิ์โสภากาการพิมพ์. หน้า 29-35.

ไพรัตน์ เตชะรินทร์. 2527. กลวิธีแนวทางการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานพัฒนาชุมชนการมีส่วนร่วมในการพัฒนา รวบรวมโดย ทวีทอง หงษ์วิวัฒน์. กรุงเทพฯ. ศักดิ์โสภากาการพิมพ์. หน้า 58-67.

วิสูตร จิระคำแข็ง. 2544. การวางแผนและแผนกำหนดเวลางานก่อสร้าง. กรุงเทพฯ. วรรณกวี. หน้า 12-27.

วสุมติ อิ่มแก้ว และ สุริยา เจียมประชาชนรากร. 2540. การบริหารโครงการ. กรุงเทพฯ. ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ. หน้า 15-27

สมยศ เชื้อไทย. 2546. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ฉบับใช้เรียน. กรุงเทพฯ. วิญญูชน. หน้า 86-88

เอกสารปริทัศน์ พงศกรรังศิลป์. 2547. สถิติธุรกิจ. กรุงเทพฯ. เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า. หน้า 35-38

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สิน พันธุ์พินิจ. 2547. เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ. วิทญ์พัฒน์.
- สรชัย พิศาลบุตร และ เสาวรส ใหญ่สว่าง และ ปรีชา อัสวเดชานุกูล. 2549. การสร้างและประมวลผล ข้อมูลจากแบบสอบถาม. กรุงเทพฯ. วิทญ์พัฒน์.
- B. K. PAUL, "Farmers' Responses to the Flood Action Plan (FAP) of Bangladesh: An Empirical Study", Kansas State University Manhattan U.S.A., World Development, Vol. 23, No. 2. pp. 299-309. 1995.
- P.M. SYAGGA and W.H.A. OLIMA, "The Impact of Compulsory Land Acquisition on Displaced Households: The Case of the Third Nairobi Water Supply Project", Kenya, HABITAT INTL. Vol. 20, No. 1, pp. 61-75, 1996.
- L. B. Lerer, "HEALTH IMPACTS OF LARGE DAMS", ENVIRON IMPACT ASSESS REV 1999 vol.19, pp. 113-123, 1999.
- S. OGUNLANA and T. YOTSINSAK and S. YISA, "Assessment of People's Satisfaction. Wife the Public Hearing on the YADANA natural Gas Pipeline Project", Environmental Monitoring and Assessment 72 pp. 207-225, 2001.
- M. Miyamoto, "Forest conversion to rubber around Sumatran villages in Indonesia: Comparing the impacts of road construction", transmigration projects and population, Forest Policy and Economics 9 (2006), pp.1-12, 2004
- Ju" rg Utzinger and K. Wyss and D.D. Moto, and N'Die'khor Ye'madji and M. Tanner and B.H. Singer, "Assessing health impacts of the Chad-Cameroon petroleum development and pipeline project: challenges and a way forward", Environmental Impact Assessment Review 25 (2005) pp.63-93, 2005.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

The seal of Rajabhat Buriram University is a circular emblem. It features a central sunburst with a crown on top, flanked by two traditional Thai stupas. Below the sunburst is a tiered umbrella. The entire emblem is surrounded by a decorative border. The Thai text around the border reads "มหาวิทยาลัยราชภัฏบรียรัมย์" (Mahavithayalai Rajabhat Buriram) at the top and "พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง" (Prachonkhae Jao Kuan Thara Ladkrabang) at the bottom.

ภาคผนวก ก.

ตัวอย่างแบบสอบถามในการสำรวจและผลคำนวณระดับความเชื่อมั่นของแบบสอบถามตาม
วิธีของ Cronbach's alpha

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามผลกระทบและทัศนคติของประชาชนต่อ

การก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยาน
ในเมือง.

ข้อมูลโครงการโดยสังเขป

ตามที่รัฐบาลไทยได้ดำเนินการพัฒนาและก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็นศูนย์กลางทาง
อากาศในภูมิภาค โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่ง
รถไฟฟ้าเชื่อมต่อระหว่างเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพฯกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยยกระดับขนานไปกับ
ทางรถไฟสายตะวันออก บนพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีรูปแบบการเดินทาง 2 ลักษณะ คือ

1.รถไฟด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการเดินรถเชื่อมระหว่าง สถานีมักกะสัน/อโศก ซึ่งเป็นต้น
ทางสถานีและเป็นที่ตั้งของอาคารสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองและสถานีปลายทางที่ท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ โดยจะจอดเฉพาะสถานีต้นทางและปลายทางเท่านั้น และไม่จอดสถานีอื่นใดเลยในปลายทาง
ซึ่งจะใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 15 นาที จากต้นทางถึงปลายทาง ความยาวของเส้นทางประมาณ 25.4 กิโลเมตร

2.รถไฟท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการให้บริการเดินรถในลักษณะรถไฟ ซึ่งจะจอดตามสถานีที่
กำหนด โดยเริ่มจากสถานีพญาไท ราชปรารภ มักกะสัน รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง ไป
สิ้นสุดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 30 นาที ความยาวของเส้นทางประมาณ
28.4 กิโลเมตร

การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ได้ว่าจ้าง บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชัน
จำกัด (มหาชน) ให้ดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งได้เริ่มงานตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2548 และคาดว่าจะแล้วเสร็จใน
เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2551

แบบสอบถามชุดนี้ จะประกอบไปด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ถูกสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐาน

ส่วนที่ 3 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ส่วนที่ 4 ระดับผลกระทบจากปัญหาของประชาชนในช่วงการก่อสร้างและทัศนคติของประชาชน

ช่วงที่..... ถนน.....

แบบสอบถามเลขที่

--	--	--

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 เพศ 1) ชาย

2) หญิง

1.2 อายุ ปี

1.3 สถานภาพในครัวเรือน

1) หัวหน้าครัวเรือน

2) ภรรยา

3) บุตร/เขย/สะใภ้

4) พี่/น้อง

5) บิดา/มารดา

6) ผู้สูงอายุ (ระบุ)

1.4 การศึกษาขั้นสูงสุด

1) ต่ำกว่าประถมศึกษา

2) ประถมศึกษา

3) มัธยมศึกษาตอนต้น

4) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.

5) ปวส./อนุปริญญา

6)ปริญญาตรี

7) สูงกว่าปริญญาตรี

8) กำลังศึกษา (ระบุ)

1.5 ศาสนา

1) พุทธ

2) อิสลาม

3) คริสต์

4) อื่นๆ

1.6 อาชีพหลักของครัวเรือนในปัจจุบัน (เลือกเพียงข้อเดียว)

1) ประกอบธุรกิจส่วนตัว

2) ค้าขาย

3) รับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม

4) รับจ้างทั่วไป

5) รับราชการหรือรัฐวิสาหกิจ

6) พนักงานบริษัทเอกชน

7) การเกษตร

8) อื่นๆ (ระบุ)

1.7 ท่านอาศัยอยู่บริเวณ

พื้นที่ ก. ช่วงถนนพญาไท ถึงถนนรัชดาภิเษก

พื้นที่ ข. ช่วงถนนรัชดาภิเษก ถึงถนนรามคำแหง

พื้นที่ ค. ช่วงถนนรามคำแหง ถึงถนนศรีนครินทร์

พื้นที่ ง. ช่วงถนนศรีนครินทร์ ถึงแยกถนนวงแหวนทับช้าง

พื้นที่ จ. ช่วงแยกถนนวงแหวนทับช้าง ถึงสนามบินสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ หากมีข้อสงสัยหรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อฝ่ายประชาสัมพันธ์ของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐาน

2.1 ภูมิภาคเนาครัวเรือนของท่าน

- 1) อยู่ที่นี่มาตั้งแต่เดิม (ข้ามไปข้อ 2.4) 2) ย้ายมาจากที่อื่น อำเภอ.....จังหวัด.....

2.2 ระยะเวลาที่ครอบครัวย้ายมาอยู่ที่นี่

- 1) น้อยกว่า 5 ปี 2) 5-10 ปี
 3) 11-20 ปี 4) มากกว่า 20 ปี

2.3 สาเหตุที่ย้าย

- 1) มาทำงานที่นี่ 2) ย้ายตามบิดา / มารดา / ญาติ
 3) มาศึกษาที่นี่ 4) แต่งงานกับคนที่นี่
 5) มาหาที่อยู่อาศัย 6) อื่นๆ (ระบุ).....

2.4 การเป็นเจ้าของบ้าน / อาคาร

- 1) เป็นเจ้าของเอง 2) เช่าอยู่อาศัย / ทำกิน
 3) เป็นผู้อาศัย 4) อื่นๆ.....

2.5 ลักษณะของบ้าน / อาคาร

- 1) บ้านไม้ชั้นเดียว 2) บ้านไม้ 2 ชั้น
 3) บ้านครึ่งตึกครึ่งไม้ 4) ตึก 2 ชั้น
 5) ตึกชั้นเดียว 6) อื่นๆ (ระบุ).....

2.6 การใช้ประโยชน์ของบ้าน / อาคาร

- 1) เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว 2) เป็นที่อยู่อาศัยและสถานประกอบการ
 3) เป็นสถานประกอบการอย่างเดียว 6) อื่นๆ (ระบุ).....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 3 การรับรู้ข่าวสารและความคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการฯ

3.1) ท่านเคยรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ

- 1) ไม่เคย
- 2) เคย จาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- | | | |
|------------------------------------|---|---------------------------------------|
| <input type="radio"/> หนังสือพิมพ์ | <input type="radio"/> เจ้าหน้าที่ของ รพท. | <input type="radio"/> วิทยุ, โทรทัศน์ |
| <input type="radio"/> ผู้นำชุมชน | <input type="radio"/> ป้ายประกาศ | <input type="radio"/> เพื่อนบ้าน |
| <input type="radio"/> ใบปลิว | <input type="radio"/> อื่นๆ(ระบุ)..... | |

3.2) ท่านเคยเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการ หรือประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการฯหรือไม่

- 1) ไม่เคย
- 2) เคย ถ้าเคยท่านเข้าใจรายละเอียดของโครงการหรือไม่
- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| <input type="radio"/> เข้าใจ | <input type="radio"/> ไม่เข้าใจ |
|------------------------------|---------------------------------|

3.3) ท่านคิดว่าทางโครงการฯ ควรมีการประชาสัมพันธ์ / ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่

- 1) ไม่จำเป็น เพราะ.....
- 2) จำเป็น เพราะ.....
- 3) ไม่แน่ใจ

3.4) ถ้าจำเป็น รูปแบบ/วิธีการที่ควรประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลข่าวสาร โครงการฯ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) จดหมาย / เอกสารแจ้งต่อประชาชนโดยตรง
- 2) แจ้งข่าวสารผ่านผู้นำชุมชน ประธานชุมชน กรรมการหมู่บ้าน
- 3) จัดประชุมชี้แจงประชาชนเป็นระยะ ๆ
- 4) หนังสือพิมพ์ / วิทยุ / โทรทัศน์
- 5) อื่นๆ (ระบุ).....

3.5) ข้อมูลที่ต้องการทราบ

- 1).....
- 2).....

3.6) ท่านมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านการประชาสัมพันธ์โครงการฯ อย่างไร

- 1).....
- 2).....
- เอกสารเป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่ โฆษณาด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีเหตุผลแบบลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 4 ระดับผลกระทบจากปัญหาของประชาชนในช่วงการก่อสร้างและทัศนคติของประชาชน

กรุณาเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับที่ได้รับผลกระทบที่ท่านมีต่อปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ

4.1) ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ท่านและครอบครัว ได้รับผลกระทบ **มากน้อยเพียงใด**จากปัญหาที่เกิดการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง.

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย					
1. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากการก่อสร้าง					
2. ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย จากระบบรถทุกขบวนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน					
3. เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร					
4. เสียงดังรบกวนจากระบบรถทุกขบวนวัสดุ อุปกรณ์					
5. เขม่า / ควีน จากระบบรถทุกขบวนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน					
6. ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง					
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน					
7. ทำให้น้ำท่าคลอง / ห้วย มีคุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน					
8. การก่อสร้างกีดขวางถนน / ทางเข้าออกชุมชน					
9. การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง					
10. ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษดิน					
11. การก่อสร้างขวางเส้นทางระบายน้ำฝน					
12. ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก					
13. ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง					
14. น้ำประปาหุคไหลจากการก่อสร้าง					
15. พื้นที่ผิวถนนของชุมชนชำรุดจากระบบรถทุก					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม หากท่านมีข้อสงสัยหรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อฝ่ายวิชาการของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาจากการก่อสร้าง	ระดับที่ได้รับผลกระทบ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย					
16. ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ					
17. ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ					
18. มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน					
● ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัย					
19. ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ					
20. บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง					
21. เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับการก่อสร้าง					
● ปัญหาที่ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ					
22. ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง					
23. ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้					
● อื่นๆ (โปรดระบุ)					

4.2) ท่านได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ในช่วงเวลาใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) 06:00 – 09:00 น. 2) 09:00 – 12:00
 3) 12:00 – 15:00 น. 4) 15:00 – 18:00
 5) 18:00 – 21:00 น. 6) 21:00 – 24:00
 7) 24:00 – 06:00 น.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3) ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ท่านและครอบครัว ได้รับประโยชน์ จากโครงการก่อสร้าง ระบบขนส่งรถไฟฟ้าเชื่อมต่อระหว่างเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพฯกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือไม่

- 1) ไม่ได้รับประโยชน์
 2) ได้รับประโยชน์ (ระบุ)

(1).....

(2).....

4.4) ท่านคิดว่าสภาพแวดล้อมก่อนการก่อสร้างโครงการฯ กับช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่

- 1) ไม่เปลี่ยนแปลง
 2) เปลี่ยนแปลง (ระบุ)

(1).....

(2).....

4.5) ท่านมีความรู้สึกอย่างไรกับ ผลกระทบโดยรวม ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯในปัจจุบัน

- 1) ไม่มีผลกระทบ 2) มีผลกระทบน้อย 3) มีผลกระทบปานกลาง
 4) มีผลกระทบมาก 5) มีผลกระทบมากที่สุด

4.6) ท่านมีความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อชุมชนของ บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในช่วงการก่อสร้าง โครงการฯหรือไม่

1) ไม่พอใจ (ระบุ)

(1).....

(2).....

2) พอใจ ในระดับ

- (1) น้อย (2) ปานกลาง (3) มาก

4.7) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบ จากการก่อสร้าง

- 1) ลดผลกระทบไม่ได้เลย 2) ลดผลกระทบได้น้อย 3) ลดผลกระทบได้ปานกลาง
 4) ลดผลกระทบได้มาก 5) ลดผลกระทบได้มากที่สุด

4.8) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อชุมชน ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ

(1).....

(2).....

(3).....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำซ้ำหรือเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ ผ.ก 1 แสดงตารางคำนวณระดับความเชื่อมั่นตามวิธีของ Cronbach's alpha ในส่วนที่ 4 ของแบบสอบถาม ระดับผลกระทบจากปัญหาของประชาชนในช่วงการก่อสร้าง

ตารางคำนวณระดับความเชื่อมั่นตามวิธีของ Cronbach's alpha

ข้อ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	X	X*X
1	3	3	3	3	5	3	5	4	4	4	2	3	3	4	1	4	4	5	5	4	4	4	5	85	7225
2	3	3	2	1	3	3	2	3	2	4	4	2	2	3	1	4	4	3	5	3	2	3	5	67	4489
3	2	4	2	2	3	4	3	2	2	3	3	3	3	3	2	4	5	5	5	4	4	4	5	77	5929
4	2	3	3	3	4	4	5	3	3	4	4	4	3	4	3	4	5	4	5	3	5	3	5	86	7396
5	2	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	2	4	5	3	4	4	4	3	4	80	6400
6	2	3	2	2	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	2	4	4	4	5	4	4	3	4	76	5776
7	2	3	1	1	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	5	3	3	5	3	2	3	4	68	4624
8	2	3	3	2	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	2	4	5	4	5	4	4	3	4	79	6241
9	2	1	1	1	2	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	4	4	4	3	3	5	62	3844
10	2	1	2	2	2	4	2	3	3	1	4	4	2	3	1	4	3	3	4	3	2	3	4	62	3844
11	2	2	2	1	2	3	3	2	3	2	1	3	2	3	1	3	4	4	4	4	2	3	5	61	3721
12	2	3	1	2	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	2	4	5	5	5	5	4	4	5	83	6889
13	2	2	2	2	4	5	4	3	2	4	3	4	4	4	1	5	5	4	5	4	4	4	4	81	6561
14	2	2	1	3	2	4	2	3	3	2	3	2	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	5	70	4900
15	4	3	2	3	4	5	5	3	2	3	3	4	4	4	2	4	5	4	5	5	4	4	4	86	7396
Σ ₁₆	4	3	1	3	4	3	4	3	2	4	4	3	4	4	2	4	5	5	5	5	4	4	5	85	7225
Σ ₁₇	3	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2	3	3	5	1	4	4	3	5	4	2	5	5	68	4624
Σ ₁₈	3	2	3	2	2	4	3	2	2	2	2	3	3	4	1	4	3	4	4	3	2	4	5	67	4489
19	2	2	3	1	2	3	2	2	2	2	2	3	3	3	1	5	4	3	5	4	3	4	4	65	4225
20	2	1	1	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	5	4	5	2	3	5	76	5776
	48	49	40	41	61	71	66	56	54	62	61	62	61	73	35	81	84	79	93	79	65	71	92	1484	111574
	124	133	92	97	203	263	238	164	154	208	203	198	197	273	71	333	364	323	437	321	231	259	428		
	0.4	0.6	0.6	0.6	0.8	0.5	1	0.4	0.4	0.8	0.8	0.3	0.5	0.3	0.5	0.2	0.6	0.5	0.2	0.4	1	0.3	0.2	12.41	

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right]$$

$\alpha = 0.86794 = 86.8 \%$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คู่มือการลงทะเบียน แบบสอบถามผลกระทบและทัศนคติของประชาชนต่อ
การก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
Religion	ศาสนา	1 พุทธ 2 อิสลาม 3 คริสต์ 4 อื่นๆ	1-4
Occupation	อาชีพ	1 ธุรกิจส่วนตัว 2 ค้าขาย 3 รับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม 4 รับจ้างทั่วไป 5 รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ 6 พนักงานบริษัทเอกชน 7 การเกษตร 8 อื่นๆ	1-8
Location	อาศัยอยู่บริเวณ	1 ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก 2 ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง 3 ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์ 4 ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง 5 ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบินสุวรรณภูมิ	1-5
B1	ภูมิลำเนา	1 อยู่ที่นั่นมาตั้งแต่เดิม 2 ย้ายมาจากที่อื่น	1-2
B2	ระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่ที่นี้	1 น้อยกว่า 5 ปี 2 5-10 ปี 3 11-20 ปี 4 มากกว่า 20 ปี	1-4
B3	สาเหตุที่ย้าย	1 มาทำงานที่นี้ 2 ย้ายตามบิดา/มารดา/ญาติ 3 มาศึกษาที่นี้	1-6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการวิจัยเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีเหตุเปลี่ยนแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
B3(ต่อ)	สาเหตุที่ย้าย	4 แต่งงานกับคนที่นี่ 5 มาหาที่อยู่อาศัย 6 อื่นๆ	1-6
B4	การเป็นเจ้าของ บ้าน/อาคาร	1 เป็นเจ้าของเอง 2 เช่าอยู่อาศัย/ทำกิน 3 เป็นผู้อาศัย 4 อื่นๆ	1-4
B5	ลักษณะของ บ้าน/อาคาร	1 บ้าน ไม้ชั้นเดียว 2 บ้าน ไม้สองชั้น 3 บ้าน ครึ่งตึกครึ่งไม้ 4 ตึกสองชั้น 5 ตึกชั้นเดียว 6 อื่นๆ	1-6
B6	การใช้ประโยชน์ ของบ้าน/อาคาร	1 เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว 2 เป็นที่อยู่อาศัยและสถานประกอบการ 3 เป็นสถานประกอบการอย่างเดียว 4 อื่นๆ	1-4
C1	ท่านเคยรับ ข่าวสารเกี่ยวกับ การดำเนินการ ก่อสร้าง โครงการฯ	1 ไม่เคย 2 เคย	1-2
C2	ท่านเคยเข้าร่วม รับฟังการชี้แจง โครงการหรือ ประชาสัมพันธ์	1 ไม่เคย 2 เคย	1-2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
C3	ท่านคิดว่า โครงการควรมี การ ประชาสัมพันธ์/ ชี้แจงข้อมูล ข่าวสารเพิ่มเติม หรือไม่	1 ไม่จำเป็น 2 จำเป็น 3 ไม่แน่ใจ	1-3
C4_1	ถ้าจำเป็น รูปแบบ/วิธีการที่ ควร ประชาสัมพันธ์ (ตอบมากกว่า 1 ข้อ) จดหมาย/ เอกสารแจ้งต่อ ประชาชน โดยตรง	0 ไม่เลือก 1 เลือก	0-1
C4_2	แจ้งข่าวสารผ่าน ผู้นำชุมชน	0 ไม่เลือก 1 เลือก	0-1
C4_3	จัดประชุมชี้แจง ประชาชนเป็น ระยะๆ	0 ไม่เลือก 1 เลือก	0-1
C4_4	หนังสือพิมพ์/ วิทยุ/โทรทัศน์	0 ไม่เลือก 1 เลือก	0-1
C4_5	อื่นๆ	0 ไม่เลือก 1 เลือก	0-1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
D1	ฝุ่นละอองฟุ้ง กระจายจากการ ก่อสร้าง	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D2	ฝุ่นละอองฟุ้ง กระจาย จาก รถบรรทุกขน วัสดุที่แล่นผ่าน ชุมชน	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D3	เสียงดังรบกวน จากเครื่องจักร	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D4	เสียงดังรบกวน จากรถบรรทุก วัสดุ อุปกรณ์	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
D5	เขม่า / ควัน จาก รถบรรทุกขน วัสดุที่แล่นผ่าน ชุมชน	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D6	ทำให้เจ็บป่วย จากฝุ่นละออง	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D7	ทำให้น้ำลำ คลอง / ห้วย มีคุณภาพเสื่อม โทรมจาก ตะกอนดิน	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D8	การก่อสร้างกีด ขวางถนน / ทางเข้าออก ชุมชน	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
D9	การจราจร ติดขัดจากการ ปิดกั้นถนนเพื่อ การก่อสร้าง	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D10	ท่อระบายน้ำใน ชุมชนอุดตัน จากเศษดิน	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D11	การก่อสร้าง ขวางเส้นทาง การระบาย น้ำฝน	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D12	ปัญหาน้ำท่วม ขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
D13	ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D14	น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D15	พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D16	ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
D17	ได้รับอุบัติเหตุ จากการก่อสร้าง โครงการ	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D18	มีปัญหาทะเลาะ วิวาทระหว่าง คนงานและคน ในชุมชน	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D19	ทำให้ไม่มีที่อยู่ อาศัยจากการ ก่อสร้าง โครงการ	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D20	บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัว จากการก่อสร้าง	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
D21	เสียพื้นที่ทำ กิจกรรมของ ชุมชนบางส่วน ให้กับการ ก่อสร้าง	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D22	ทำให้รายได้จาก การค้าขายและ ประกอบกิจการ ลดลง	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
D23	ทำให้ไม่ สามารถ ประกอบอาชีพ ได้	ระดับผลกระทบ 1 มากที่สุด 2 มาก 3 ปานกลาง 4 น้อย 5 น้อยที่สุด	1-5
E2	ท่านได้รับ ผลกระทบ ช่วงเวลาใด	1 06:00-09:00 2 09:00-12:00 3 12:00-15:00 4 15:00-18:00 5 18:00-21:00 6 21:00-24:00 7 24:00-06:00	1-7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
E3	ท่านได้รับ ประโยชน์จาก โครงการ ก่อสร้างหรือไม่	1 ไม่ได้รับประโยชน์ 2 ได้รับประโยชน์	1-2
E4	ท่านคิดว่า สภาพแวดล้อม ก่อน กับ ระหว่างก่อสร้าง มีการ เปลี่ยนแปลง หรือไม่	1 ไม่เปลี่ยนแปลง 2 เปลี่ยนแปลง	1-2
E5	ท่านมีความรู้สึก ถึงผลกระทบ โดยรวม ระดับ ใด	1 ไม่มีผลกระทบ 2 มีผลกระทบน้อย 3 มีผลกระทบปานกลาง 4 มีผลกระทบมาก 5 มีผลกระทบมากที่สุด	1-5
E6	ท่านมีความพึง พอใจกับวิธี ป้องกันและ แก้ไขปัญหาของ ผู้รับเหมา หรือไม่	1 ไม่พอใจ 2 พอใจน้อย 3 พอใจปานกลาง 4 พอใจมาก	1-4
E7	ท่านมีความคิด เห็นอย่างไรต่อ การป้องกันและ แก้ไขปัญหา ผลกระทบ	1 ลดผลกระทบไม่ได้เลย 2 ลดผลกระทบได้น้อย 3 ลดผลกระทบได้ปานกลาง 4 ลดผลกระทบได้มาก 5 ลดผลกระทบได้มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.1 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามเพศ

เพศ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ชาย	213	53.3	53.3	53.3
	หญิง	187	46.8	46.8	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.2 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามอายุ

อายุ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-30	150	37.5	37.5	37.5
	31-40	120	30.0	30.0	67.5
	41-50	75	18.8	18.8	86.3
	51-60	42	10.5	10.5	96.8
	>60	13	3.3	3.3	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.3 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามสถานภาพในครัวเรือน
สถานภาพในครัวเรือน

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	หัวหน้า ครัวเรือน	116	29.0	29.0	29.0
	ภรรยา	102	25.5	25.5	54.5
	บุตร/เขย/ สะใภ้	95	23.8	23.8	78.3
	พี่น้อง	57	14.3	14.3	92.5
	บิดา/ มารดา	25	6.3	6.3	98.8
	ผู้สูงอายุ	5	1.3	1.3	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.4 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการศึกษาขั้นสูงสุด
การศึกษาขั้นสูงสุด

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เคยเข้าเรียน	8	2.0	2.0	2.0
	ประถมศึกษา	72	18.0	18.0	20.0
	มัธยมศึกษาตอนต้น	55	13.8	13.8	33.8
	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช	60	15.0	15.0	48.8
	ปวส./อนุปริญญา	64	16.0	16.0	64.8
	ปริญญาตรี	114	28.5	28.5	93.3
	สูงกว่าปริญญาตรี	17	4.3	4.3	97.5
	กำลังศึกษา	10	2.5	2.5	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการวิจัยเท่านั้น หากท่านใดต้องการนำเอกสารนี้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น นอกเหนือจากนี้ให้คิดเปลี่ยนแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.5 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามศาสนา

ศาสนา

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid พุทธ	307	76.8	76.8	76.8
อิสลาม	64	16.0	16.0	92.8
คริสต์	28	7.0	7.0	99.8
อื่นๆ	1	.3	.3	100.0
Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.6 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามอาชีพ

อาชีพ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ธุรกิจส่วนตัว	41	10.3	10.3	10.3
ค้าขาย	75	18.8	18.8	29.0
รับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม	46	11.5	11.5	40.5
รับจ้างทั่วไป	86	21.5	21.5	62.0
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	46	11.5	11.5	73.5
พนักงานบริษัทเอกชน	99	24.8	24.8	98.3
การเกษตร	3	.8	.8	99.0
อื่นๆ	4	1.0	1.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.7 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามบริเวณที่อยู่อาศัย
อาศัยอยู่บริเวณ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	20.0	20.0	20.0
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	20.0	20.0	40.0
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรี นครินทร์	80	20.0	20.0	60.0
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวง แหวนทับช้าง	80	20.0	20.0	80.0
	ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง- สนามบิณสูวรรณภูมิ	80	20.0	20.0	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.8 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามภูมิลำเนา
ภูมิลำเนา

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	อยู่ที่นี้มาตั้งแต่เดิม	229	57.3	57.3	57.3
	ย้ายมาจากที่อื่น	171	42.8	42.8	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.9 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่ที่นี่

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	น้อยกว่า 5 ปี	33	8.3	19.0	19.0
	5-10 ปี	50	12.5	28.7	47.7
	11-20 ปี	51	12.8	29.3	77.0
	มากกว่า 20 ปี	40	10.0	23.0	100.0
	Total	174	43.5	100.0	
Missing	System	226	56.5		
Total		400	100.0		

ตารางที่ ผ.ค.10 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการเป็นเจ้าของบ้าน/อาคาร
การเป็นเจ้าของบ้าน/อาคาร

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	เป็นเจ้าของเอง	175	43.8	43.8	43.8
	เช่าอยู่อาศัย/ทำกิน	98	24.5	24.5	68.3
	เป็นผู้อาศัย	127	31.8	31.8	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.11 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้าง
ท่านเคยรับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เคย	124	31.0	31.0	31.0
	เคย	276	69.0	69.0	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่หรือนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.12 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการหรือ
ประชาสัมพันธ์

ท่านเคยเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการหรือประชาสัมพันธ์

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เคย	329	82.3	82.3	82.3
	เคย	71	17.8	17.8	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.13 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสาร
ท่านคิดว่าโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่จำเป็น	23	5.8	5.8	5.8
	จำเป็น	335	83.8	83.8	89.5
	ไม่แน่ใจ	42	10.5	10.5	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.14 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร
จดหมาย/เอกสารแจ้งต่อประชาชนโดยตรง

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เลือก	230	57.5	57.5	57.5
	เลือก	169	42.3	42.3	99.8
	2	1	.3	.3	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.15 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร
แจ้งข่าวสารผ่านผู้นำชุมชน

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เลือก	202	50.5	50.5	50.5
	เลือก	198	49.5	49.5	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.16 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร
จัดประชุมชี้แจงประชาชนเป็นระยะๆ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เลือก	301	75.3	75.3	75.3
	เลือก	98	24.5	24.5	99.8
	3	1	.3	.3	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.17 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร
หนังสือพิมพ์/วิทยุ/โทรทัศน์

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เลือก	207	51.8	51.8	51.8
	เลือก	192	48.0	48.0	99.8
	4	1	.3	.3	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.18 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามลักษณะความต้องการรับรู้ข่าวสาร
อื่นๆ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ไม่เลือก	399	99.8	99.8	99.8
5	1	.3	.3	100.0
Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.19 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบ
ท่านได้รับผลกระทบช่วงเวลาใด

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 06:00-09:00	33	8.3	8.3	8.3
09:00-12:00	56	14.0	14.0	22.3
12:00-15:00	25	6.3	6.3	28.5
15:00-18:00	102	25.5	25.5	54.0
18:00-21:00	100	25.0	25.0	79.0
21:00-24:00	74	18.5	18.5	97.5
24:00-06:00	10	2.5	2.5	100.0
Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.20 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามการได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้าง
ได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้างหรือไม่

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่ได้รับประโยชน์	359	89.75	89.75	89.75
	ได้รับประโยชน์	41	10.25	10.25	100.0
Total		400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.21 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม
ท่านคิดว่าสภาพแวดล้อมก่อน กับ ระหว่างก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่เปลี่ยนแปลง	54	13.5	13.5	13.5
	เปลี่ยนแปลง	344	86.0	86.0	99.5
	3	2	.5	.5	100.0
Total		400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.22 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามความรู้ถึงผลกระทบโดยรวม
ท่านมีความรู้ถึงผลกระทบโดยรวม ระดับใด

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่มีผลกระทบ	4	1.0	1.0	1.0
	มีผลกระทบน้อย	25	6.3	6.3	7.3
	มีผลกระทบปานกลาง	144	36.0	36.0	43.3
	มีผลกระทบมาก	203	50.8	50.8	94.0
	มีผลกระทบมากที่สุด	24	6.0	6.0	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ตารางที่ ผ.ค.23 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหา
ของผู้รับเหมา
ท่านมีความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหของผู้รับเหมาหรือไม่

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่พอใจ	4	1.0	1.0	1.0
	พอใจน้อย	247	61.8	61.8	62.8
	พอใจปานกลาง	147	36.8	36.8	99.5
	พอใจมาก	2	.5	.5	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.24 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจ แบ่งตามความคิดเห็นต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหามลภาวะ

ผลกระทบ

ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหามลภาวะ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ลดผลกระทบไม่ได้เลย	19	4.8	4.8	4.8
ลดผลกระทบได้น้อย	244	61.0	61.0	65.8
ลดผลกระทบได้ปานกลาง	126	31.5	31.5	97.3
ลดผลกระทบได้มาก	8	2.0	2.0	99.3
ลดผลกระทบได้มากที่สุด	3	.8	.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.25 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง

อาศัยอยู่บริเวณ * ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง Crosstabulation

Count

		ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง			Total
		มาก	ปานกลาง	น้อย	
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	56	14	10	80
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	60	7	13	80
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	59	10	11	80
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวน ทับช้าง	48	17	15	80
	ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบิน สุวรรณภูมิ	49	19	12	80
	Total	272	67	61	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.26 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่อง ผู้ละอองฟุ้งกระจาย จาก
รถบรรทุกขนวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน

อาศัยอยู่บริเวณ * ผู้ละอองฟุ้งกระจาย จากรถบรรทุกขนวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน Crosstabulation

Count

		ผู้ละอองฟุ้งกระจาย จาก รถบรรทุกขนวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน				Total
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	
อาศัยอยู่บริเวณ	ถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	10	26	39	5	80
	ถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	13	27	34	6	80
	ถนนรามคำแหง-ถนนศรี นครินทร์	16	23	39	2	80
	ถนนศรีนครินทร์-ถนนวง แหวนทับช้าง	14	18	45	3	80
	ถนนวงแหวนทับช้าง- สนามบึงสุวรรณภูมิ	7	26	44	3	80
	Total	60	120	201	19	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.27 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร
อาศัยอยู่บริเวณ * เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร Crosstabulation

Count

		เสียงดังรบกวนจาก เครื่องจักร			Total
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	
อาศัยอยู่บริเวณ	ถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	25	32	23	80
	ถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	21	30	29	80
	ถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	27	27	26	80
	ถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับ ช้าง	23	36	21	80
	ถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบิน สุวรรณภูมิ	24	34	22	80
Total		120	159	121	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.28 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องเสียงดังรบกวนจากรถบรรทุก
วัสดุ อุปกรณ์
อาศัยอยู่บริเวณ * เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ Crosstabulation

Count

		เสียงดังรบกวนจาก รถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์			Total 1
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	
อาศัยอยู่บริเวณ	ถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	28	31	21	80
	ถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	19	33	28	80
	ถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	25	20	35	80
	ถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับ ช้าง	20	27	33	80
	ถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบิน สุวรรณภูมิ	28	28	24	80
	Total	120	139	141	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.29 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องเขม่า / ควัน จาการถบรทุกชน
วัสดุที่เล่นผ่านชุมชน

อาศัยอยู่บริเวณ * เขม่า / ควัน จาการถบรทุกชนวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน Crosstabulation

Count

		เขม่า / ควัน จาการถบรทุก ชนวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน				Total
		มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
อาศัยอยู่บริเวณ	ถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	28	27	23	2	80
	ถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	30	23	24	3	80
	ถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	32	19	25	4	80
	ถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับ ช้าง	23	25	22	10	80
	ถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบิน สุวรรณภูมิ	27	25	20	8	80
	Total	140	119	114	27	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.30 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง
อาศัยอยู่บริเวณ * ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง Crosstabulation

Count

		ทำให้เจ็บป่วยจากฝุ่นละออง				Total
		มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
อาศัยอยู่บริเวณ	ถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	4	36	32	8	80
	ถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	5	30	35	10	80
	ถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	6	35	32	7	80
	ถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	2	42	26	10	80
	ถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบินสุวรรณภูมิ	3	45	26	6	80
	Total	20	188	151	41	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.31 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องทำให้น้ำล้นคลอง / ห้วย มี
คุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน

อาศัยอยู่บริเวณ * ทำให้น้ำล้นคลอง / ห้วย มีคุณภาพเสื่อมโทรมจากตะกอนดิน Crosstabulation

Count

	ทำให้น้ำล้นคลอง / ห้วย มีคุณภาพ เสื่อมโทรมจากตะกอนดิน				Total
	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
อาศัยอยู่ บริเวณ					
ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	17	36	18	9	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	16	34	18	12	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรี นครินทร์	20	28	17	15	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวง แหวนทับช้าง	14	29	18	19	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง- สนามบึงสุวรรณภูมิ	13	33	21	13	80
Total	80	160	92	68	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.32 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องการก่อสร้างกีดขวางถนน /
 ทางเข้าออกชุมชน
 อาศัยอยู่บริเวณ * การก่อสร้างกีดขวางถนน / ทางเข้าออกชุมชน Crosstabulation

Count

		การก่อสร้างกีดขวาง ถนน / ทางเข้าออก ชุมชน			Total
		มาก	ปาน กลาง	น้อย	
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	22	55	3	80
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	22	54	4	80
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	17	58	5	80
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	17	57	6	80
	ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบิณสูวรรณภูมิ	21	57	2	80
Total		99	281	20	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.33 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องการจราจรติดขัดจากการปิดกั้น
ถนนเพื่อการก่อสร้าง

อาศัยอยู่บริเวณ * การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นถนนเพื่อการก่อสร้าง Crosstabulation

Count

	การจราจรติดขัดจาก การปิดกั้นถนนเพื่อ การก่อสร้าง			Total
	มาก	ปาน กลาง	น้อย	
อาศัยอยู่บริเวณ				
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	30	45	5	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	32	42	6	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	24	53	3	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	27	50	3	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบินสุวรรณภูมิ	27	49	4	80
Total	140	239	21	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.34 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจาก
เศษดิน

อาศัยอยู่บริเวณ * ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตันจากเศษดิน Crosstabulation

Count

	ท่อระบายน้ำในชุมชนอุดตัน				Total
	จากเศษดิน				
อาศัยอยู่บริเวณ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	3	15	26	36	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	4	19	28	29	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	5	18	30	27	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	6	12	33	29	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	2	16	23	39	80
Total	20	80	140	160	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.35 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องการก่อสร้างขวางเส้นทาง
ระบายน้ำฝน

อาศัยอยู่บริเวณ * การก่อสร้างขวางเส้นทางระบายน้ำฝน Crosstabulation

Count

	การก่อสร้างขวางเส้นทาง ระบายน้ำฝน				Total
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	
อาศัยอยู่บริเวณ					
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	2	15	31	32	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	3	19	28	30	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	4	18	24	34	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	5	17	27	31	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	6	18	29	27	80
Total	20	87	139	154	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.36 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อ
ฝนตกหนัก

อาศัยอยู่บริเวณ * ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก Crosstabulation

Count

	ปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชน เมื่อฝนตกหนัก			Total
	มาก	ปาน กลาง	น้อย	
อาศัยอยู่บริเวณ				
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	16	49	15	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	9	52	19	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	12	50	18	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	9	53	18	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	14	55	11	80
Total	60	259	81	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.37 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง

อาศัยอยู่บริเวณ * ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง Crosstabulation

Count

	ปัญหาขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง			Total
	น้อย	ปานกลาง	มาก	
อาศัยอยู่บริเวณ	น้อย	ปานกลาง	มาก	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	25	33	22	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	21	36	23	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	27	29	24	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนรอบนอก	22	32	26	80
ช่วงถนนวงแหวนรอบนอก-สนามบึงสุวรรณภูมิ	25	36	19	80
Total	120	166	114	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.38 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องน้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง

อาศัยอยู่บริเวณ * น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง Crosstabulation

Count

อาศัยอยู่บริเวณ	น้ำประปาหยุดไหลจากการก่อสร้าง			Total
	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	32	42	6	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	30	48	2	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	32	45	3	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	31	46	3	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	33	41	6	80
Total	158	222	20	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.39 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก

อาศัยอยู่บริเวณ * พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก Crosstabulation

Count

	พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก			Total
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	
อาศัยอยู่บริเวณ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	33	34	13	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	31	38	11	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	29	37	14	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	36	32	12	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	38	32	10	80
Total	167	173	60	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.40 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่
เข้า-ออกโครงการ

อาศัยอยู่บริเวณ * ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ Crosstabulation

Count

อาศัยอยู่บริเวณ	ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่ เข้า-ออกโครงการ			Total
	ปานกลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	6	59	15	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	8	59	13	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	10	59	11	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	7	64	9	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบิณสูวรรณภูมิ	9	59	12	80
Total	40	300	60	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.41 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง
โครงการ
อาศัยอยู่บริเวณ * ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ Crosstabulation

Count

อาศัยอยู่บริเวณ	ได้รับอุบัติเหตุจากการ ก่อสร้างโครงการ			Total
	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	18	29	33	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	17	27	36	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	16	34	30	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	15	37	28	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	14	39	27	80
Total	80	166	154	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.42 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องมีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่าง
 คนงานและคนในชุมชน
 อาศัยอยู่บริเวณ * มีปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานและคนในชุมชน Crosstabulation

Count

อาศัยอยู่บริเวณ	มีปัญหาทะเลาะวิวาท ระหว่างคนงานและคน ในชุมชน			Total
	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	28	34	18	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	19	43	18	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	25	37	18	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	20	32	28	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณ ภูมิ	21	35	24	80
Total	113	181	106	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.43 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการ
ก่อสร้างโครงการ
อาศัยอยู่บริเวณ * ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ Crosstabulation

Count

อาศัยอยู่บริเวณ	ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจาก การก่อสร้างโครงการ		Total
	น้อย	น้อยที่สุด	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	24	56	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	31	49	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	33	47	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	25	55	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	20	60	80
Total	133	267	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ศ.44 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องบ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจาก
การก่อสร้าง

อาศัยอยู่บริเวณ * บ้านเรือนร้าว พื้นดินทรุดตัวจากการก่อสร้าง Crosstabulation

Count

	บ้านเรือนร้าว พื้นดิน ทรุดตัวจากการก่อสร้าง			Total
	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
อาศัยอยู่บริเวณ				
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	24	42	14	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	19	48	13	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	19	44	17	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	19	39	22	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	19	46	15	80
Total	100	219	81	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.45 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องเสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชน
บางส่วนให้กับการก่อสร้าง

อาศัยอยู่บริเวณ * เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนบางส่วนให้กับการก่อสร้าง Crosstabulation

Count

อาศัยอยู่บริเวณ	เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของ ชุมชนบางส่วนให้กับการ ก่อสร้าง				Total
	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	31	8	37	4	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	23	10	42	5	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	25	12	37	6	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	31	4	43	2	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบึงสุวรรณภูมิ	30	6	41	3	80
Total	140	40	200	20	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ก.46 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง

อาศัยอยู่บริเวณ * ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง Crosstabulation

Count

อาศัยอยู่บริเวณ	ทำให้รายได้จากการค้าขายและประกอบกิจการลดลง			Total
	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	38	36	6	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	38	40	2	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	43	34	3	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	38	39	3	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบิณสูวรรณภูมิ	36	38	6	80
Total	193	187	20	400

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.ค.47 ตารางแสดงข้อมูลการสำรวจระดับผลกระทบในเรื่องทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพ
ได้

อาศัยอยู่บริเวณ * ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ Crosstabulation

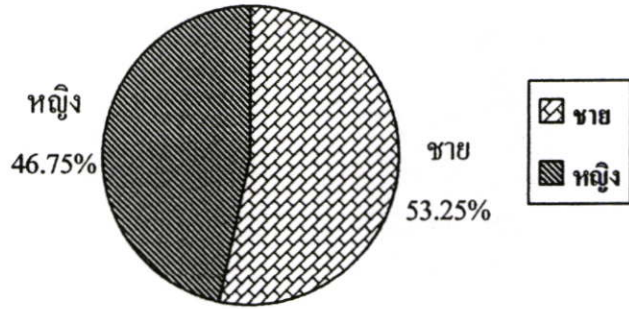
Count

อาศัยอยู่บริเวณ	ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้		Total
	น้อย	น้อยที่สุด	
ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	33	47	80
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	37	43	80
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	36	44	80
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนทับช้าง	41	39	80
ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง-สนามบินสุวรรณภูมิ	34	46	80
Total	181	219	400

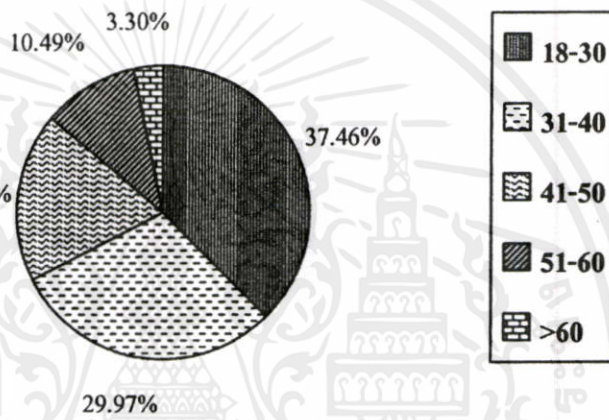
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



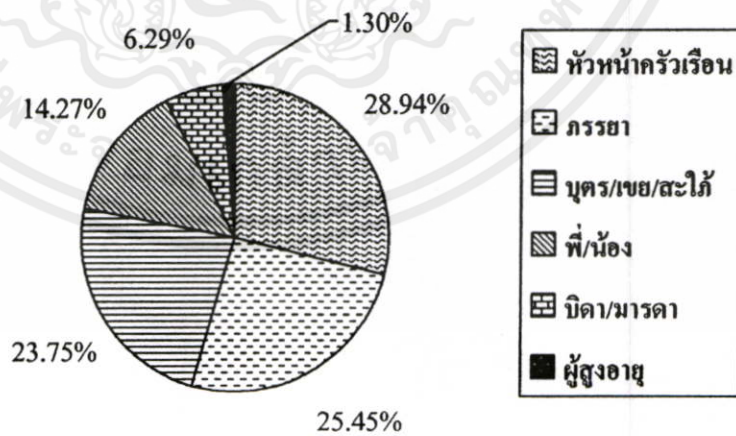
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



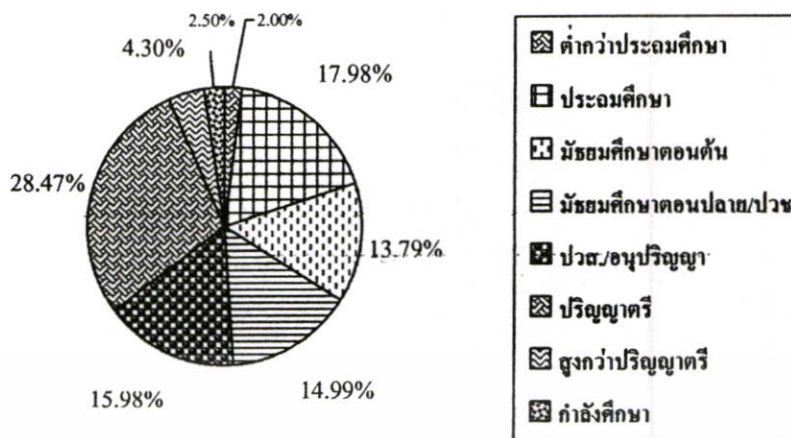
รูปที่ ผ.ง. 1 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม



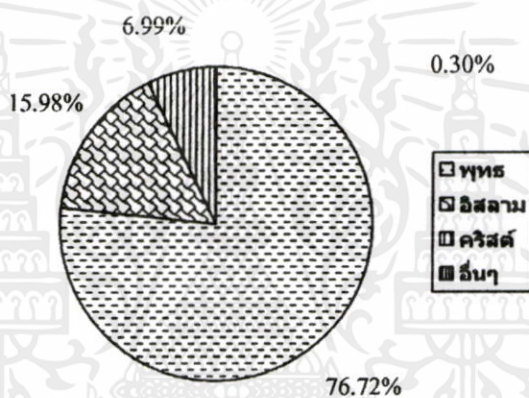
รูปที่ ผ.ง. 2 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม



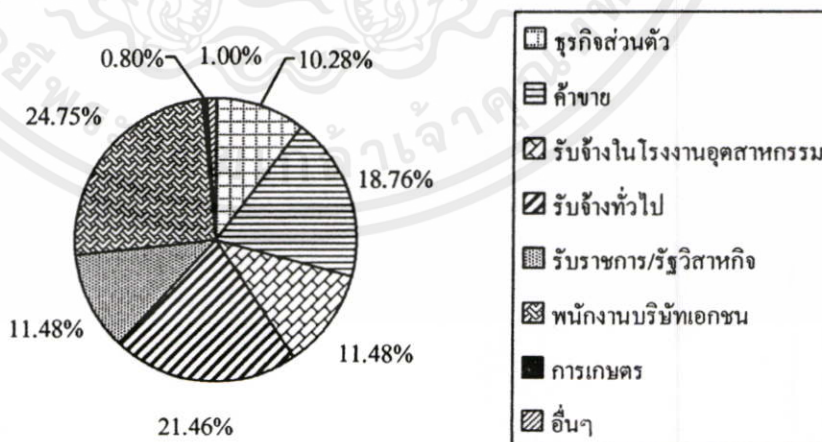
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ ผ.ง. 3 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของสถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม การค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ง. 4 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการศึกษาขั้นสูงสุดของผู้ตอบแบบสอบถาม

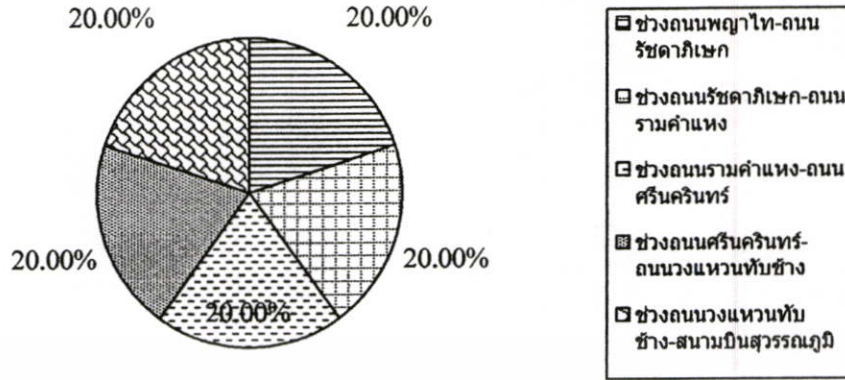


รูปที่ ผ.ง. 5 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของศาสนาของผู้ตอบแบบสอบถาม

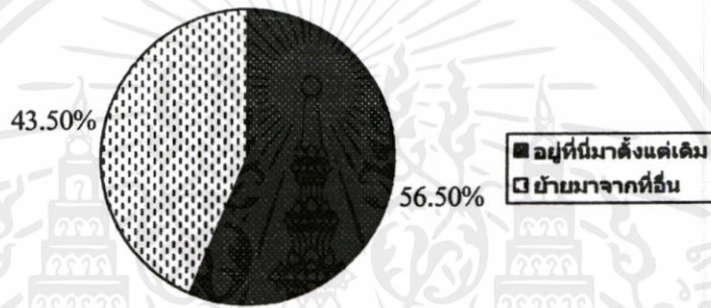


รูปที่ ผ.ง. 6 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

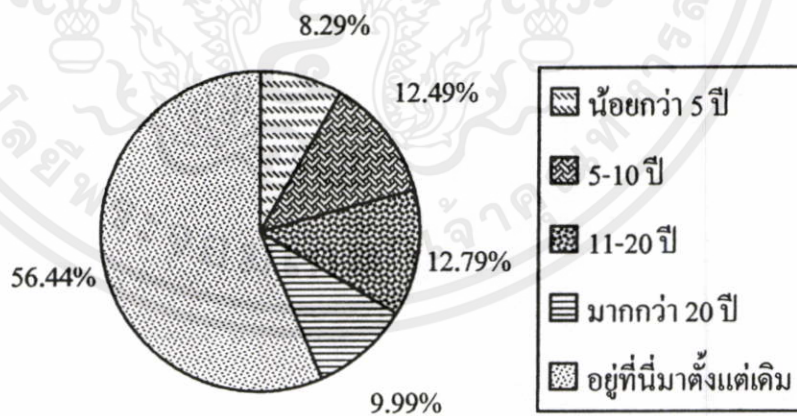
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเฉพาะในโครงการวิจัยเท่านั้น ไม่สามารถนำออกนอกระบบไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ง. 7 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

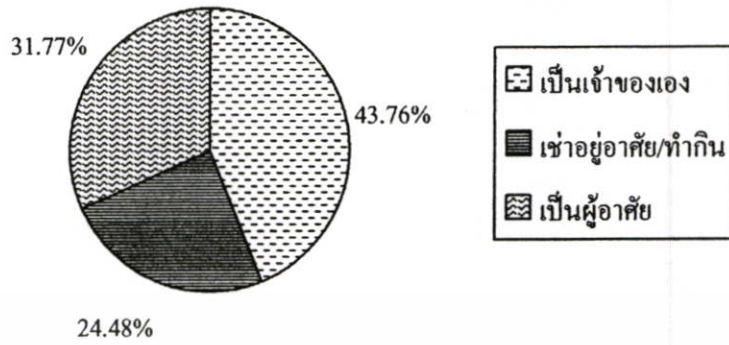


รูปที่ ผ.ง.8 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของภูมิภาคถิ่นกำเนิดของผู้ตอบแบบสอบถาม

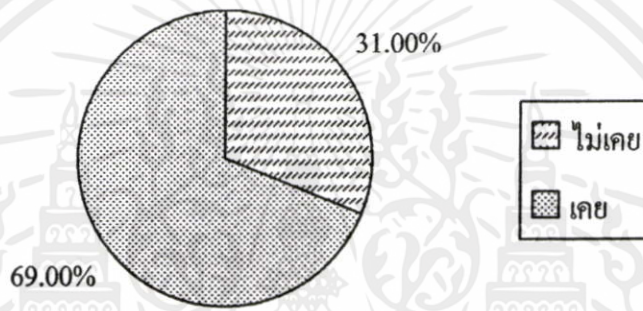


รูปที่ ผ.ง.9 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของระยะเวลาที่ย้ายมาอยู่บริเวณนี้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

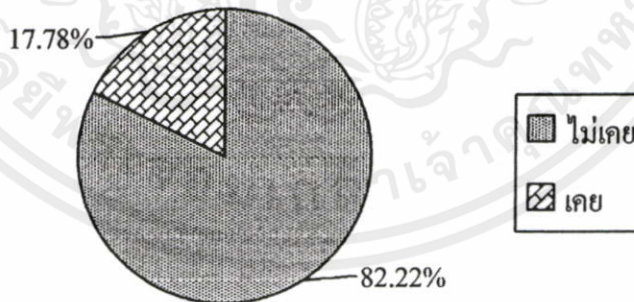
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ง.10 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการเป็นเจ้าของบ้าน/อาคารของผู้ตอบแบบสอบถาม

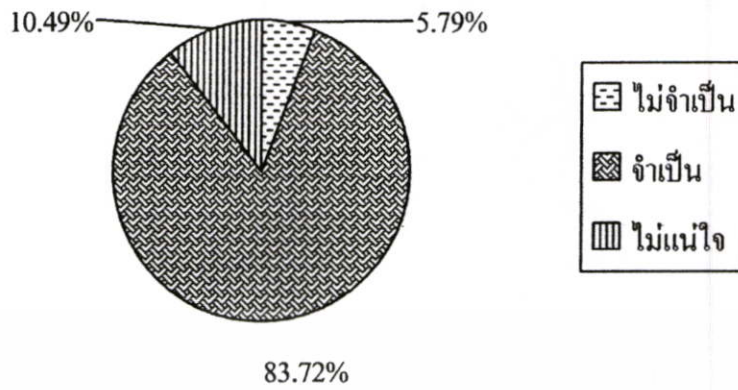


รูปที่ ผ.ง.11 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ของผู้ตอบแบบสอบถาม

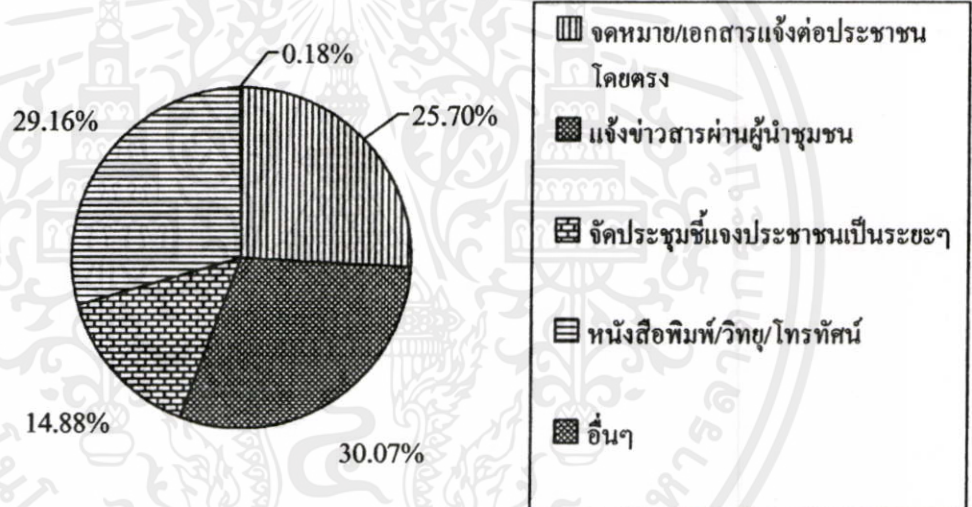


รูปที่ ผ.ง.12 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการหรือประชาสัมพันธ์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

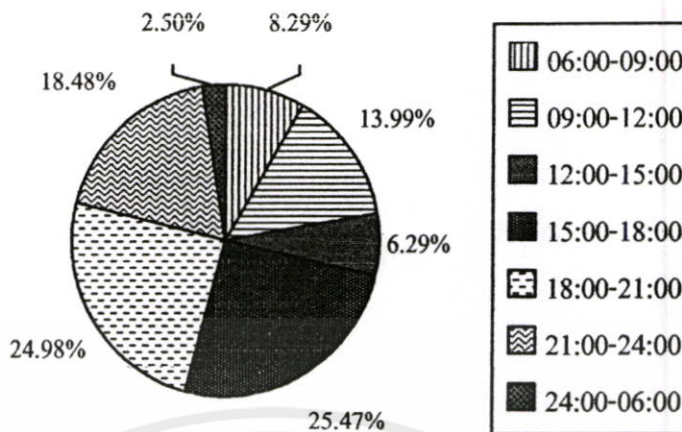


รูปที่ ผ.ง.13 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามว่าโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่

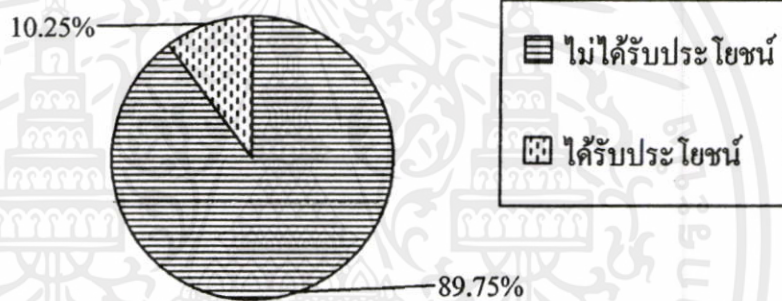


รูปที่ ผ.ง.14 แผนภูมิแสดงวิธีการชี้แจงของรูปร่าง/วิธีการที่ควรประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการฯ

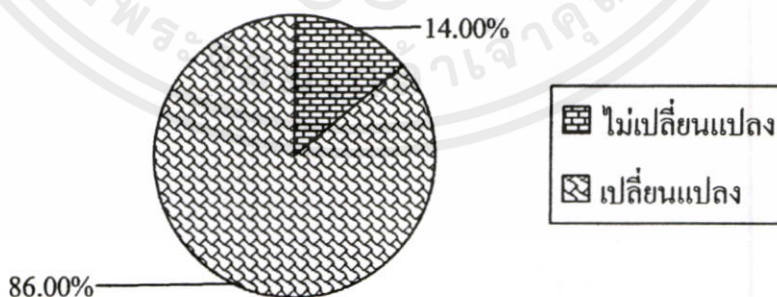
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ง.15 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของช่วงเวลาที่ ได้รับผลกระทบของผู้ตอบแบบสอบถาม

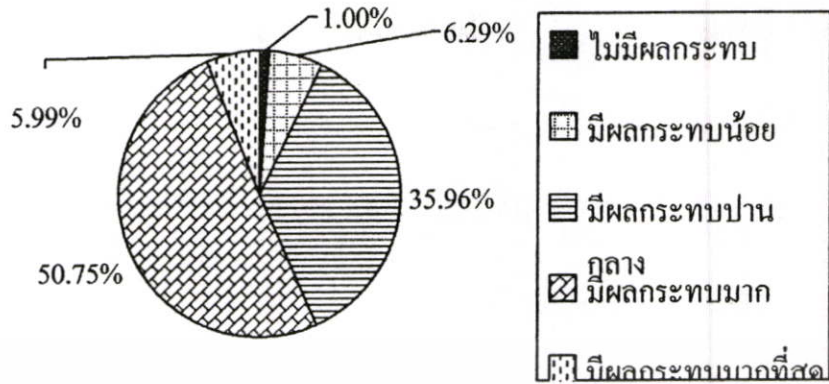


รูปที่ ผ.ง.16 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้างของผู้ตอบแบบสอบถาม

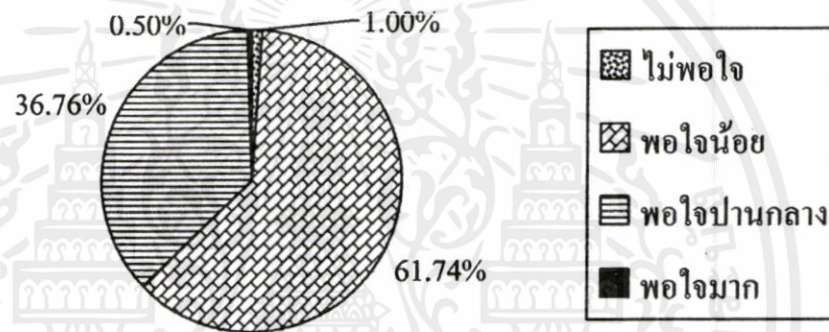


รูปที่ ผ.ง.17 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมก่อน กับ ระหว่าง

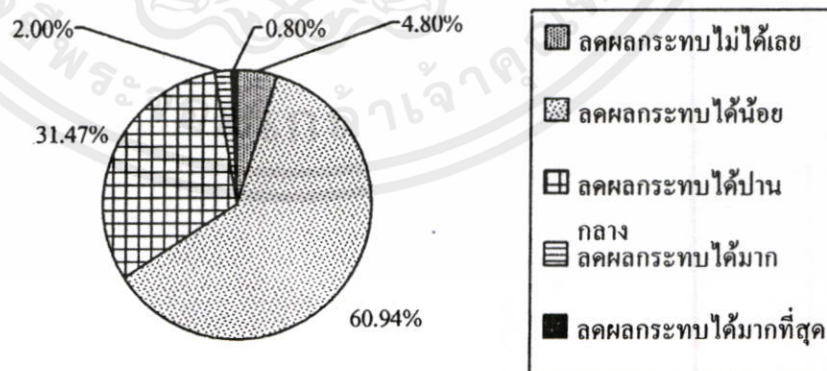
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ก่อสร้างของผู้ตอบแบบสอบถาม
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ง.18 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของความรู้สึกถึงผลกระทบโดยรวมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการฯของผู้ตอบแบบสอบถาม



รูปที่ ผ.ง.19 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของความพึงพอใจกับวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหาของผู้รับเหมาของผู้ตอบแบบสอบถาม



รูปที่ ผ.ง.20 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์ของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อการป้องกันและ

แก้ปัญหาลดผลกระทบจากการก่อสร้าง
 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่...
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก จ.
ตารางแสดงผลที่ได้จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดย Chi-Square Tests และ One-way
ANOVA

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาที่มีผลกระทบน้อย

ตารางที่ ผ.จ.1 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ
อาศัยอยู่บริเวณ * ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ Crosstabulation

		ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ		Total	
		น้อย	น้อยที่สุด		
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	Count	24	56	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	30.0%	70.0%	100.0%
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	Count	31	49	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	38.8%	61.3%	100.0%
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	Count	33	47	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	41.3%	58.8%	100.0%
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนหทัยช้าง	Count	25	55	80	
	% within อาศัยอยู่บริเวณ	31.3%	68.8%	100.0%	
ช่วงถนนวงแหวนหทัยช้าง-สนามบินสุวรรณภูมิ	Count	20	60	80	
	% within อาศัยอยู่บริเวณ	25.0%	75.0%	100.0%	
Total		Count	133	267	400
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	33.3%	66.8%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.375(a)	4	.173
Likelihood Ratio	6.403	4	.171
Linear-by-Linear Association	1.101	1	.294
N of Valid Cases	400		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 26.60.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.๑.2 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้
อาศัยอยู่บริเวณ * ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ Crosstabulation

		ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้		Total	
		น้อย	น้อยที่สุด		
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	Count	33	47	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	41.3%	58.8%	100.0%
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	Count	37	43	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	46.3%	53.8%	100.0%
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	Count	36	44	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	45.0%	55.0%	100.0%
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนห้าข้าง	Count	41	39	80	
	% within อาศัยอยู่บริเวณ	51.3%	48.8%	100.0%	
ช่วงถนนวงแหวนห้าข้าง-สนามบินสุวรรณภูมิ	Count	34	46	80	
	% within อาศัยอยู่บริเวณ	42.5%	57.5%	100.0%	
Total	Count	181	219	400	
	% within อาศัยอยู่บริเวณ	45.3%	54.8%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.958(a)	4	.744
Likelihood Ratio	1.956	4	.744
Linear-by-Linear Association	.181	1	.670
N of Valid Cases	400		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 36.20.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.3 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ
อาศัยอยู่บริเวณ * ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ Crosstabulation

			ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ			Total
			ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	Count	18	29	33	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	22.5%	36.3%	41.3%	100.0%
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	Count	17	27	36	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	21.3%	33.8%	45.0%	100.0%
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	Count	16	34	30	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	20.0%	42.5%	37.5%	100.0%
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนรอบนอก	Count	15	37	28	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	18.8%	46.3%	35.0%	100.0%
ช่วงถนนวงแหวนรอบนอก-สนามบินสุวรรณภูมิ	Count	14	39	27	80	
	% within อาศัยอยู่บริเวณ	17.5%	48.8%	33.8%	100.0%	
Total		Count	80	166	154	400
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	20.0%	41.5%	38.5%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.561(a)	8	.696
Likelihood Ratio	5.575	8	.695
Linear-by-Linear Association	.226	1	.634
N of Valid Cases	400		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 16.00.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.4 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาที่ได้รับอุบัติเหตุ
จากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ
อาศัยอยู่บริเวณ * ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ Crosstabulation

			ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่ เข้า-ออกโครงการ			Total
			ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	Count	6	59	15	80
		% within อาศัยอยู่ บริเวณ	7.5%	73.8%	18.8%	100.0%
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก- ถนนรามคำแหง	Count	8	59	13	80
		% within อาศัยอยู่ บริเวณ	10.0%	73.8%	16.3%	100.0%
	ช่วงถนนรามคำแหง- ถนนศรีนครินทร์	Count	10	59	11	80
		% within อาศัยอยู่ บริเวณ	12.5%	73.8%	13.8%	100.0%
	ช่วงถนนศรีนครินทร์- ถนนวงแหวนห้าข้าง	Count	7	64	9	80
		% within อาศัยอยู่ บริเวณ	8.8%	80.0%	11.3%	100.0%
	ช่วงถนนวงแหวนห้า ข้าง-สนามบินสุวรรณ ภูมิ	Count	9	59	12	80
% within อาศัยอยู่ บริเวณ		11.3%	73.8%	15.0%	100.0%	
Total	Count	40	300	60	400	
	% within อาศัยอยู่ บริเวณ	10.0%	75.0%	15.0%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.250(a)	8	.918
Likelihood Ratio	3.272	8	.916
Linear-by-Linear Association	1.134	1	.287
N of Valid Cases	400		

a 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 8.00.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาที่มีผลกระทบมาก

ตารางที่ ผ.จ.5 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาพื้นผิวดถนน

ของชุมชนชำรุดจากถนนรกรก

อาศัยอยู่บริเวณ * พื้นผิวดถนนของชุมชนชำรุดจากถนนรกรก Crosstabulation

		พื้นผิวดถนนของชุมชนชำรุด จากถนนรกรก			Total	
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง		
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	Count	33	34	13	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	41.3%	42.5%	16.3%	100.0%
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	Count	31	38	11	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	38.8%	47.5%	13.8%	100.0%
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	Count	29	37	14	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	36.3%	46.3%	17.5%	100.0%
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนห้าข้าง	Count	36	32	12	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	45.0%	40.0%	15.0%	100.0%
Total	ช่วงถนนวงแหวนห้าข้าง-สนามบินสุวรรณภูมิ	Count	38	32	10	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	47.5%	40.0%	12.5%	100.0%
Total		Count	167	173	60	400
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	41.8%	43.3%	15.0%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.328(a)	8	.912
Likelihood Ratio	3.327	8	.912
Linear-by-Linear Association	1.006	1	.316
N of Valid Cases	400		

a 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 12.00.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.6 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาเสียงดัง

รบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์

อาศัยอยู่บริเวณ * เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ Crosstabulation

			เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์			Total
			มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	Count	28	31	21	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	35.0%	38.8%	26.3%	100.0%
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	Count	19	33	28	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	23.8%	41.3%	35.0%	100.0%
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	Count	25	20	35	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	31.3%	25.0%	43.8%	100.0%
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนรอบนอก	Count	20	27	33	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	25.0%	33.8%	41.3%	100.0%
	ช่วงถนนวงแหวนรอบนอก-สนามบินสุวรรณภูมิ	Count	28	28	24	80
	% within อาศัยอยู่บริเวณ	35.0%	35.0%	30.0%	100.0%	
Total	Count	120	139	141	400	
	% within อาศัยอยู่บริเวณ	30.0%	34.8%	35.3%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.559(a)	8	.172
Likelihood Ratio	11.835	8	.159
Linear-by-Linear Association	.192	1	.661
N of Valid Cases	400		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 24.00.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.7 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาเสียงดัง

รบกวนจากเครื่องจักร

อาศัยอยู่บริเวณ * เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร Crosstabulation

			เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร			Total
			มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	Count	25	32	23	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	31.3%	40.0%	28.8%	100.0%
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	Count	21	30	29	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	26.3%	37.5%	36.3%	100.0%
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	Count	27	27	26	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	33.8%	33.8%	32.5%	100.0%
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนรอบนอก	Count	23	36	21	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	28.8%	45.0%	26.3%	100.0%
	ช่วงถนนวงแหวนรอบนอก-สนามบินสุวรรณภูมิ	Count	24	34	22	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	30.0%	42.5%	27.5%	100.0%
Total		Count	120	159	121	400
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	30.0%	39.8%	30.3%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.137(a)	8	.845
Likelihood Ratio	4.120	8	.846
Linear-by-Linear Association	.207	1	.649
N of Valid Cases	400		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 24.00.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.8 แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาฝุ่นละอองที่
กระจายจากการก่อสร้าง
อาศัยอยู่บริเวณ * ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง Crosstabulation

		ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง			Total	
		มาก	ปานกลาง	น้อย		
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	Count	56	14	10	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	70.0%	17.5%	12.5%	100.0%
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	Count	60	7	13	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	75.0%	8.8%	16.3%	100.0%
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	Count	59	10	11	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	73.8%	12.5%	13.8%	100.0%
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนรอบนอก	Count	48	17	15	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	60.0%	21.3%	18.8%	100.0%
Total	ช่วงถนนวงแหวนรอบนอก-สนามบินสุวรรณภูมิ	Count	49	19	12	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	61.3%	23.8%	15.0%	100.0%
Total		Count	272	67	61	400
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	68.0%	16.8%	15.3%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.768(a)	8	.215
Likelihood Ratio	11.162	8	.193
Linear-by-Linear Association	2.304	1	.129
N of Valid Cases	400		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 12.20.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.๑.๑ แสดงผล Crosstabs และ Chi-square ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาฝุ่นละอองที่
กระจาย จากระบบรถทุกขณวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน
อาศัยอยู่บริเวณ * ฝุ่นละอองที่กระจาย จากระบบรถทุกขณวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน Crosstabulation

		ฝุ่นละอองที่กระจาย จากระบบรถทุกขณวัสดุที่เล่นผ่านชุมชน				Total	
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย		
อาศัยอยู่บริเวณ	ช่วงถนนพญาไท-ถนนรัชดาภิเษก	Count	10	26	39	5	80
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	12.5%	32.5%	48.8%	6.3%	100.0%
ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนนรามคำแหง	Count	13	27	34	6	80	
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	16.3%	33.8%	42.5%	7.5%	100.0%
ช่วงถนนรามคำแหง-ถนนศรีนครินทร์	Count	16	23	39	2	80	
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	20.0%	28.8%	48.8%	2.5%	100.0%
ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนนวงแหวนรอบนอก	Count	14	18	45	3	80	
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	17.5%	22.5%	56.3%	3.8%	100.0%
ช่วงถนนวงแหวนรอบนอก-สนามบินสุวรรณภูมิ	Count	7	26	44	3	80	
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	8.8%	32.5%	55.0%	3.8%	100.0%
Total		Count	60	120	201	19	400
		% within อาศัยอยู่บริเวณ	15.0%	30.0%	50.3%	4.8%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.219(a)	12	.510
Likelihood Ratio	11.585	12	.480
Linear-by-Linear Association	.280	1	.597
N of Valid Cases	400		

a. 5 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.80.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.10 แสดงผล Descriptives และ One-way ANOVA ระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและปัญหาที่สำคัญ

Descriptives

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Min.	Max.	
					Lower Bound	Upper Bound			
ทำให้ไม่ ที่อยู่อาศัยจาก การก่อสร้าง โครงการ	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	4.70	.461	.052	4.60	4.80	4	5
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	4.61	.490	.055	4.50	4.72	4	5
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	4.59	.495	.055	4.48	4.70	4	5
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนหทัยราษฎร์	80	4.69	.466	.052	4.58	4.79	4	5
	ช่วงถนนวงแหวนหทัยราษฎร์- สนามบินสุวรรณภูมิ	80	4.75	.436	.049	4.65	4.85	4	5
	Total	400	4.67	.472	.024	4.62	4.71	4	5
ทำให้ไม่ สามารถ ประกอบ อาชีพได้	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	4.59	.495	.055	4.48	4.70	4	5
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	4.54	.502	.056	4.43	4.65	4	5
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	4.55	.501	.056	4.44	4.66	4	5
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนหทัยราษฎร์	80	4.49	.503	.056	4.38	4.60	4	5
	ช่วงถนนวงแหวนหทัยราษฎร์- สนามบินสุวรรณภูมิ	80	4.58	.497	.056	4.46	4.69	4	5
	Total	400	4.55	.498	.025	4.50	4.60	4	5
ได้รับ อุบัติเหตุ จากการ ก่อสร้าง โครงการ	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	4.19	.781	.087	4.01	4.36	3	5
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	4.24	.783	.088	4.06	4.41	3	5
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	4.18	.742	.083	4.01	4.34	3	5
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนหทัยราษฎร์	80	4.16	.719	.080	4.00	4.32	3	5
	ช่วงถนนวงแหวนหทัยราษฎร์- สนามบินสุวรรณภูมิ	80	4.16	.702	.078	4.01	4.32	3	5
	Total	400	4.18	.743	.037	4.11	4.26	3	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.10 (ต่อ)

Descriptives

		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Min.	Max.
						Lower Bound	Upper Bound		
ได้รับ อุบัติเหตุ จาก รถบรรทุก ที่เข้า- ออก โครงการ	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	4.11	.503	.056	4.00	4.22	3	5
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	4.06	.512	.057	3.95	4.18	3	5
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	4.01	.515	.058	3.90	4.13	3	5
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนหทัยราษฎร์	80	4.03	.449	.050	3.93	4.12	3	5
	ช่วงถนนวงแหวนหทัยราษฎร์- สนามบึงสุวรรณภูมิ	80	4.04	.514	.057	3.92	4.15	3	5
	Total	400	4.05	.498	.025	4.00	4.10	3	5
พื้นผิว ถนนของ ชุมชน ข่าวจาก รถบรรทุก	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	1.75	.720	.081	1.59	1.91	1	3
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	1.75	.684	.077	1.60	1.90	1	3
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	1.81	.713	.080	1.65	1.97	1	3
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนหทัยราษฎร์	80	1.70	.719	.080	1.54	1.86	1	3
	ช่วงถนนวงแหวนหทัยราษฎร์- สนามบึงสุวรรณภูมิ	80	1.65	.695	.078	1.50	1.80	1	3
	Total	400	1.73	.705	.035	1.66	1.80	1	3
เสียงดัง รบกวน จาก รถบรรทุก วัสดุ อุปกรณ์	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	1.91	.783	.087	1.74	2.09	1	3
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	2.11	.763	.085	1.94	2.28	1	3
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	2.13	.862	.096	1.93	2.32	1	3
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนหทัยราษฎร์	80	2.16	.803	.090	1.98	2.34	1	3
	ช่วงถนนวงแหวนหทัยราษฎร์- สนามบึงสุวรรณภูมิ	80	1.95	.810	.091	1.77	2.13	1	3
	Total	400	2.05	.807	.040	1.97	2.13	1	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.10 (ต่อ)

Descriptives

		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Min.	Max.
						Lower Bound	Upper Bound		
เสียงดัง รบกวน จาก เครื่องจักร	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	1.98	.779	.087	1.80	2.15	1	3
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	2.10	.789	.088	1.92	2.28	1	3
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	1.99	.819	.092	1.81	2.17	1	3
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนทับช้าง	80	1.98	.746	.083	1.81	2.14	1	3
	ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง- สนามบึงสุวรรณภูมิ	80	1.98	.763	.085	1.81	2.14	1	3
	Total	400	4.05	.498	.025	4.00	4.10	3	5
ฝุ่นละออง ฟุ้ง กระจาย จากการ ก่อสร้าง	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	2.42	.708	.079	2.27	2.58	2	4
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	2.41	.758	.085	2.24	2.58	2	4
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	2.40	.722	.091	2.24	2.56	2	4
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนทับช้าง	80	2.59	.791	.088	2.41	2.76	2	4
	ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง- สนามบึงสุวรรณภูมิ	80	2.54	.745	.083	2.37	2.70	2	4
	Total	400	2.47	.745	.037	2.40	2.55	2	4
ฝุ่นละออง ฟุ้ง กระจาย จาก รถบรรทุก ขนส่งที่ แล่นผ่าน ชุมชน	ช่วงถนนพญาไท-ถนน รัชดาภิเษก	80	2.49	.795	.089	2.31	2.66	1	4
	ช่วงถนนรัชดาภิเษก-ถนน รามคำแหง	80	2.41	.852	.095	2.22	2.60	1	4
	ช่วงถนนรามคำแหง-ถนน ศรีนครินทร์	80	2.34	.826	.092	2.15	2.52	1	4
	ช่วงถนนศรีนครินทร์-ถนน วงแหวนทับช้าง	80	2.46	.826	.092	2.28	2.65	1	4
	ช่วงถนนวงแหวนทับช้าง- สนามบึงสุวรรณภูมิ	80	2.54	.711	.079	2.38	2.70	1	4
	Total	400	2.45	.802	.040	2.37	2.53	1	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ผ.จ.10 (ต่อ)

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างโครงการ	Between Groups	1.415	4	.354	1.599	.174
	Within Groups	87.363	395	.221		
	Total	88.778	399			
ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้	Between Groups	.485	4	.121	.486	.746
	Within Groups	98.612	395	.250		
	Total	99.097	399			
ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	Between Groups	.310	4	.078	.139	.968
	Within Groups	220.000	395	.557		
	Total	220.310	399			
ได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ	Between Groups	.500	4	.125	.501	.735
	Within Groups	98.500	395	.249		
	Total	99.000	399			
พื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก	Between Groups	1.190	4	.298	.596	.666
	Within Groups	197.188	395	.499		
	Total	198.378	399			
เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์	Between Groups	4.085	4	1.021	1.577	.180
	Within Groups	255.813	395	.648		
	Total	259.897	399			
เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร	Between Groups	.960	4	.240	.395	.812
	Within Groups	240.037	395	.608		
	Total	240.997	399			
ฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง	Between Groups	2.285	4	.571	1.028	.392
	Within Groups	219.413	395	.555		
	Total	221.698	399			
ฝุ่นละอองที่กระจายจากรถบรรทุกชนิดที่แล่นผ่านชุมชน	Between Groups	1.860	4	.465	.720	.579
	Within Groups	255.038	395	.646		
	Total	256.897	399			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ฉ.

หนังสืออนุญาตการเข้าพื้นที่เก็บข้อมูลจากหน่วยงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

SAL Project	
Received: ๖/๒๐๑๗.	
Date: ๖-3-51 9.30.	
File: DCS: 56379	



โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

รองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

ที่ บพ./ภษ. ๗๕ /2551

๕ มีนาคม 2551

เรื่อง อนุมัติเข้าพื้นที่ของโครงการเพื่อการเก็บข้อมูลทำการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโครงการ CSC

อ้างถึง หนังสือของบริษัทที่ปรึกษา CSC เลขที่ SAL/A4/2538 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551

ตามหนังสืออ้างถึงบริษัทที่ปรึกษา CSC ขอให้การรถไฟฯ พิจารณาอนุมัติให้นักศึกษาภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เข้าพื้นที่ของโครงการเพื่อเก็บข้อมูลทางด้านกายภาพของโครงการฯ และขอเข้าสัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เพื่อทำงานวิจัยเรื่อง "ความพึงพอใจของประชาชนต่อการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง" นั้น

การรถไฟฯ อนุมัติให้นักศึกษาเข้าพื้นที่เพื่อสอบถามข้อมูลฯ ได้โปรดอำนวยความสะดวกต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายดิเรกชัย บุญเสริมสุข)

ผู้อำนวยการศูนย์วิศวกรรมโครงสร้างทางและอาณัติสัญญาณ
รักษาการแทน ผู้อำนวยการโครงการ


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ข.

สถานที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานี
รับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง.



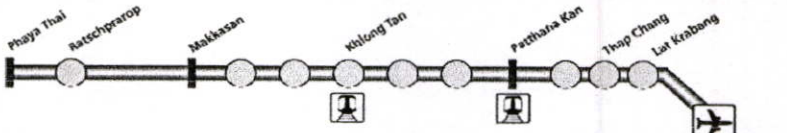
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



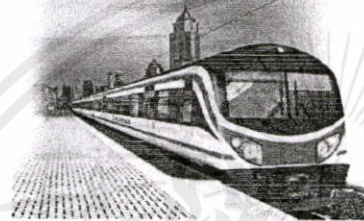
Transportation Systems

Turnkey Systems

Airport Link Bangkok – Thailand



The 28-km line in the Thailand capital will link Suvarnabhumi Airport with the Phaya Thai station. The Airport Link will offer its passengers not only fast and reliable transit but also an extremely attractive and ecologically-friendly alternative to the car. Siemens is one of the consortium leaders and responsible for: train control and signalling system, telecommunications, automatic fare collection, railway E&M systems (platform screen doors and tunnel equipment), power supply system, track works, depot and workshop equipment, baggage handling, check-in facilities, and the rolling stock.



Project Information

Total route	28 km
Number of stations	8
Maximum speed	160 kph
Headway	every 15 minutes
Max Transport Cap.	680 / 2,980 pph/direction
Number of trains	9 (3- and 4-car units)
Date of completion	November 2007

รูปที่ ผ.ช.1 แสดงแนวเส้นทางของ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link)

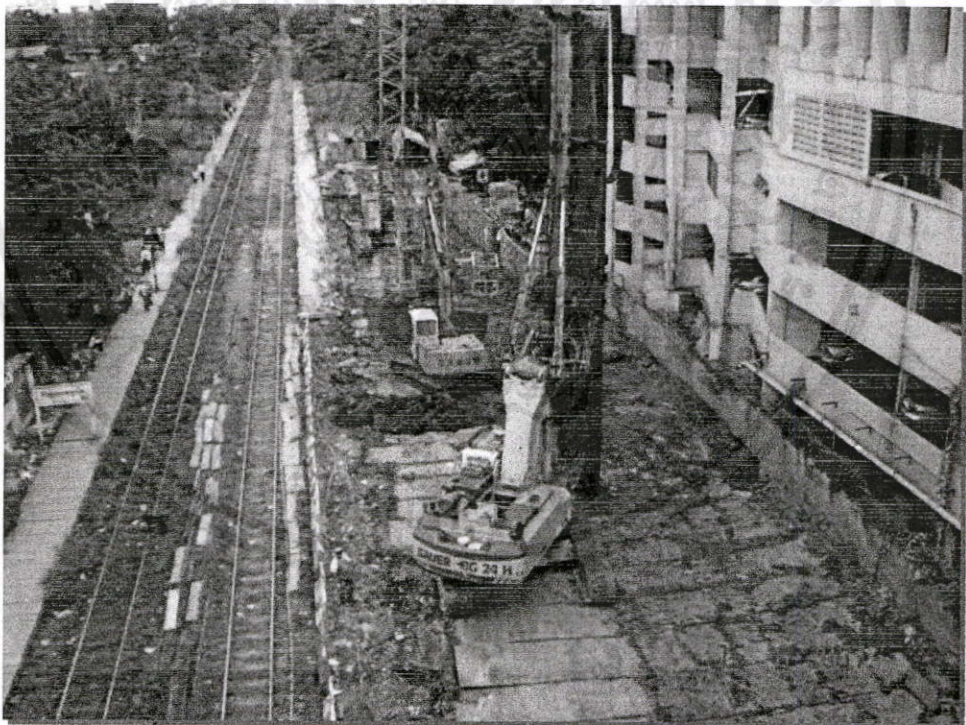


รูปที่ ผ.ช.2 แสดงแผนที่แนวเส้นทางของ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

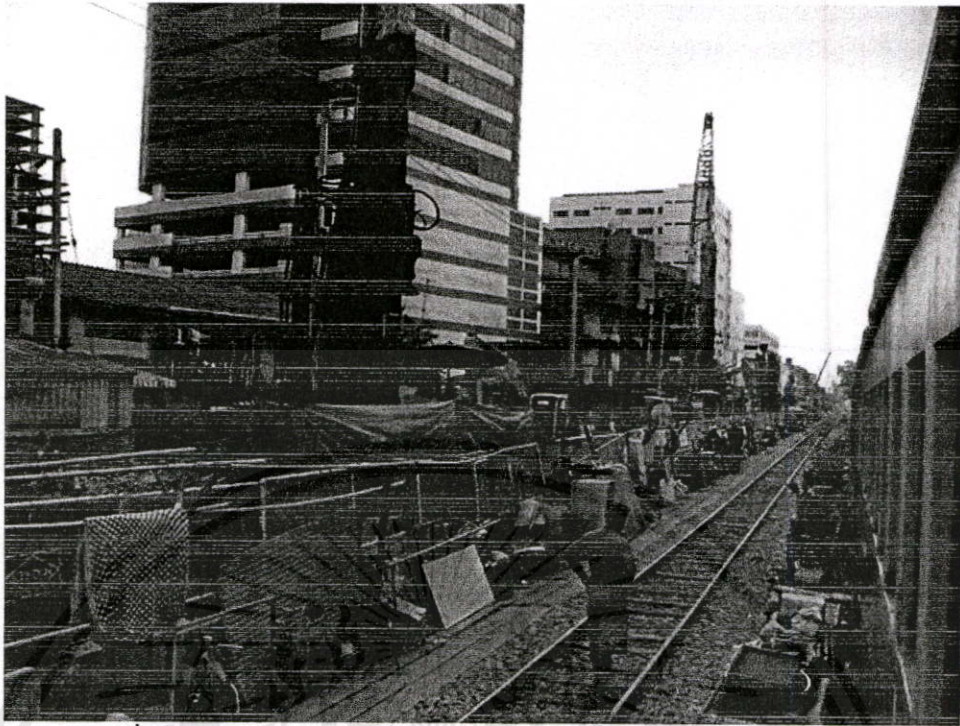


รูปที่ ผ.ช.3 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ พญาไท (รูป 1)



รูปที่ ผ.ช.4 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ พญาไท (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ช.5 แสดงบริเวณก่อสร้าง โครงการฯ บริเวณ ราชปรารภ (รูป 1)

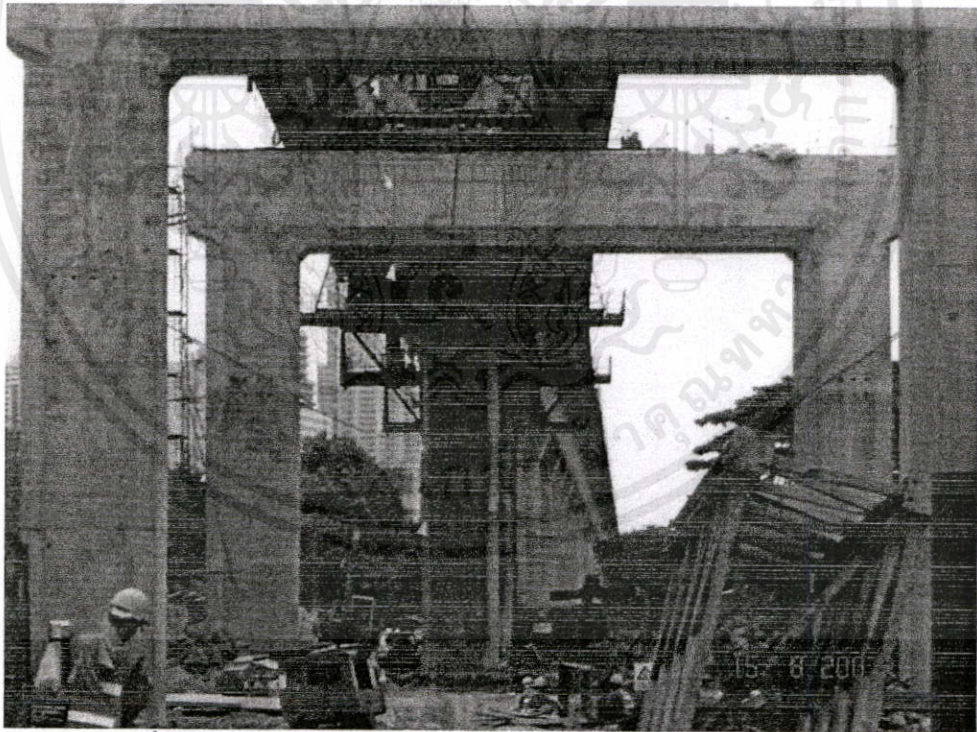


รูปที่ ผ.ช.6 แสดงบริเวณก่อสร้าง โครงการฯ บริเวณ ราชปรารภ (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

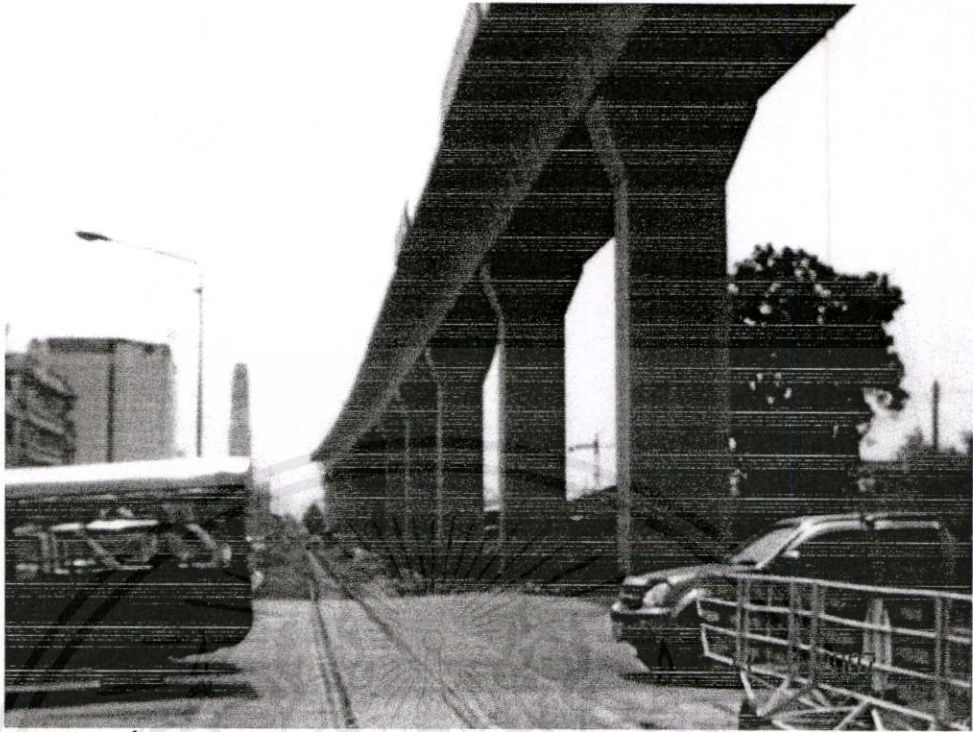


รูปที่ ผ.ช.7 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ มัถกะตัน (รูป 1)



รูปที่ ผ.ช.8 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ มัถกะตัน (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ช.9 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ถนนอโศกฯ (รูป 1)

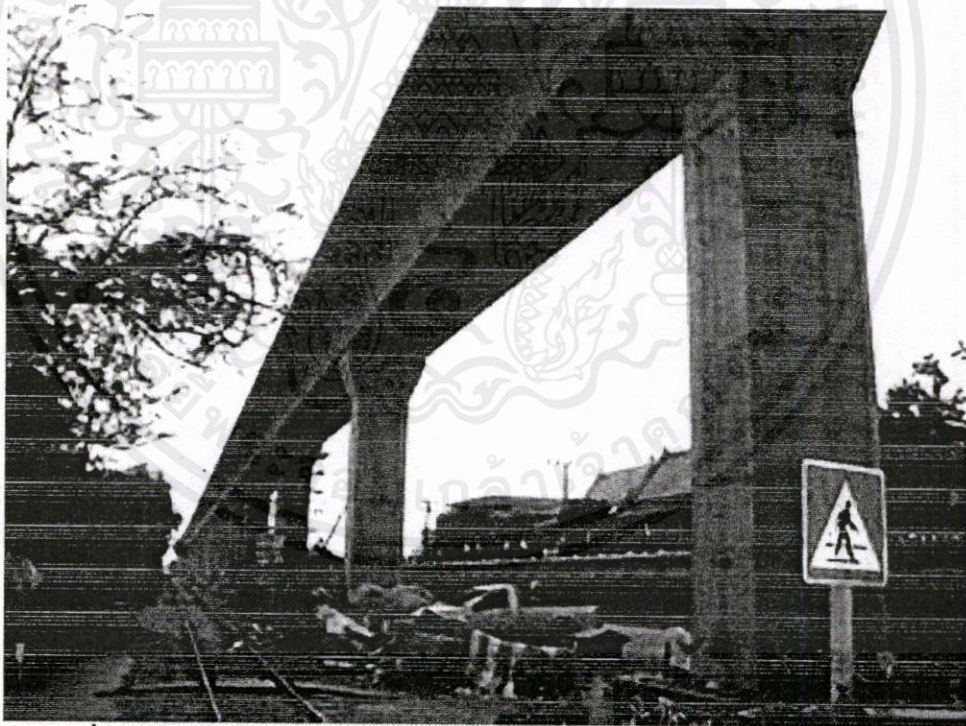


รูปที่ ผ.ช.10 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ถนนอโศกฯ (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

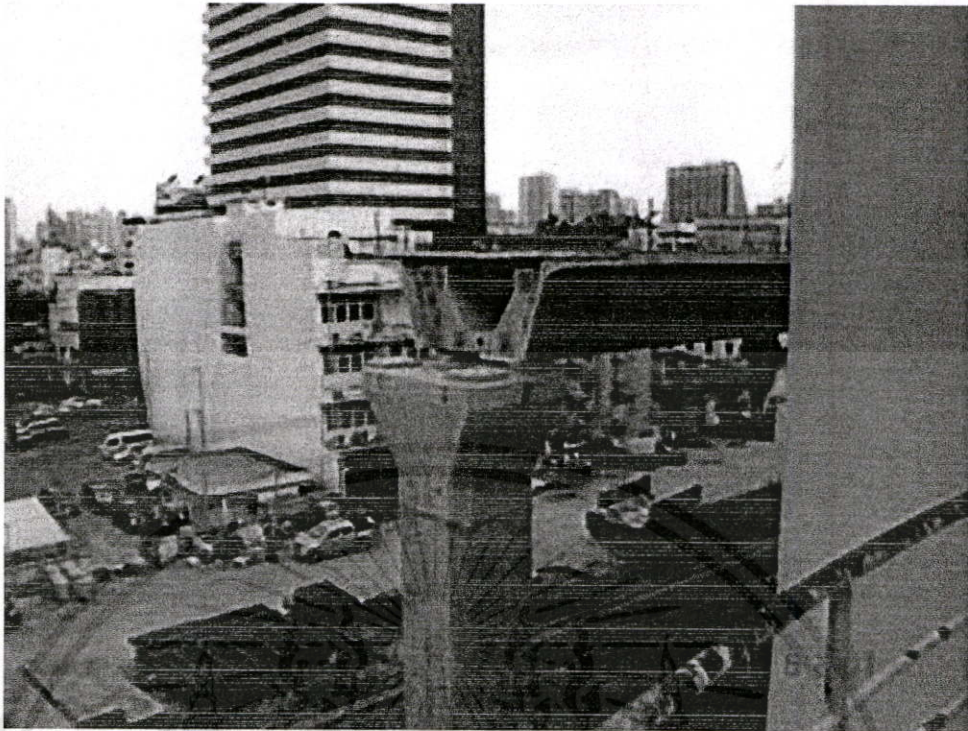


รูปที่ ผ.ช.11 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ วัดอุทัยฯ-สทท.11 (รูป 1)

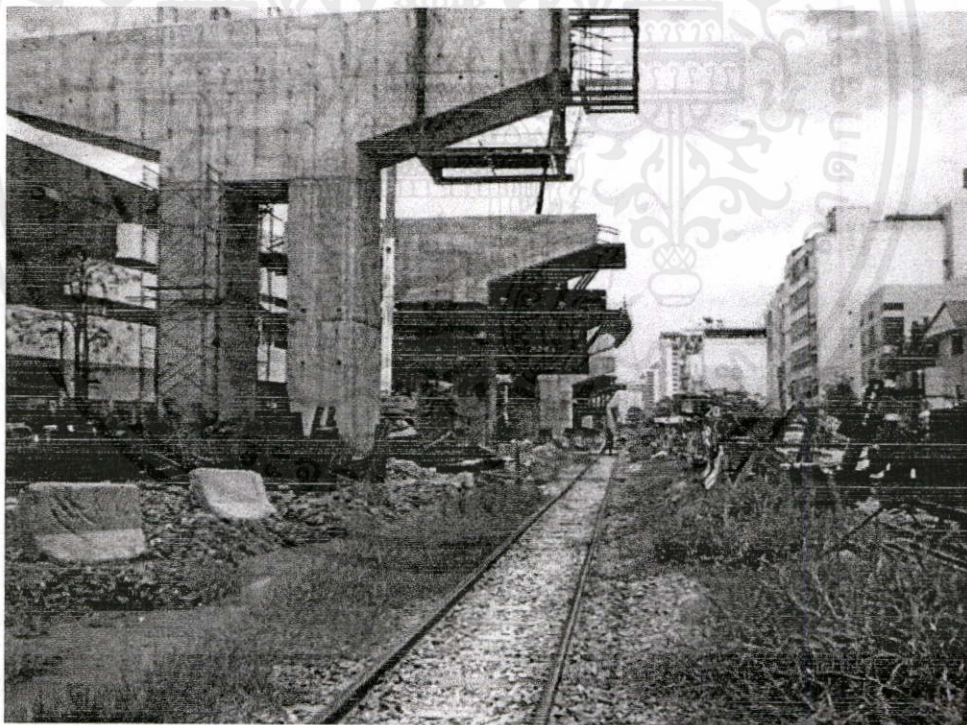


รูปที่ ผ.ช.12 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ วัดอุทัยฯ-สทท.11 (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ช.13 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ RCA (รูป 1)



รูปที่ ผ.ช.14 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ RCA (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

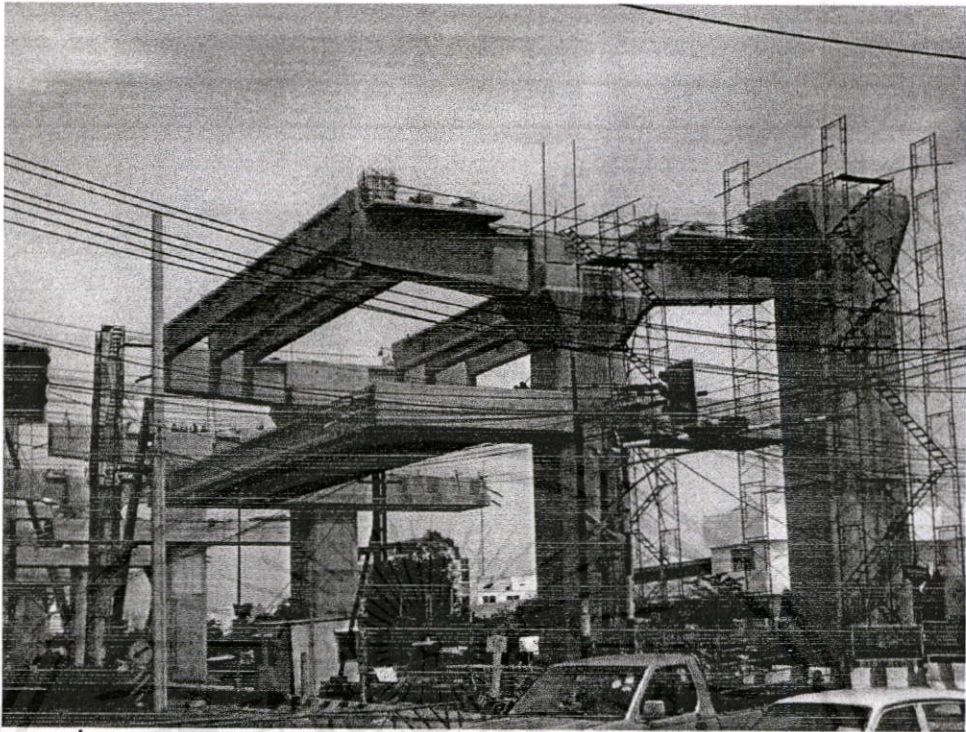


รูปที่ ผ.ช.15 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ชุมชนเพชรพระราม (รูป 1)

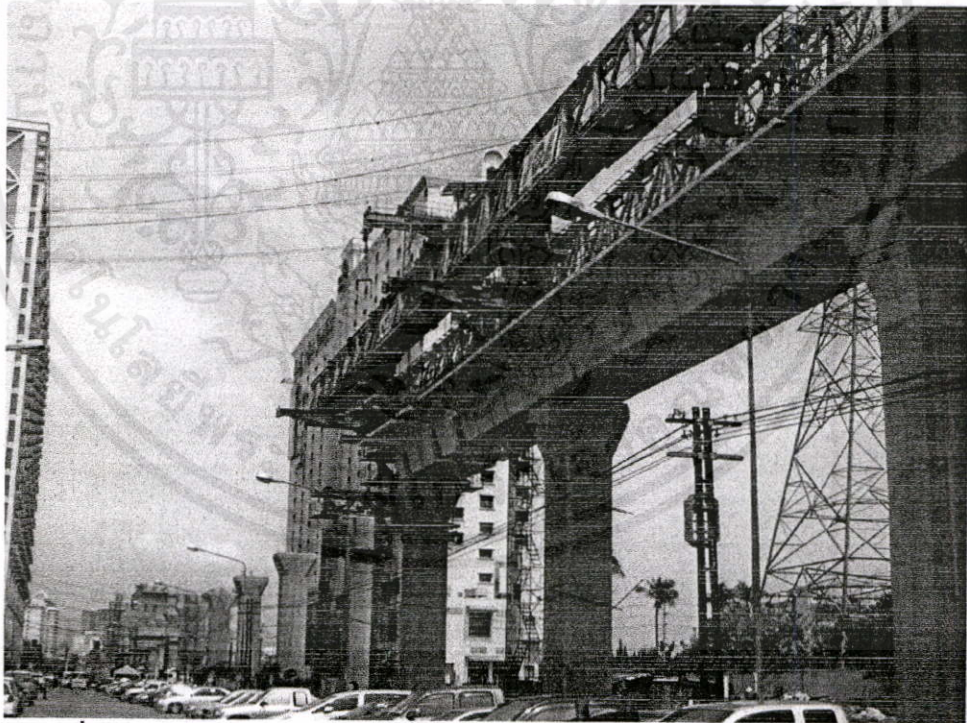


รูปที่ ผ.ช.16 แสดงบริเวณก่อสร้าง โครงการฯ บริเวณ ชุมชนเพชรพระราม (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ช.17 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ แยกถนนรามคำแหง (รูป 1)



รูปที่ ผ.ช.18 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ แยกถนนรามคำแหง (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ช.19 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ชุมชนคลองตัน (รูป 1)

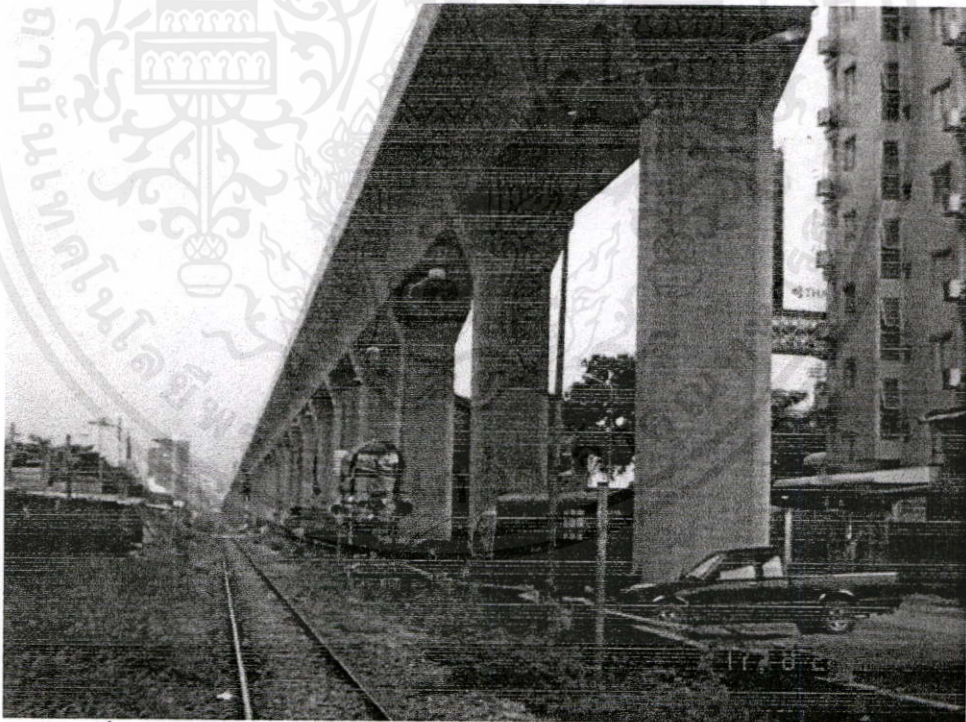


รูปที่ ผ.ช.20 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ ชุมชนคลองตัน (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

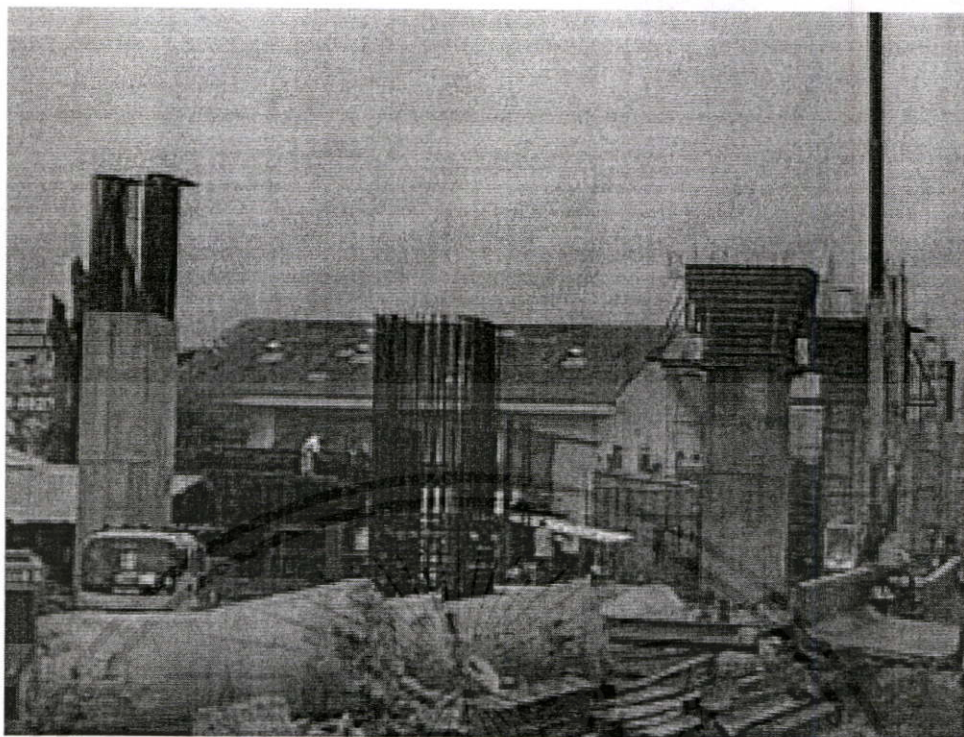


รูปที่ ผ.ช.21 แสดงบริเวณก่อสร้าง โครงการฯ บริเวณ ม. เกษมบัณฑิต (รูป 1)



รูปที่ ผ.ช.22 แสดงบริเวณก่อสร้าง โครงการฯ บริเวณ ม. เกษมบัณฑิต (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ช.23 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟหัวหมาก (รูป 1)

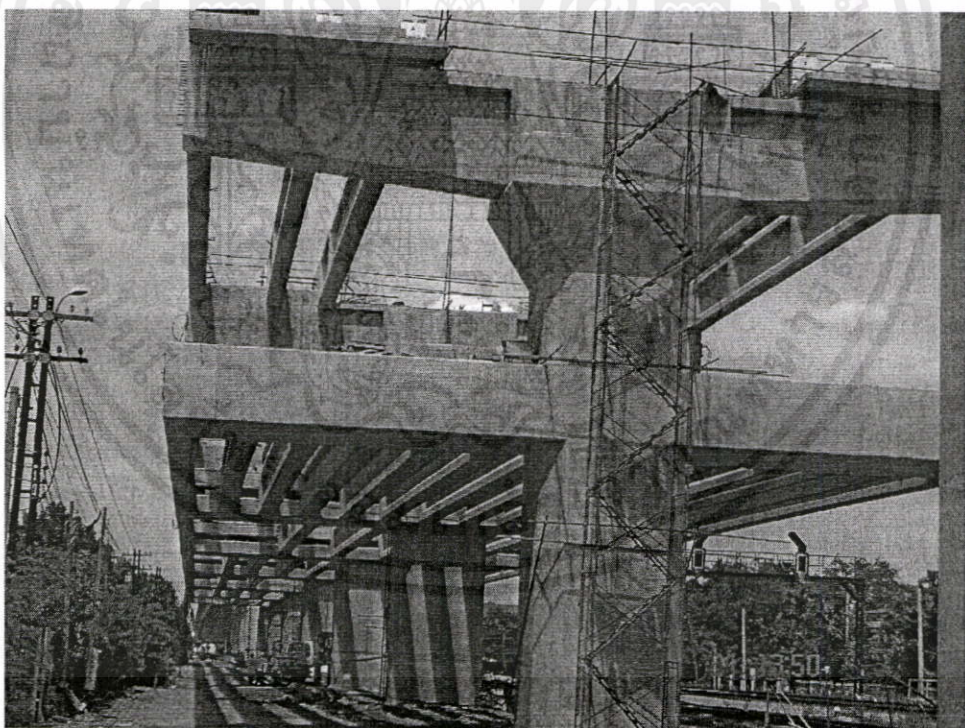


รูปที่ ผ.ช.24 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟหัวหมาก (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

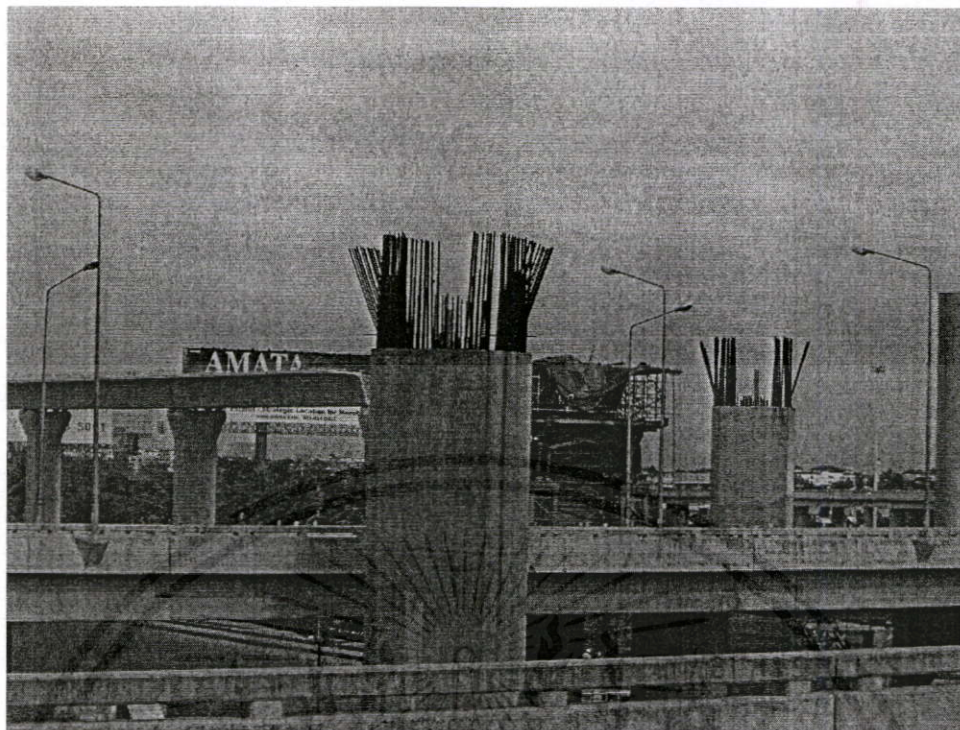


รูปที่ ผ.ช.25 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟบ้านทับช้าง (รูป 1)

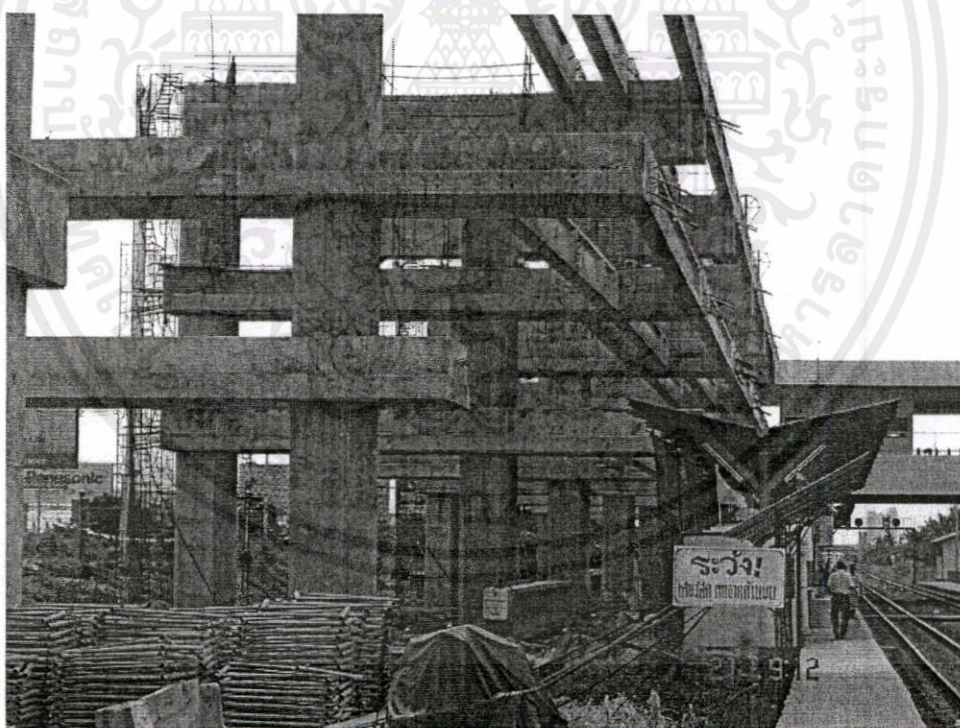


รูปที่ ผ.ช.26 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟบ้านทับช้าง (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ผ.ช.27 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟลาดกระบัง (รูป 1)



รูปที่ ผ.ช.28 แสดงบริเวณก่อสร้างโครงการฯ บริเวณ สถานีรถไฟลาดกระบัง (รูป 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้วิจัย

- ชื่อ - สกุล นายบวรชัย มุสิกะรักษ์
- วัน เดือน ปีเกิด เกิดเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2523 ที่จังหวัดนครศรีธรรมราช
- ที่อยู่ บ้านเลขที่ 92/2 หมู่ที่ 1 ต.นาพรุ อ.พระพรหม จ.นครศรีธรรมราช 80000
- ประวัติการศึกษา สำเร็จการศึกษา ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา จากภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ในปีการศึกษา 2547 และเข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโท หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ในปีการศึกษา 2549
- ประวัติการทำงาน พ.ศ. 2548-ปัจจุบัน เข้าทำงานในบริษัท ไทยเอ็นจีเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม และผู้วิจัยได้เข้าทำงานในตำแหน่งผู้ควบคุมงานหน้างาน โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้