

ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสาย
ฉช.3001 แยก ทล.314-ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ
IMPACT ON RESIDENTS LIVING NEAR THE HIGHWAY
CONSTRUCTION PROJECT

BASED ON 3001 CHALONG KRUNG RD WITH ITS 314-LAT KRABANG HIGHWAY
; CHA CHOENSAO-SAMUTPRAKAN



ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

IMPACT ON RESIDENTS LIVING NEAR THE HIGHWAY
CONSTRUCTION PROJECT

BASED ON 3001 CHALONG KRUNG RD WITH ITS 314-LAT KRABANG HIGHWAY
; CHA CHOENSAO-SAMUTPRAKAN



JETWUT JUNTO
SORAKHOM VADIN
SITTINON TEMSONGSAI

A SPECIAL PROJECT SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF BACHELOR OF CIVIL ENGINEERING
DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING, FACULTY OF ENGINEERING
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
ACADEMIC YEAR 2019

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001
แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ

นายเจตวุฒิ	จันโต	รหัสนักศึกษา 59010233
นายสรคม	วาดอินทร์	รหัสนักศึกษา 59011359
นายสิทธิินนท์	เต็มสงสัย	รหัสนักศึกษา 59011397
อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ. นัฐพร		นักวิจัยสรศักดิ์
อาจารย์ที่ปรึกษา ดร. แผลมทอง		เหล่าคงถาวร
		ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช. 3001 แยก ทล. 314 – ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ เป็นการก่อสร้างถนนยกระดับและขยายช่องจราจรให้เหมาะกับปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เป็นระยะทาง 20.4 กิโลเมตร พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นพื้นที่แหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย งานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน โดยออกแบบแบบสอบถามสำหรับใช้ในการสอบถามประชาชนในพื้นที่ใกล้โครงการ จำนวน 200 คน แบ่งออกเป็น 2 ช่วงพื้นที่สัญญาการก่อสร้าง พื้นที่ละ 100 ตัวอย่าง โดยการสุ่มตัวอย่างและใช้มาตรวัดแบบ Likert ข้อมูลที่สำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติเพื่อวิเคราะห์หาค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนขณะการก่อสร้าง จากการศึกษาพบว่า ในพื้นที่สัญญาการก่อสร้างที่ 1 มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนมากที่สุด 3 อันดับโดยเรียงตามค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญจากมากไปน้อยดังนี้ ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง(12.49) ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร(11.49) และปัญหาพื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ(11.09) และในพื้นที่สัญญาการก่อสร้างที่ 2 มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนมากที่สุด 3 อันดับโดยเรียงตามค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญจากมากไปน้อยดังนี้ ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง(10.47) ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต (8.91) และปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร(8.65)

นายเจตวุฒิ	จันโต
นายสรคม	วาดอินทร์
นายสิทธิินนท์	เต็มสงสัย

IMPACT ON RESIDENTS LIVING NEAR THE HIGHWAY CONSTRUCTION PROJECT
 BASED ON 3001 CHALONG KRUNG RD WITH ITS 314-LAT KRABANG HIGHWAY
 ; CHA CHOENGSAO-SAMUTPRAKAN

Mr.Jettwut Junto Student ID. 59010233

Mr. Sorakhom vadin Student ID. 59011359

Mr. Sittinon Temsongsai Student ID. 59011397

Advisor : Asst.Prof. Nattaporn Nawakitransan

Co advisor : Assoc.Prof.Dr. Laemthong Laekhongthavorn

Academic Year 2019

Abstract

The construction of 3001Chalong Krung RD with Its 314 Highway – Lad Krabang : Cha Choengsao – Samutprakan road is the toll way construction and extend lanes to fit the traffic that happens nowadays. Distance of 20.4 km, the main construction area is located on the community area. So the objective of this research is to study factors impacted to the residents living near the project. Data gathering was conducted by using questionnaire with 200 samples divided into 2 areas, 100 samples in each area.. Likert scale was used to measure attitude of respondents to impact factors. Then collected data were analysed by statistic to specify the relationship of the factors affected to residents during construction process. By the results, the first three ranks factor of contract 1 area, decreasingly ordered importance index, : Dust from construction(12.49) ,Dust from traffic(11.49) ,and The road is damaged causing an accident (11.09). of contract 2 area, : Dust from construction (10.47), Health / mental health problems(8.91) , and Dust from traffic(8.65)

Jettwut Junto

Sorakhom Vadin

Sittinon Temsongsai

กิตติกรรมประกาศ

โครงการพิเศษเล่มนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจากอาจารย์ที่ปรึกษาผศ. นัฐพร นวกิจรังสรรค์และ รศ.ดร.แหลมทอง เหล่าคงถาวร ที่ให้ความช่วยเหลือและคอยชี้แนะแนวทางแก้ปัญหาตลอดจนให้ความรู้และ ประสบการณ์ที่ดี รวมถึงคำแนะนำที่มีประโยชน์ทั้งความรู้ด้านวิชาการ และแนวทางทำการศึกษาเพื่อให้บรรลุ เป้าหมายในการทำโครงการพิเศษขอขอบคุณกรมทางหลวงชนบทที่ให้ข้อมูลสนับสนุนงานวิจัยนี้

ขอขอบคุณ นางสาวพิมพ์วลี วังราชภูร์ ที่ให้ความช่วยเหลือในการตรวจทานเนื้อหาและเรียบเรียง ข้อความภาษาอังกฤษ

ขอขอบคุณ เพื่อนพี่น้องวิศวกรรมโยธาทุกคนที่ให้ความสนใจและให้ความช่วยเหลือด้วยดีตลอดมา ขอขอบคุณ คณะกรรมการการสอบโครงการพิเศษนี้ ที่ให้ความกรุณาตอบคำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็น ประโยชน์รวมถึงเป็นแรงผลักดัน ทำให้คณะผู้จัดทำได้เรียนรู้และประยุกต์ใช้สิ่งต่าง ๆ มากมาย คณะผู้จัดทำมี ความรู้สึกสำนึกในบุญคุณของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และโรงเรียนต่าง ๆ ที่ คณะผู้จัดทำได้เคยศึกษาเล่าเรียนมา ตลอดจนรวมถึงครูบาอาจารย์ทุกท่านที่อบรมสั่งสอนความรู้ต่าง ๆ มากมายให้กับคณะผู้จัดทำ

สุดท้ายนี้คณะผู้จัดทำขอขอบคุณกำลังใจพิเศษนั้นคือ มารดา บิดา และสมาชิกในครอบครัวของคณะ ผู้จัดทำที่คอยมอบกำลังใจอันยิ่งใหญ่ให้กับคณะผู้จัดทำตลอดจนสำเร็จการศึกษา

นายเจตวุฒิ จันโต
นายสรคม วาดอินทร์
นายสิทธิธินนท เต็มสงสัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VII
สารบัญรูป.....	X
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย.....	1
1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย.....	1
1.4 วิธีการศึกษา.....	2
1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.1.1 ความหมายของผลกระทบ.....	4
2.1.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบ.....	5
2.1.3 แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วมพัฒนาของประชาชน.....	5
2.1.4 แนวคิดทฤษฎีในการสร้างแบบสอบถามที่ดี.....	7
2.1.5 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความพึงพอใจ.....	9
2.1.6 แนวคิดทฤษฎีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างเพื่อการวิจัย.....	10
2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	12
2.3 ความเป็นมาของโครงการ.....	15
2.3.1 วัตถุประสงค์โครงการ.....	16
2.3.2 ลักษณะโครงการ.....	16
2.3.3 รายละเอียดผิวถนอม.....	17
2.3.3.1 นอกเขตพื้นที่ชุมชน.....	17
2.3.3.2 ในเขตพื้นที่ชุมชน.....	18
2.3.4 รายละเอียดสัญญาการก่อสร้าง.....	19
2.3.5 งานก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่.....	19
2.3.5.1 สะพานข้ามคลองแขวงกลั่น.....	19

สารบัญ (ต่อ)	
2.3.5.2 สะพานข้ามคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต.....	19
2.3.5.3 สะพานข้ามคลองกระแชงเตย.....	19
2.3.6 สถานที่ตั้งโครงการ.....	20
บทที่ 3 วิธีการดำเนินงานวิจัย.....	21
3.1 การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง.....	21
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	22
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล.....	22
3.4 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	22
3.5 การสร้างเครื่องมือวิจัย.....	22
3.6 การทดสอบแบบสอบถาม.....	24
3.6.1 วิธีครอนบาช (Cronbach's Alpha).....	24
3.7 การแจกแบบสอบถาม.....	25
3.8 การประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	25
บทที่ 4 ผลการวิจัยและการวิเคราะห์ผล.....	28
4.1 ข้อมูลทั่วไป.....	28
4.1.1 เพศ.....	28
4.1.2 อายุ.....	29
4.1.3 ระดับการศึกษา.....	30
4.1.4 อาชีพ.....	31
4.2 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมโครงการฯ.....	32
4.3 การวิเคราะห์ผลกระทบของประชาชนต่อโครงการฯ.....	35
4.4 การรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ.....	47
4.4.1 ประชาชนทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานได้รับผิดชอบโครงการฯ.....	47
4.4.2 การรับฟังการชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ.....	48
4.4.3 ประชาชนทราบวันสิ้นสุดโครงการฯ.....	49
4.4.4 การได้รับการประสานหรือการแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์.....	50
4.4.5 การติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	51
4.4.6 การร้องเรียนผลกระทบ.....	52
4.4.7 การประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม.....	53
4.5 ทักษะคิดและความคิดเห็นต่อโครงการฯ.....	54

สารบัญ (ต่อ)

4.5.1 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวมที่เกิดขึ้น.....	54
4.5.2 ความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหา.....	56
4.5.3 คาดว่าจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการฯ.....	58
4.5.4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	61
บทที่ 5 5 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	63
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	63
5.1.1 สรุปการศึกษาข้อมูลทั่วไป.....	63
5.1.2 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมโครงการฯ.....	63
5.1.3 สรุปการวิเคราะห์ผลกระทบของประชาชน.....	64
5.1.4 การรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ.....	65
5.1.5 สรุปทัศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการฯ.....	65
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	67
5.3 ข้อจำกัด.....	67
รายการอ้างอิง.....	68
ภาคผนวก ก.....	71
ภาคผนวก ข.....	77
ภาคผนวก ค.....	87

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 รายละเอียดถนนผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์นอกเขตพื้นที่ชุมชน.....	17
ตารางที่ 2.2 รายละเอียดถนนผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์นอกเขตพื้นที่ชุมชน.....	18
ตารางที่ 3.1 แสดงการใช้มาตราวัดระดับ.....	26
ตารางที่ 4.1 เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	28
ตารางที่ 4.2 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	29
ตารางที่ 4.3 ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	30
ตารางที่ 4.4 อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	31
ตารางที่ 4.5 การได้รับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม.....	32
ตารางที่ 4.6 ปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 1).....	32
ตารางที่ 4.7 ปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 2).....	33
ตารางที่ 4.8 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนต่อโครงการฯ (สัญญาที่ 1).....	35
ตารางที่ 4.9 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณ โครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา- สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนโลท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จำนวนปัจจัย เรียงลำดับตามตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ.....	36
ตารางที่ 4.10 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการ ก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา- สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนโลท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ด้านปัญหาที่ส่งผล กระทบต่อสุขภาพร่างกาย.....	37
ตารางที่ 4.11 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการ ก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา- สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนโลท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ด้านปัญหาที่ส่งผลต่อ ความปลอดภัย.....	38

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่4.12 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนไลท์ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อกรจราจร.....	38
ตารางที่4.13 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนไลท์ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด ด้านปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน.....	39
ตารางที่4.14 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนต่อโครงการฯ (สัญญาที่ 2).....	40
ตารางที่4.15 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง จำนวน 20 ปัจจัย เรียงลำดับตามตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ.....	41
ตารางที่4.16 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย	43
ตารางที่4.17 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย.....	43
ตารางที่4.18 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อกรจราจร.....	44

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ด้านปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน	44
ตารางที่ 4.20 แสดงการเปรียบเทียบค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา3001แยกทางหลวง314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ ทั้ง 2 สัญญา	45
ตารางที่ 4.21 ประชาชนทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานได้รับผิดชอบโครงการฯ.....	47
ตารางที่ 4.22 การรับฟังการชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ.....	48
ตารางที่ 4.23 ประชาชนทราบวันก่อสร้างแล้วเสร็จ.....	49
ตารางที่ 4.24 การได้รับการประสานงานหรือการแจ้งข่าวรวมถึงความไม่สะดวกในแต่ละช่วงเวลา ..	50
ตารางที่ 4.25 การติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	51
ตารางที่ 4.26 เมื่อได้รับผลกระทบจากโครงการฯ สามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ.....	52
ตารางที่ 4.27 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวม(สัญญาที่ 1).....	54
ตารางที่ 4.28 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวม(สัญญาที่ 2).....	55
ตารางที่ 4.29 ความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาของสัญญาที่ 1	56
ตารางที่ 4.30 ความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาของสัญญาที่ 2.....	57
ตารางที่ 4.31 เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(สัญญาที่ 1).....	58
ตารางที่ 4.32 เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(สัญญาที่ 2).....	60

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของวิธีดำเนินการวิจัย.....	3
รูปที่ 2.1 แสดงทฤษฎีของมาสโลว์ (Maslow 1943).....	9
รูปที่ 2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่างกับขนาดของกลุ่มตัวอย่าง.....	11
รูปที่ 2.3 แสดงที่ตั้งโครงการ.....	20
รูปที่ 3.1 รายละเอียดแนวคิดในการสร้างแบบสอบถาม.....	23
รูปที่ 4.1 แผนภูมิแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	28
รูปที่ 4.2 แผนภูมิแสดงระดับอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	29
รูปที่ 4.3 แผนภูมิแสดงระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	30
รูปที่ 4.4 แผนภูมิแสดงการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	31
รูปที่ 4.5 แผนภูมิปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 1).....	33
รูปที่ 4.6 แผนภูมิปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 2).....	34
รูปที่ 4.7 การเปรียบเทียบระบบการทำงานและผลกระทบที่เกิดขึ้นของทั้งสองพื้นที่สัญญาการก่อสร้างโดยวัดจากค่า Importance index.....	47
รูปที่ 4.8 แผนภูมิประชาชนทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานใดรับผิดชอบโครงการฯ.....	48
รูปที่ 4.9 แผนภูมิการรับฟังการชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ.....	49
รูปที่ 4.10 แผนภูมิประชาชนทราบวันก่อสร้างแล้วเสร็จ.....	50
รูปที่ 4.11 แผนภูมิการได้รับการประสานงานหรือการแจ้งข่าวรวมถึงความไม่สะดวกในแต่ละช่วงเวลา.....	51
รูปที่ 4.12 แผนภูมิการติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	52
รูปที่ 4.13 เมื่อได้รับผลกระทบจากโครงการฯ สามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ.....	53
รูปที่ 4.14 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวม (สัญญาที่ 1).....	55
รูปที่ 4.15 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวม (สัญญาที่ 2).....	56

สารบัญญรูป(ต่อ)

รูปที่ 4.16 แผนภูมิแสดงความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาของผู้ตอบแบบสอบถาม	
(สัญญาที่ 1).....	57
รูปที่ 4.17 แผนภูมิแสดงความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาของผู้ตอบแบบสอบถาม	
(สัญญาที่ 2).....	58
รูปที่ 4.18 แผนภูมิเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(สัญญาที่ 1)	59
รูปที่ 4.19 แผนภูมิเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(สัญญาที่ 2)	60



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบ้ง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการนั้น ได้มีการปรับปรุงคุณภาพและขยายความกว้างถนน จากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไปเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ซึ่งในการก่อสร้างถนนนี้ ทำให้ผิวทางจราจร มีสภาพไม่พร้อมใช้งานเนื่องจากอยู่ในช่วงก่อสร้าง ทำให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนรอบข้างตลอดเส้นทาง การก่อสร้าง อาทิเช่น มลพิษจากฝุ่น เสียง การสั่นสะเทือน และปัญหาจราจรติดขัด อันเนื่องมาจากงานก่อสร้าง สิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อชุมชนและประชาชนโดยรอบโครงการ

จากที่กล่าวมาข้างต้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาทำการวิจัยเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณแนวโครงการ เพื่อเป็นแนวทางหาวิธีป้องกันและแก้ไขในโครงการต่อไป รวมทั้งหาข้อดีและข้อเสียในการก่อสร้างโครงการนี้

1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการศึกษา

ศึกษาปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนจากโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบ้ง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตพื้นที่ในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการศึกษาเฉพาะในพื้นที่หรือชุมชนที่อยู่ติดกับโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบ้ง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชน ในแนวเส้นทางตลอดความยาวของโครงการระยะทางประมาณ 20.329 กิโลเมตร และแจกแบบสอบถามให้กับประชาชนผู้อยู่อาศัยที่อยู่ริมถนนติดกับโครงการก่อสร้าง

1.4 ระเบียบวิธีการดำเนินการวิจัย

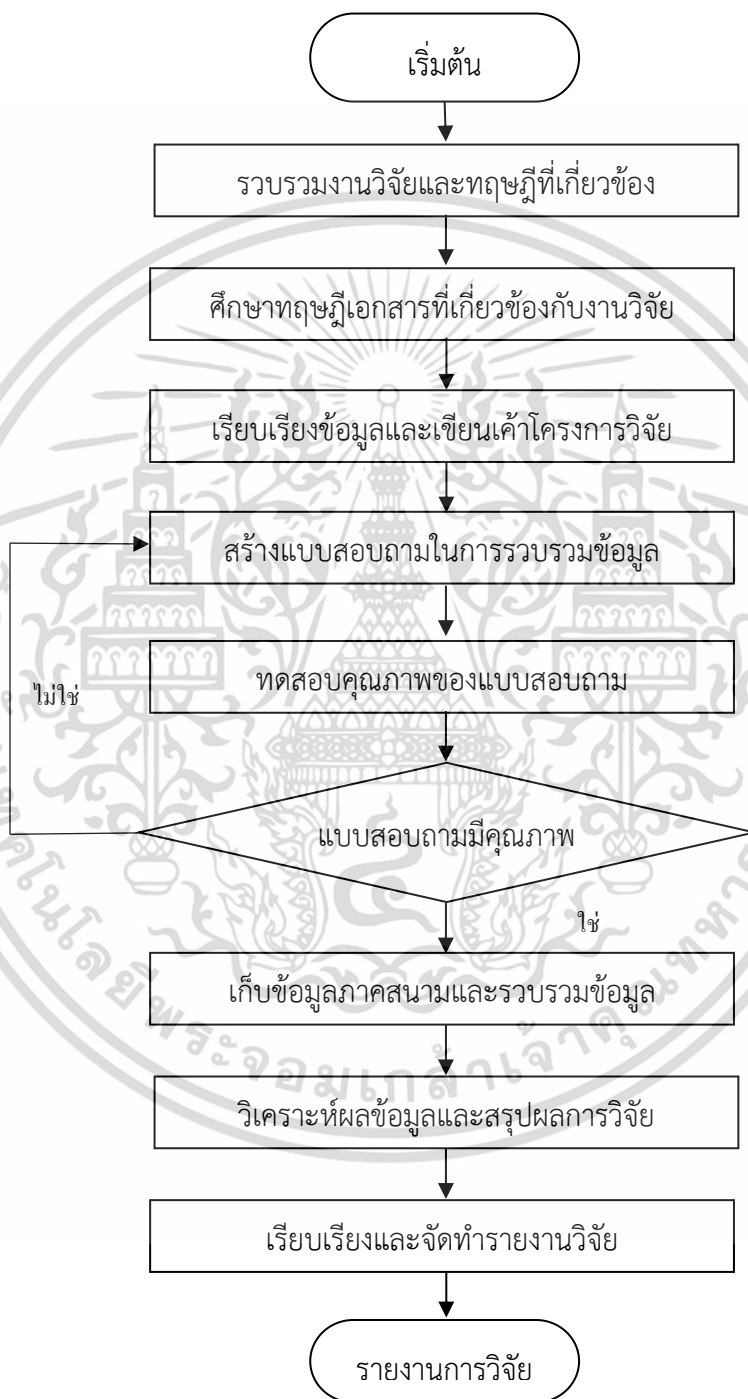
แผนการดำเนินการวิจัยตามรูปที่ 1.1 มีรายละเอียดดังนี้

- งานวิจัย
- ขั้นที่ 1 ศึกษางานวิจัยต่าง ๆ ในอดีต และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นองค์ความรู้สำหรับงานวิจัย
 - ขั้นที่ 2 ศึกษาทฤษฎีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนและเป็นแนวทางในการวิจัย เข้าพื้นที่เพื่อหาข้อมูล ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการอย่างคร่าว ๆ เพื่อให้ทราบข้อมูลเบื้องต้นให้รู้สภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นต่อประชาชน
 - ขั้นที่ 3 เรียบเรียงข้อมูลและเขียนเค้าโครงการวิจัย
 - ขั้นที่ 4 สร้างแบบสอบถามในการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ
 - ขั้นที่ 5 ทดสอบคุณภาพของแบบสอบถาม
 - ขั้นที่ 6 ออกเก็บข้อมูลภาคสนาม
 - ขั้นที่ 7 รวบรวมและวิเคราะห์ผลข้อมูล
 - ขั้นที่ 8 สรุปผลการวิจัย
 - ขั้นที่ 9 เรียบเรียงและจัดทำรายงานวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 สามารถใช้ข้อมูลจากการวิจัยนี้ในขั้นตอนการวางแผนก่อนการดำเนินการเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาและลดกระทบที่จะเกิดขึ้นในโครงการต่อ ๆ ไป

1.5.2 สามารถใช้ข้อมูลจากการวิจัยนี้เป็นตัวแทนในการเรียกร้องผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.1 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของวิธีดำเนินการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีในการวิจัย

2.1.1 ความหมายของผลกระทบ

ผลกระทบ หมายถึง การแยกแยะปัญหาของสังคมเพื่อให้ทราบถึงองค์ประกอบอันเป็นธรรมชาติ และที่เป็นปัญหา รวมถึงการสืบสาวหาสาเหตุของปัญหาต่างๆ เหล่านั้น ตลอดจนการเสนอเสนอวิธีแก้ไข ปัญหา (วีรยุทธ วิเชียรโชติ, 2516, หน้า 38)

ผลกระทบ หมายถึง ผลประโยชน์หรือผลเสียหายอันเกิดขึ้นจากการกระทำเรื่องใด เรื่องหนึ่ง โดยตรง (เสถียร เหลืองอร่าม, 2527, หน้า 1)

ผลกระทบ หมายถึง ผลที่ตามมาจากกลางาน หรือผลผลิตหรือผลประโยชน์ในระดับประถม (primary effect) ของแผนหรือโครงการ ผลกระทบอาจเป็นได้ทั้งทางบวกและทางลบ และอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมาย และมีใช้กลุ่มเป้าหมายทั้งในปัจจุบันและอนาคต และได้ให้ความหมายผลกระทบอีกว่า เป็นผลของการเปลี่ยนแปลงระดับประถม เป็นผลที่เกิดขึ้นตามวัตถุประสงค์ของแผนงานและโครงการ และผลอันนี้จะมีส่วนทำให้เกิดผลกระทบต่อไปได้อีกระดับหนึ่ง หรือหลายระดับได้เป็นกรณี ๆ ไป (อนันต์ เกตุวงศ์, 2532, หน้า 26-27)

ผลกระทบ หมายถึง การแสวงหาความจริงถึงสาเหตุและผลของนโยบาย โดยใช้ระเบียบวิธีทางวิทยาศาสตร์ ดาย (Dye, 1984, pp.19)

ผลกระทบ หมายถึง ผลทั้งหมดของนโยบายที่มีขึ้นในสภาพแห่งความเป็นจริงในโลก อันได้แก่ผลกระทบที่มีต่อสถานการณ์และกลุ่มเป้าหมาย, ผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งหมดในปัจจุบันและอนาคต ค่าใช้จ่ายทางตรงที่ใช้สำหรับทรัพยากรของโครงการ ค่าใช้จ่ายทางอ้อมต่างๆ รวมทั้งค่าเสียโอกาสด้วย นอกจากนี้ยังได้ให้ความหมายของผลกระทบ ว่าผลกระทบจากกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง หมายถึง ผลทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมนั้น (Dye, 1982, pp.345)

ผลกระทบ หมายถึง สิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นใหม่ ทั้งที่มนุษย์สร้างขึ้นหรือเกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ ทั้งกายภาพ (Physical) และนามธรรม (Abstracts) เมื่อเกิดแล้วจะทำให้คุณภาพชีวิตทั้งหลายที่อาศัยอยู่ในระยะนั้นเปลี่ยนแปลงไปไม่มากก็น้อย (นิสาชล ทองแถม, 2528, หน้า 4)

ผลกระทบ หมายถึง ผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง อาจเป็นผลที่เกิดขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต เป็นไปได้ทั้งบวกและลบ อาจขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายและมีใช้กลุ่มเป้าหมาย หรือผลกระทบต่อสถานการณ์ต่างๆทั้งทางตรงและทางอ้อม (อำนาจ วงษ์พานิช, 2549, 15)

2.1.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบ

ดาย (Dye,1982) ได้กล่าวถึงทฤษฎีผลกระทบ ซึ่งแบ่งผลกระทบได้เป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

1.การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมเนื้อหา อาจแบ่งออกได้เป็นผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม ด้านการเมือง ด้านการบริหาร ด้านสิ่งแวดล้อมและกายภาพ เช่นผลกระทบจากการดำเนินนโยบายสร้างเขื่อน ทำให้คนเป็นโรคพยาธิ ซึ่งไม่เคยเป็นมาก่อนมากขึ้น หรือผลกระทบจากการดำเนินนโยบายโครงการ คจก. ก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างชาวบ้านและทหารมากขึ้น หรือผลกระทบจากโครงการก่อสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติบนบกตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้เกษตรกรมีการเปลี่ยนแปลงย้ายที่อยู่ เปลี่ยนแปลงวิธีเพาะปลูกพืชผลทางการเกษตรอย่างไม่เคยเป็นมาก่อนมากขึ้น

2.การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมของความเป็นจริงที่เกิดขึ้น (reality) เราอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ผลกระทบในเชิงภาวะวิสัย (objective impact) ซึ่งได้แก่ ผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยที่ไม่ขึ้นอยู่กับความรู้สึกนึกคิดของคน เช่น การดำเนินนโยบายคุมกำเนิด จะทำให้สัดส่วนของผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น ไม่ว่าใครจะรับรู้หรือไม่เช่นนี้ก็จะเกิดขึ้น ประเภทหนึ่งคือ ผลกระทบอัตวิสัย (subjective impact) ได้แก่ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในความรู้สึกนึกคิดของคนเช่น การดำเนินนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของโสเภณี ทำให้คนไทยเป็นอันมากรู้สึกอับอายกับต่างชาติ

3.การแบ่งตามแง่มุมของทิศทางที่กระทบ direction impact อาจแบ่งออกได้เป็น ผลกระทบโดยตรง (direction impact) ผลกระทบทางอ้อม (indirect impact)

4.การแบ่งตามแง่มุมของคุณค่าของผลกระทบ อาจแบ่งออกได้เป็นผลกระทบในเชิงบวก (positive impact) หมายถึง ผลกระทบที่เป็นสิ่งที่พึงปรารถนา และผลกระทบในเชิงลบ (negative impact) ได้แก่ ผลกระทบที่ไม่เป็นที่พึงปรารถนา

2.1.3 แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วมพัฒนาของประชาชน

กฤตภาส อุตรวีการ (2547) การดำเนินงานของหมู่บ้าน เพื่อให้เกิดการพัฒนาชนบทในแนวใหม่นั้น จะกำหนดจุดเน้นโดยประชาชน เพื่อให้ประชาชนช่วยตัวเอง และทางราชการหรือองค์กรอื่น ๆ ให้การสนับสนุนเข้า(ช่วยเหลือภายหลัง โดยแท้จริงแล้วการมีส่วนร่วมของประชาชนควรมีอยู่ทุกขั้นตอนของขบวนการพัฒนา เริ่มตั้งแต่ร่วมกันคิด ร่วมกันวางแผน ร่วมกันปฏิบัติและร่วมกันทำนุบำรุงรักษาตลอดจนการกำหนดเป้าหมาย การตัดสินใจเรื่องราวต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อชุมชน ในการดำเนินการ การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการพัฒนาชนบทนั้น ได้มีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบและประเภทไว้ด้วยกันหลาย ๆ ทักษะ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษ ถึงการดำเนินงานและการพัฒนาหมู่บ้าน ไว้เพื่อทราบดังนี้

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (2517) กล่าวว่ารูปแบบของการมีส่วนร่วมของประชาชนมีดังนี้ ประชาชนมีส่วนร่วมโดยตรง โดยผ่านองค์กรที่จัดตั้งขึ้นโดยประชาชนและการรวมกลุ่มเยาวชนต่าง ๆ ประชาชนมีส่วนร่วมทางอ้อม โดยผ่านองค์กรประชาชน กรรมการของกลุ่มหรือชุมชน และการที่ประชาชนมีส่วนร่วมโดยเปิดโอกาสให้ผ่านองค์กรที่ไม่ใช่ผู้แทนประชาชน เช่น หน่วยงานหรือสถาบันที่เชิญชวน หรือเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเมื่อใดก็ได้ตลอดเวลา เป็นต้น

ไพรัตน์ เตชะรินทร์ (2527) ได้กล่าวถึงรูปแบบการมีส่วนร่วมไว้ดังนี้ 1) องค์กรประชาชนที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ องค์กรเหล่านี้จะมีการจดทะเบียนในรูปแบบของสมาคมหรือมูลนิธิตามกฎหมาย 2) องค์กรประชาชนที่จัดตั้งขึ้นอย่างไม่เป็นทางการ จะมีการรวมตัวกันเพื่อทำประโยชน์ต่อส่วนรวม เช่น ลูกเสือชาวบ้าน ชมรมศิษย์เก่า และชมรมกีฬา เป็นต้น และ 3) ตัวแทนบุคคลหรือตัวแทนองค์กรเอกชน เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในรูปแบบต่าง ๆ เป็นการเฉพาะกิจ นอกจากนี้ท่านยังได้กล่าวถึงลักษณะของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการที่จะช่วยพัฒนาหมู่บ้านหรือชุมชน ได้แก่ 1) ประชาชนร่วมทำการศึกษาค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาของชุมชนหรือความต้องการของชุมชน 2) ประชาชนร่วมคิดหาและสร้างรูปแบบและวิธีการพัฒนาเพื่อแก้ไขลดปัญหาของชุมชนหรือสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน ตลอดจนสนองความต้องการของประชาชน 3) ประชาชนร่วมนโยบายหรือแผนงาน หรือโครงการ หรือกิจกรรมเพื่อจัดและแก้ปัญหาตลอดจนสนองความต้องการของสังคม 4) ประชาชนร่วมกันตัดสินใจที่เป็นประโยชน์ในการที่จะใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม 5) ประชาชนร่วมจัด หรือปรับปรุงระบบบริหารงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล 6) ประชาชนร่วมลงทุนในกิจกรรมโครงการของชุมชน ตามขีดความสามารถของตนเอง 7) ประชาชนร่วมปฏิบัติตามนโยบายแผนงานโครงการ และกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมาย และ 8) ประชาชนร่วมติดตามควบคุม ประเมินผล และร่วมบำรุงรักษาโครงการ กิจกรรมที่ได้กำหนดโดยเอกชนและรัฐบาลให้ประโยชน์ได้ตลอดไป

การพัฒนาชุมชนไม่ว่าจะจัดขึ้นในรูปแบบใด ๆ ก็ตามสิ่งที่ควรคำนึงถึง คือ ประชาชนสามารถพึ่งตนเองได้ ทั้งนี้โดยหน่วยงานไม่ว่าจะเป็นรัฐหรือเอกชน เป็นผู้ให้การสนับสนุนช่วยเหลือในส่วนที่คิดว่าเกินความสามารถของประชาชนที่จะกระทำได้ ความสำเร็จของการพัฒนาแบบระดมความร่วมมือต้องอาศัยการร่วมแรงร่วมใจและร่วมสนับสนุนด้วยปัจจัยที่สำคัญมีอยู่ 3 ประการ (อำนาจ อนันตชัย. 2526) ดังนี้

- 1) การเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจของประชาชนเริ่มตั้งแต่การมีปัญหา สาเหตุของปัญหา การแก้ปัญหา ความคิดที่จะทำโครงการอะไร ซึ่งเกิดประโยชน์ต่อประชาชน โดยการใช้ประโยชน์จากแรงงานและทรัพยากรท้องถิ่นอย่างเต็มที่
- 2) การผสมผสานด้านแรงงานและโครงการของส่วนราชการโดยการพัฒนาความรู้ทักษะกระบวนการ ความสามารถด้านประชาชนคุณภาพของเจ้าหน้าที่ เพื่อแก้ปัญหาความเดือดร้อน สนองผลประโยชน์ได้อย่างถูกต้องตามเวลาและสถานที่
- 3) การสร้างองค์กรท้องถิ่น กลไกการประสานงบประมาณ ปัจจัย การดำเนินงานทั้งภาครัฐบาลและเอกชนความต้องการอันจำเป็นของประชาชน

การมีส่วนร่วมจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อประชาชนยอมรับความสำคัญในสิ่งนั้นว่าเป็นสิ่งที่ตรงกับความปรารถนาและผลประโยชน์ของตนเอง การกระทำใดๆ ของบุคคลนั้นจะขึ้นอยู่กับตัวแปร 4 ประการ คือ

- 1) ผลตอบแทนที่ได้รับนั้นเหมาะสมกับบทบาทหน้าที่ ๆ เขาครอบครองเพียงใด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 2) ความพอใจหรือความไม่พอใจต่อผลที่ได้รับ
- 3) เมื่อเปรียบเทียบกับผู้อื่นแล้ว เขาเชื่อว่าเขาจะต้องได้รับผลนั้น
- 4) เขามีโอกาสที่จะได้รับผลตอบแทน ตามความคาดหวัง

ดังนั้นความพอใจจากสิ่งนั้นเพิ่มขึ้นหากเขาได้รับผลตอบแทนเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามความพอใจต่อสิ่งนั้นจะลดลงถ้าเขาได้รับผลตอบแทนลดลง

2.1.4 แนวคิดทฤษฎีในการสร้างแบบสอบถามที่ดี

ผศ.ดร.พิชญ์สินี ชมภูคำ (2560) ได้กล่าวว่า แบบสอบถาม เป็นรูปแบบของคำถามเป็นชุดๆ ที่ได้ถูกรวบรวมไว้อย่างมีหลักเกณฑ์และเป็นระบบ เพื่อใช้วัดสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการจะวัดจากกลุ่มตัวอย่างหรือประชากรเป้าหมายให้ได้มาซึ่งข้อเท็จจริงทั้งในอดีต ปัจจุบันและการคาดคะเนเหตุการณ์ในอนาคต แบบสอบถามประกอบด้วยรายการคำถามที่สร้างอย่างประณีต เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นหรือข้อเท็จจริง โดยส่งให้กลุ่มตัวอย่างตามความสมัครใจ การใช้ แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น การสร้างคำถามเป็นงานที่สำคัญสำหรับผู้วิจัย เพราะถ้าผู้วิจัยอาจไม่มีโอกาสได้พบปะกับผู้ตอบแบบสอบถามเพื่ออธิบายความหมายต่างๆ ของข้อคำถามที่ ต้องการเก็บรวบรวม แบบสอบถามเป็นเครื่องมือวิจัยชนิดหนึ่งที่นิยมกันมาก เพราะการเก็บรวบรวมข้อมูลสะดวกและ สามารถใช้วัดได้อย่างกว้างขวาง การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามสามารถทำได้ด้วยการสัมภาษณ์ด้วยตัวเอง หรือให้ผู้ตอบตอบด้วยตนเอง โดยหลักการสร้างแบบสอบถามมีดังนี้

1. สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
2. ใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย เหมาะสมกับผู้ตอบ
3. ใช้ข้อความที่สั้น กระชับรัด ได้ใจความ
4. แต่ละคำถามควรมีนัย เพียงประเด็นเดียว
5. หลีกเลี่ยงการใช้ประโยคปฏิเสธซ้อน
6. ไม่ควรใช้คำย่อ
7. หลีกเลี่ยงการใช้คำที่เป็นนามธรรมมาก
8. ไม่ชี้้นำการตอบให้เป็นไปแนวทางใดแนวทางหนึ่ง
9. หลีกเลี่ยงคำถามที่ทำให้ผู้ตอบเกิดความลำบากใจในการตอบ
10. คำตอบที่มีให้เลือกต้องชัดเจนและครอบคลุมคำตอบที่เป็นไปได้
11. หลีกเลี่ยงคำที่สื่อความหมายหลายอย่าง
12. ไม่ควรเป็นแบบสอบถามที่มีจำนวนมากเกินไป ไม่ควรให้ผู้ตอบใช้เวลาในการตอบแบบสอบถามนานเกินไป
13. ข้อคำถามควรถามประเด็นที่เฉพาะเจาะจงตามเป้าหมายของการวิจัย
14. คำถามต้องน่าสนใจสามารถกระตุ้นให้เกิดความอยากตอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนขั้นตอนการสร้างแบบสอบถามสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. กำหนดวัตถุประสงค์ของการสร้างแบบสอบถาม
2. ระบุเนื้อหาหรือประเด็นหลักที่จะถามให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ที่จะประเมิน
3. กำหนดประเภทของคำถามโดยอาจจะเป็นคำถามปลายเปิดหรือปลายปิด
4. ร่างแบบสอบถาม โครงสร้างแบบสอบถามอาจแบ่งเป็น 3 ตอน คือ
 - ตอนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้น/ข้อมูลทั่วไป
 - ตอนที่ 2 ข้อมูลหลักเกี่ยวกับเรื่องที่จะถาม
 - ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะ
5. ตรวจสอบข้อคำถามว่าครอบคลุมเรื่องที่จะวัดตามวัตถุประสงค์หรือไม่
6. ให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความเที่ยงตรงเนื้อหาและภาษาที่ใช้
7. ทดลองใช้แบบสอบถามเพื่อดูความเป็นปรนัย ความเชื่อมั่นและเพื่อประมาณเวลาที่ใช้
8. ปรับปรุงแก้ไข
9. จัดพิมพ์และทำคู่มือ

เมื่อได้สร้างเครื่องมือรวบรวมข้อมูลแล้วเครื่องมือต้องมีคุณภาพที่ดี เพื่อข้อมูลที่เก็บรวบรวมวิเคราะห์ แล้วนำเสนอข้อมูลมีความน่าเชื่อถือเมื่อนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจผิดพลาดน้อยที่สุด คุณภาพของเครื่องมือ รวบรวมพิจารณาคุณลักษณะ ดังนี้

1. ความเที่ยงตรง (Validity)
2. ความเชื่อมั่น (Reliability)
3. ความยากง่ายและอำนาจการจำแนก (Difficulty and Discrimination)
4. ความเป็นปรนัย (Objectivity)
5. ความมีประสิทธิภาพ (Efficiency)
6. ความไว (Sensitivity)
7. ความเป็นมิติเดียว (Unidimensionality)
8. ความง่ายในการใช้ (Simplicity)

คุณลักษณะของเครื่องมือที่ดี 8 ประการข้างต้น ความเที่ยงตรง และความเชื่อมั่น เป็นคุณลักษณะที่มี ความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งของเครื่องมือวิจัย ส่วนอีก 6 คุณลักษณะ จะเป็นคุณลักษณะรอง ดังนั้นการ ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัยทุกสาขาวิชาจึงเน้นให้ความสำคัญกับการหาความเที่ยงตรงและความ เชื่อมั่น

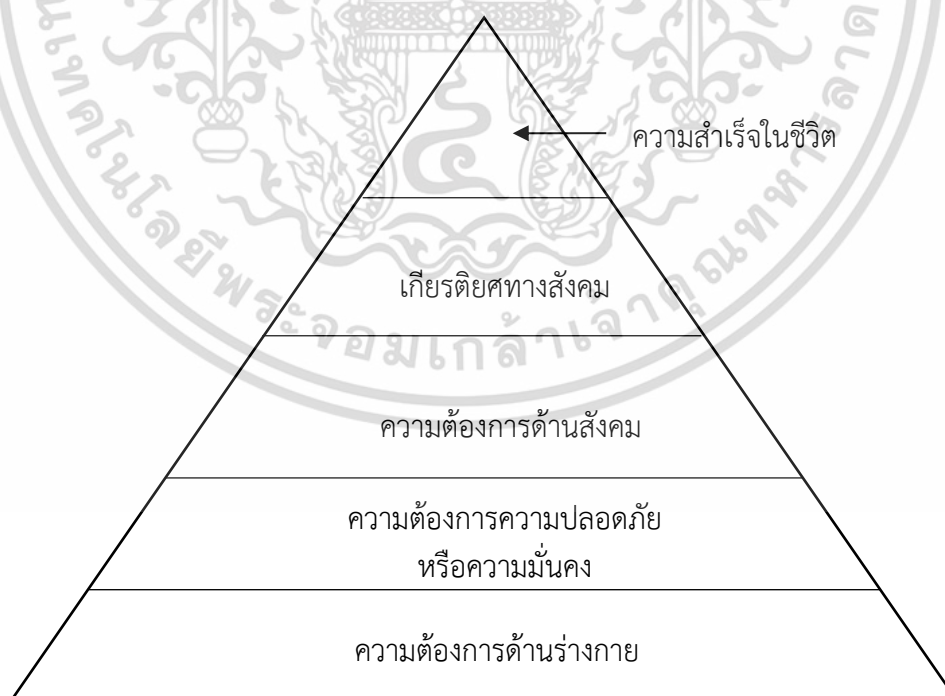
2.1.5 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความพึงพอใจ

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความพึงพอใจนั้น พบว่าปัจจัยต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

Herzberg et al. (1959) พบว่ามีปัจจัยหลัก 2 ประการ ได้แก่ กิจกรรมโดยที่พิจารณาที่เนื้อหาของกิจกรรมและสภาพแวดล้อมของกิจกรรม งานวิจัยนี้ได้ถูกรู้จักกันในนามของทฤษฎีเฮิร์สเบิร์ก โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้ศึกษามาอย่างต่อเนื่อง และพบปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจ ได้แก่ การประสบความสำเร็จในงานหรือกิจกรรมและความก้าวหน้า และประการสุดท้าย ลักษณะตัวของกิจกรรมหรือเนื้อหาเอง ข้อเสนอการศึกษาของ เฮิร์สเบิร์ก สรุปได้ว่าองค์ประกอบทางด้านปัจจัยก่อให้เกิดความพึงพอใจจะนำไปสู่ความพึงพอใจอย่างแท้จริง

ทฤษฎีของมาสโลว์ (Maslow 1943) ที่เป็นแนวคิดที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย คือ ทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจ ได้อธิบายถึงลำดับขั้นตอนความต้องการของมนุษย์ออกเป็นขั้นตอน ดังนี้

- 1) ความต้องการด้านร่างกาย เช่น อาหาร น้ำ ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค ความต้องการทางเพศ ความต้องการพักผ่อนหย่อนใจ
- 2) ความต้องการความปลอดภัยหรือความมั่นคง
- 3) ความต้องการด้านสังคม เป็นความต้องการเกี่ยวกับการอยู่ร่วมกันและยอมรับจากผู้อื่น
- 4) ความต้องการเกียรติยศทางสังคม คือ ความต้องการให้บุคคลอื่น ๆ ในสังคมยกย่องสรรเสริญ
- 5) ความต้องการที่จะได้รับความสำเร็จในชีวิต เป็นลักษณะความต้องการสูงสุดของมนุษย์



รูปที่ 2.1 แสดงทฤษฎีของมาสโลว์ (Maslow 1943)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Critchfield and Ballanchy (1962) มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจอันเกิดจากการบรรลุขั้นตอนแต่ละขั้นตอนตามแนวคิดของมาสโลว์ โดยกล่าวว่าเมื่อมนุษย์ได้รับการตอบสนองตรงตามความต้องการแล้ว การตอบสนองนั้นจะได้รับแรงจูงใจอีกต่อไป และจะมีลักษณะไม่พึงพอใจอีกต่อไปด้วย และนอกจากนั้น ลักษณะความต้องการของมนุษย์ในแต่ละขั้นจะมีความต้องการในแต่ละขั้นที่ครอบงำกันอยู่ตลอดเวลา โดยเมื่อความต้องการขั้นใดได้รับการตอบสนองความต้องการแล้ว ความต้องการในขั้นต่อไปจะเข้ามาแทนที่โดยไม่จำเป็นว่าขั้นต่อนั้น ๆ ต้องได้รับการตอบสนองอย่างเต็มที่ โดยองค์ประกอบของความพึงพอใจนักวิชาการหลายท่านได้กล่าวถึงองค์ประกอบต่าง ๆ โดยอาจนำเอามาพิจารณาได้ ดังนี้

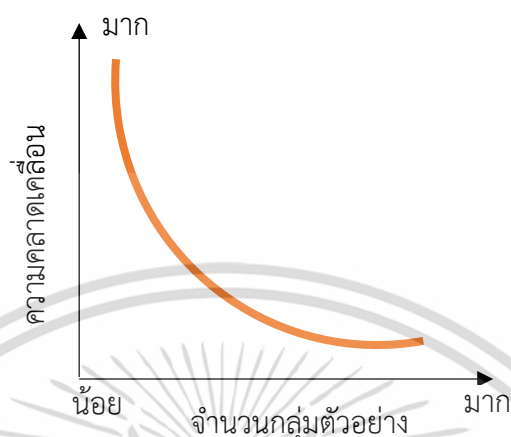
Gilmer (1976) สรุปองค์ประกอบของความพึงพอใจ ได้แก่ 1) ลักษณะทางสังคม ได้แก่ การมีความสัมพันธ์ที่ดีที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจ 2) ลักษณะของกิจกรรมที่ทำได้ ได้แก่ การมีความสัมพันธ์ที่ดีที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจ 3) ลักษณะของกิจกรรมที่ตรงกับความรู้ความสามารถ ความมั่นคงปลอดภัย ได้แก่ ความมั่นคงของกิจกรรม 4) การติดต่อสื่อสาร ได้แก่ การสื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมเป็นไปอย่างราบรื่น และ 5) สภาพการทำงาน ได้แก่ สภาพแวดล้อม เสียง แสง และอากาศ เป็นต้น

Van Dersal (1986) ได้กล่าวถึงปัจจัยหรือตัวแปรที่เอื้ออำนวยต่อความพึงพอใจนั้น ประกอบด้วยนโยบายและการบริหารของหน่วยงานหรือองค์กรนั้น ๆ สภาพลักษณะกิจกรรมความสัมพันธ์ผู้ร่วมกิจกรรมและผู้เกี่ยวข้องกับกิจกรรม

2.1.6 แนวคิดทฤษฎีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างเพื่อการวิจัย

ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง(Sample size) เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้วิจัยต้องกำหนดให้เหมาะสม และมีความเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรที่ทำการศึกษา เพื่อจะช่วยให้ผลการวิจัยมีความน่าเชื่อถือ ดังนั้นจึงเกิดคำถามว่า ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่าไรจึงจะทำให้ผลการวิจัยมีความเชื่อถือได้ซึ่งความจริงแล้วไม่มีกฎเกณฑ์แน่นอน ตายตัวว่าจะต้องใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวนเท่าใด ได้มีผู้เสนอวิธีการกำหนดของตัวอย่างไว้มากมายวิธีด้วยกัน เช่น การกำหนดเกณฑ์ร้อยละของประชากร การใช้ตารางสำเร็จรูป หรือการใช้สูตรคำนวณ ซึ่งผู้วิจัยสามารถ เลือกตามความเหมาะสม

กลุ่มตัวอย่าง(Sample groups) หมายถึงบางส่วนของประชากรที่ถูกเลือกมาเป็นตัวแทนของประชากร ที่ทำการศึกษา การใช้กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กจะทำให้มีโอกาสเกิดความคลาดเคลื่อนมาก และการใช้ขนาดกลุ่ม ตัวอย่างใหญ่จะมีโอกาสเกิดความคลาดเคลื่อนน้อยเนื่องจากขนาดกลุ่มตัวอย่างใหญ่ให้ข้อมูลที่เที่ยงตรง การคำนวณทางสถิติมีความถูกต้องมากกว่ากลุ่มตัวอย่างขนาดเล็ก กลุ่มตัวอย่างยังมีขนาดใหญ่มากเท่าใด ความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มจะลดน้อยลงแต่เมื่อถึงจุดหนึ่งแม้จะเพิ่มขนาดของกลุ่มตัวอย่างให้ใหญ่ขึ้นอีกแต่ ความคลาดเคลื่อนก็ลดลงได้ไม่มากนัก (Kerlinger, : 1 อังใน พวงรัตน์ทวีรัตน์ , 2543:91) ดังภาพที่ 1



รูปที่ 2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่างกับขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างว่าควรมีขนาดเท่าใดนั้น ผู้วิจัยควรคำนึงถึงสิ่งต่าง ๆ หลายอย่างมา ประกอบกัน (Librero, 5 อ้างใน อธิวุฒติเอกะกุล, 2543) ดังนี้

1) ค่าใช้จ่าย เวลาแรงงานและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างนั้น ว่ามีพอที่จะทำให้ได้หรือไม่และคุ้มค่าเพียงใด

2) ขนาดของประชากร ถ้าประชากรมีขนาดใหญ่ มีความจำเป็นต้องเลือกกลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่ ถ้าประชากรมีขนาดเล็กก็ไม่จำเป็นต้องเลือกขนาดใหญ่ และถ้าสามารถที่จะศึกษาได้ควรจะศึกษาจากประชากรทั้งหมด

3) ความเหมือนกัน ถ้าประชากรมีความเหมือนกันมากความแตกต่างของสมาชิกมีน้อย นั่นคือความแปรปรวนในกลุ่มตัวอย่างมีน้อยก็ใช้กลุ่มตัวอย่างขนาดเล็กได้ แต่ถ้าประชากรมีลักษณะไม่เหมือนกัน ความแตกต่างของสมาชิกมีมาก ความแปรปรวนในกลุ่มมีมากจำเป็นต้องใช้กลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่ เพื่อให้ครอบคลุมคุณลักษณะต่าง ๆ ของประชากร

4) ความแม่นยำชัดเจน ถ้าต้องการความแม่นยำชัดเจนในเรื่องที่จะศึกษาค้นคว้าต้องใช้กลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่ คือยิ่งขนาดของกลุ่มตัวอย่างใหญ่มากเท่าใด ผลการศึกษายังมีความแม่นยำมากขึ้นเท่านั้น

5) ความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มตัวอย่างความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้จากการสุ่มตัวอย่างโดยทั่วไปแล้ว มักจะยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ 1% หรือ 5% (สัดส่วน 0.1 หรือ 0.05) และยิ่งขึ้นอยู่กับ ความสำคัญของเรื่องที่ต้องการศึกษาด้วย ถ้าปัญหามีความสำคัญมาก ก็ควรให้เกิดความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด เช่น 1% แต่ถ้ามีความสำคัญน้อยก็อาจยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้บ้าง เช่น 5% เป็นต้น

6) ความเชื่อมั่น ผู้วิจัยต้องกำหนดความเชื่อมั่นว่ากลุ่มตัวอย่างที่สุ่มมานั้นมีโอกาสได้ค่าอ้างอิงไม่แตกต่างจากค่าที่แท้จริงของประชากรประมาณเท่าไร เช่น ถ้ากำหนดระดับเชื่อมั่น 95% หมายถึง ค่าอ้างอิงมี โอกาสถูกต้อง 95% มีโอกาสผิดพลาดจากค่าที่แท้จริง 5% นั่นคือค่าที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง 5 กลุ่ม จาก 0 กลุ่มที่สุ่มมาจากประชากรเดียวกันจะไม่แตกต่างจากค่าที่แท้จริงของประชากร ซึ่งระดับความเชื่อมั่นอาจจะ เพิ่มขึ้นเป็น 99% หรือลดลงเหลือ 90%

2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นายธีรภัทร เหลืองพงศรัตน์ และคณะ (2561) ได้ทำการศึกษาผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัย บริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว-ลำสาละ (ในระหว่างการก่อสร้าง) โดยในการก่อสร้างนั้นมีระยะทางทั้งหมด 9.2 กิโลเมตร พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นพื้นที่แหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย การก่อสร้างจึงส่งผลกระทบต่อประชาชนทั้งเรื่องการจราจร ฝุ่น รวมไปถึงความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเท้า และผู้ค้าขายของหาบเร่ สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อปัญหาต่อการก่อสร้างโครงการ โครงการงานพิเศษนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน โดยออกแบบสอบถามสำหรับใช้ในการสอบถามประชาชนในพื้นที่ใกล้โครงการ จำนวน 400 คน แบ่งออกเป็น 4 ช่วงพื้นที่ พื้นที่ละ 100 ตัวอย่าง โดยการสุ่มตัวอย่างและใช้มาตรวัดแบบ Likert ข้อมูลที่สำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนขณะก่อสร้าง จากการศึกษาพบว่า สามารถแบ่งออกได้เป็น 5 กลุ่ม คือ ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย, ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย, ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน, ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัย และปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อกรประกอบอาชีพ ซึ่งผู้อยู่อาศัยในบริเวณโครงการก่อสร้างยังได้รับผลกระทบมาก เช่น ระยะเวลาโดยเฉลี่ยที่เดินทางเป็นประจำก่อนการก่อสร้างกับระหว่างการก่อสร้างโครงการ ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น จะเห็นได้ว่าการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ส่งผลกระทบต่อให้กับประชาชนผู้อยู่อาศัยในบริเวณโครงการก่อสร้างเป็นจำนวนมาก

นายสมพล ตรีวิศวะเวทย์(2556) ศึกษาเรื่อง การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ใน แนวเส้นทางตลอดความยาวของโครงการระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร โดยแบ่งการศึกษาแบ่งเป็นช่วงเส้นทางรถไฟ แบ่งเป็น 8 ช่วง กำหนดช่วงละ 50 ตัวอย่าง วัตถุประสงค์ที่จะศึกษา เพื่อศึกษาผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณที่มีการก่อสร้างโครงการ ว่าได้รับผลกระทบอย่างไร จากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง อาทิเช่น ผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เสียงที่ดังจากการก่อสร้าง โดยมาจากความคิดเห็นของประชาชนในบริเวณที่การก่อสร้างต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยทำการสุ่มตัวอย่างด้วยวิธี ของคอคแรน (Cochran, 1977 อ้างใน ศิวฤทธิ์ พงศกรรังศิลป์. 2547) ในกรณีไม่ทราบจำนวนประชากร ทราบเพียงว่ามีจำนวนมาก จะได้จำนวนตัวอย่างที่ผู้วิจัยจะใช้ 400 ตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามด้านผลกระทบต่อด้านต่างๆ ตามคำถามปลายปิดที่ต้องการศึกษา ผลวิจัยสรุปว่า ผลกระทบที่มากที่สุดอันดับแรก บ้านและที่ทำงาน จากการสั่นสะเทือนจาก

การก่อสร้าง รองลงมาอันดับที่สอง คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างของโครงการ รองลงมา คือ การก่อสร้าง กีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน ฝุ่นละอองจากการสัญจรของรถบรรทุก และ พื้นผิวถนนชำรุดเสียหาย ตามลำดับ

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

1. ข้อมูลทั่วไป, ข้อมูลทางการรับรู้ข่าวสารของโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามและทัศนคติของประชาชนต่อ โครงการจะใช้สถิติเชิงพรรณนา แบบร้อยละ ความถี่

2. สำหรับข้อมูลทางด้านระดับผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้าง จะใช้มาตราวัดแบบ likert scale โดยจะทำการถ่วงน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยปัญหาต่างๆ ในระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีม่วง โดยเรียงลำดับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างมากที่สุด และอันดับที่ 5 คือมีอันดับผลกระทบที่เกิดจากโครงการก่อสร้างน้อยที่สุด

3. สำหรับการทดสอบสมมติฐานในการศึกษา จะทำการหาความสัมพันธ์ของผลกระทบของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ที่มีต่อปัญหาต่างๆในระหว่างการก่อสร้างเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัญหาจากการก่อสร้างที่มีผลที่สัมพันธ์ในแต่ละพื้นที่ โดยจะพิจารณาเฉพาะปัจจัยที่ประชาชนมีความเห็นว่ามีผลกระทบน้อย มีผลกระทบมาก โดยใช้ Relative importance index (RII) เพื่อใช้ในการวัดระดับผลกระทบ

ซึ่งในขั้นตอนนี้จะได้เตรียมคู่มือการลงรหัส (Code Book) เพื่อเปลี่ยนข้อมูลจากแบบสอบถาม เป็นรหัสสำหรับการบันทึกข้อมูล โดยก่อนที่จะทำการลงรหัสนั้น จะได้ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามอีกเป็นครั้งสุดท้าย เมื่อลงรหัสแล้วจึงทำการบันทึกข้อมูล หลังจากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรม SPSS ที่ได้จัดเตรียมไว้เมื่อได้ทำการแปลงผล และจัดทำตารางแสดงข้อมูลแล้ว จากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำรายงานต่อไป

Punpuing and Ross (2000) ทำการวิจัยเรื่อง Commuting the Human Side of Bangkok's Transport Problems เนื่องจากด้วยสภาพแวดล้อมและการจราจรในประเทศไทยมีปัญหาเป็นนานและไม่มีการแก้ไข ทั้งเรื่องของงานสาธารณูปโภค ระบบการจัดการจราจร การสนับสนุนเรื่องการขนส่งที่มีไม่มาก การขยับเคลื่อนของรถยนต์มีน้อย เนื่องจากการจราจรติดขัดมากในเขตพื้นที่ตัวเมือง และยังรวมถึงสภาพเสียงดังและมลพิษ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัยบริเวณข้างเคียงด้วย (Fox et al. 1991) ดังนั้นการเดินทางจะต้องหาวิธีการเดินทางที่บรรเทาปัญหาการจราจรในประเทศ เนื่องจากปัญหาดังกล่าวไม่เคยมีการศึกษามาก่อน จึงเป็นสิ่งที่ต้องเร่งแก้ไขและพัฒนา ซึ่งการนำเทคโนโลยีเกี่ยวกับการขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องอยู่ระหว่างการพิจารณา

สิ่งที่นักวิจัยทำการศึกษาคือการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานครและชีวิตประจำวันของคนก่อน (Archavanitkul et al. 1993) และปัญหาทางสังคมที่เกิดขึ้นซึ่งสิ่งที่ต้องวิเคราะห์คือสภาพการจราจรโดยทำการสำรวจจากกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบ 1200 คน โดยได้ทำการสำรวจคำถามเกี่ยวกับการใช้ชีวิตทั่วไป (Lifestyle) และทัศนคติ (Attitudes) โดยจากผลการสำรวจ 567 คน เดินทาง

จากบ้านไปทำงานหรือการออกไปซื้อของนอกบ้าน โดยจากการสำรวจประชากรส่วนใหญ่ใช้ทางเลี้ยวถนนหลัก (Ring Road) ในการเดินทาง (Punpuing 2000) ซึ่งได้ศึกษาจากพื้นที่ส่วนกลางของกรุงเทพมหานคร พื้นที่ส่วนบ้านพักที่อยู่อาศัยหรือเส้นทางที่กำลังมีการพัฒนาหรือพื้นที่ใกล้เคียงด้านอุตสาหกรรม และสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งในการวิจัยนี้จะทำการสำรวจการปรับความเป็นอยู่ของผู้อยู่อาศัย วิธีการบรรเทาความตึงเครียด การกระทำที่มีผลกระทบรวมทั้งการประเมินรูปแบบของพฤติกรรมด้วย มีการศึกษา ดังนี้

1) ผลกระทบทางสังคมของการเดินทาง ทางนักวิจัยได้ประเมินเชิงคุณภาพกับพื้นที่จริงที่ได้รับผลกระทบจากการจราจรในเขตตัวเมือง โดยแสดงให้เห็นถึงมลพิษและเสียงดังในเขตพื้นที่อยู่อาศัยซึ่งมีความเข้มข้นมากต่อปัญหาด้านสุขภาพ ความเครียด และความสัมพันธ์ของครอบครัว ซึ่งส่งผลให้ประเทศไทยมีความเสี่ยงทั้งในทางกายภาพและทางสภาพจิตใจ และเกิดปัญหา ร้องเรียนตามมาเกี่ยวกับสภาพจราจรเมืองไทยซึ่งปัญหาดังกล่าวต้องคอยมั่นคงความรู้สึกันภายในครอบครัวด้วยและเพื่อนบ้านข้างเคียง เพราะสภาพแวดล้อมส่งผลถึงอารมณ์ของแต่ละบุคคล หรือถ้าปัญหาด้านนี้ไม่ดีขึ้นให้ทำการย้ายถิ่นที่อยู่ไปพื้นที่ใหม่ โดยข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่ของคนสามารถอ้างอิงได้จากประเทศฮ่องกง

2) รูปแบบการเดินทาง จากการสำรวจและการศึกษารูปแบบของเวลาในการเดินทาง เส้นทางเดินทาง และวิธีการเดินทาง โดยได้มีการเสนอรูปวิธีการเดินทางต้องทำการทำสำรวจด้วยตนเองและสำรวจจากความเข้าใจของตนเองจากพฤติกรรมที่สามารถอธิบายได้ (Goodwin and Hensher. 1978) และไม่จำเป็นความแตกต่างถึงช่วงเวลาจริง สามารถภายใต้การคาดการณ์ประมาณการเลือกเหตุผลของตนเองและปิดเคชันการนับขึ้นในบัญชีตน โดยในตารางจะแสดงถึงรูปแบบการเดินทางประมาณ 2 ซึ่งโง่งมาจากที่พักอาศัยไปทำงานและจากทำงานกลับที่ที่พักอาศัย ในช่วงเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยร่วมถึงคนที่เดินทางไปทำงาน หรือพื้นที่ใกล้เคียงที่ทำงาน (Punpuing 1996)

3) ทางเลือกในการเดินทาง ในช่วงปี ค.ศ. 1980 ประเทศไทยนิยมการเดินทางแบบรถขับเคลื่อนสี่ล้อและรถมอเตอร์ไซด์จำนวนมาก ประมาณ 1.3 ล้านคน มีรถยนต์ส่วนตัว (Department of Land Transport, Ministry of Transport and Communications, Thailand 1992) ทำให้มีการเติบโตอย่างรวดเร็วในตัวเมืองทำให้การเสียภาษีด้านรถยนต์มีค่าลดลงตามปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นในปี 1991 (Sayeg et al. 1992) จึงเป็นศูนย์กลางการใช้รถส่วนบุคคลนี้เป็นส่วนใหญ่ในประเทศไทยในการขนส่งส่วนบุคคล (Fox et al. 1991) ซึ่งแสดงการเดินทางแบบ Single Mode และ Two Mode

4) เส้นทางในการเดินทาง จากการศึกษาในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีนักวิจัยพูดถึงการจราจรในเมืองไทยว่า “ขาเข้าตอนช่วงเช้า ขาออกตอนช่วงเย็น” ซึ่งหมายความว่า ช่วงเช้าเป็นช่วงรถติดตอนออกไปทำงาน และช่วงเย็นรถติดตอนเดินทางกลับบ้าน (Hack and Nambiar. 1993) โดยได้ทำการศึกษเกี่ยวกับเส้นทางระยะยาวหรือเวลาในการเดินทางจากศูนย์กลางเมือง ซึ่งผู้คนส่วนใหญ่ก็มักจะเลือกงานที่พื้นที่ใกล้เคียงที่ทำงาน โดยมักจะไปเช่าคอนโดมิเนียมหรือบ้านพักราคาถูกลง เพื่อให้สะดวกต่อการเดินทางไปทำงานเพราะปัญหาการจราจรที่วุ่นวายในประเทศไทย ดังนั้นนี่คือเหตุผลหนึ่งที่คอนโดมิเนียมมักเป็นที่ชื่นชอบของนักลงทุน เพราะว่าที่ดินมักมีราคาสูงขึ้นในอนาคต จึงมักจะมีการซื้อที่ดินไว้กับที่ใกล้ๆที่ทำงาน

โดยการสำรวจสรุปได้ดังนี้ ประชากรเลือกทำงานใกล้บ้าน (57%) โดยไม่ใช้คนในพื้นที่ 43% ใช้วีธีรถโดยสาร และเดินทางจากพื้นที่ส่วนนอกเข้ามาพื้นที่ตัวเมือง 45% และ ทำงานอยู่ในพื้นที่ 18% และทำงานจากพื้นที่ตัวเมืองไปนอกพื้นที่ 8% (Punpuing 1996)

สรุปปัจจัยปัญหาที่เดินทางในประเทศไทยมีดังนี้ 1) ผู้ทำงานวิจัยแสดงถึงการจราจรในกรุงเทพฯ ติดขัดมาตั้งแต่ปี 1980 ที่คนไทยนิยมซื้อรถส่วนตัวเป็นจำนวนมากซึ่งช่วงนั้นยังไม่มีรถก่อสร้างรถไฟฟ้าจำนวนมากนัก จึงทำให้เป็นปัญหาการขนส่งส่วนบุคคลมีมากในประเทศไทย 2) ผู้ทำงานวิจัยคนทำงานส่วนใหญ่นิยมเลือกที่ทำงานพื้นที่ใกล้บ้านเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและง่ายต่อการเดินทาง 3) เสนอถึงปัจจัยที่คนไทยยังต้องมาเผชิญรถติดในตัวเมืองเนื่องจากแหล่งทำงานของประเทศไทยซึ่งจะเห็นได้ว่าเปอร์เซ็นต์คนไทยเข้ามาตัวเมืองสูงมากกว่าออกไปนอกเมือง 4) ต้องปรับแนวความคิดให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและเลือกที่ทำงานให้เหมาะสมกับพื้นที่ของตนเองและมองถึงสภาพร่างกายที่ต้องเดินทางไกลและกลับเหมาะสมหรือไม่ 5) สภาพแวดล้อมที่วุ่นวายในประเทศส่งผลต่อสภาพจิตใจทำให้ความรู้สึไม่ดี สภาพร่างกายที่เจอกับมลพิษมากจากควันรถ หรือพื้นที่ใกล้เคียงที่ต้องอาศัยอยู่บนเส้นทางวิ้งรถบ่อยๆ จึงต้องรับผลกระทบจากส่วนนี้ และ 6) ปัจจัยที่คนไทยไม่นิยมเดินทางด้วยรถโดยสารเนื่องด้วยสภาพอากาศที่อันตราย เมื่อฝนตกก็มักจะเกิดอุบัติเหตุ ส่วนเมื่ออากาศร้อนก็ทำให้เครียดได้ง่ายๆ จึงนิยมพื้นที่ใกล้เคียงในการทำงานและสามารถเดินทางไปทำงานได้

2.3 ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงชนบทมีแผนงบประมาณพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพคุณภาพและทันเวลาสามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงการผลิตจากแหล่งไปสู่ตลาดและผู้บริโภคในทุกระดับ รวมทั้งการลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า จึงได้พิจารณาโครงข่ายทางหลวงชนบทที่มีความสำคัญและเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม โดยจะก่อสร้างโครงการถนนต่างๆที่เป็นเส้นทางลัดทางเลี่ยงเมือง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ พร้อมทั้งสนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ (Logistics) รองรับการค้าและพัสดุภัณฑ์ที่เกิดขึ้นในนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ รวมทั้งสนับสนุนการท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยกรมทางหลวงชนบทจึงจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างถนนสายชช. 3001 แยกทล.314-ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา, สมุทรปราการ โดยปรับปรุงถนนเดิมจากขนาด 2 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรโดยเส้นทางดังกล่าวมีจุดเริ่มต้นเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 314 บริเวณ กม. ที่ 118+000 จุดสิ้นสุดบนถนน ชช. 3001 ที่กม. 20+328.829 บรรจบที่ถนนหลวงแพ่งเพื่อให้เกิดความสะดวกในการใช้เส้นทางเชื่อมทางบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการส่งเสริมการเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์และเป็นทางหลักและเป็นทางลัดทางเลี่ยงเมือง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์ในการรองรับการค้าจากบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิและพื้นที่โดยรอบเช่น รถที่มาจากสุวรรณภูมิวิ่งผ่านถนนทางหลวงแพ่งและรถที่มาจากทางหลวงหมายเลข 304 วิ่งผ่านถนนชุมทอง - ลำต้อยติ่ง 1 เข้าสู่ถนนโครงการสายนี้ผ่าน

ทางหลวงหมายเลข 314 เพื่อเป็นเส้นทางไปยังถนนบางนา – ตราด หรือทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (Motorway) สู่ภาคตะวันออกกลับกันเป็นการรองรับการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออก เช่นจังหวัดฉะเชิงเทราสามารถใช้เส้นทางนี้ในการขนส่งสินค้าไปสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เช่นกัน

2.3.1 วัตถุประสงค์โครงการ

- ช่วยลดปริมาณการจราจรที่ติดขัด และเพิ่มความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น
- ช่วยประชาชนด้านเกษตรกรรม และท่องเที่ยว ลดเวลาในการขนส่งและเดินทาง
- สนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ
- รองรับบริการเจริญเติบโตของเมือง และนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ
- เชื่อมถนนโครงข่ายให้สมบูรณ์

2.3.2 ลักษณะโครงการ

โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช. 3001 แยก ทล. 314 – ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ เป็นเส้นทางหนึ่งที่สนับสนุนการขนส่งสู่สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมากขึ้นจึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างและขยายช่องจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยจะ ปรับปรุงและขยายถนนเดิม 2 ช่องจราจร ให้เป็นเป็นถนนผิวจราจรแอสฟัลท์ คอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจรพร้อมไหล่ทาง ภายในเขตเวนคืน 30 เมตร แนวถนนเริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 314 (กม. 14+836) โดยแนวสายทางมุ่งไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ บริเวณ กม. ที่ 0+677ตัดผ่านทางน้ำธรรมชาติตรงไปประมาณ กม. ที่ 3+014 ตัดผ่านคลองคลองขุนพิทักษ์ ประมาณ กม. ที่ 5+947 ตัดผ่านคลองแขวงกลันล่าง ประมาณ กม. ที่ 7+981 ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข ฉช.2004 และข้ามคลองพระยาสมุทรจากนั้น ประมาณ กม. ที่ 9+495 ตัดผ่านคลองพระยานาคราช ประมาณ กม. ที่ 12+316 ตัดผ่านคลองกระแซงเตยประมาณ กม. ที่ 15+662 ตัดผ่านคลองเปรี้ง ประมาณ กม. ที่ 17+158 ตัดผ่านคลองสร้างบุญประมาณ กม. ที่ 17+158 ตัดผ่านคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต บรรจบถนนหลวงแพ่ง บริเวณตำบลเปรี้งอำเภอบางบ่อ จ.สมุทรปราการ รวมระยะทางประมาณ 20.329 กิโลเมตร

2.3.3 ถนนผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์

2.3.3.1 นอกเขตพื้นที่ชุมชน

รายละเอียดถนนผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์นอกเขตพื้นที่ชุมชนมีดังนี้

ตารางที่ 2.1 รายละเอียดถนนผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์นอกเขตพื้นที่ชุมชน

หัวข้อ	รายละเอียด
จำนวนช่องจราจร	4 ช่อง
ความกว้างช่องจราจร	3.25 และ 3.5 เมตร
ความกว้างไหล่ทาง	2.00 เมตร
ความกว้างเกาะกลางถนน	3.90 เมตร
เสาเข็ม	เสาเข็มคอนกรีตอัดแรง 0.22*0.22 เมตร
คันทาง	ทรายถมคันทาง หนาอย่างน้อย 0.20 เมตร CBR มากกว่า 25 % บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95 % Modified Proctor Density
รองพื้นทาง	Soil Aggregate หนา 0.20 เมตร CBR มากกว่า 25 % บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95 % Modified Proctor Density
พื้นทาง	หินคลุกหน้า 0.20 เมตร CBR มากกว่า 80 % บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95 % Modified Proctor Density
ผิวทางและไหล่ทาง	ชั้น Wearing course Natural Rubber Modified Asphalt Concrete หนา 0.50 เมตร
ผิวทางและไหล่ทาง	ชั้น Binder course Asphalt Concrete หนา 0.50 เมตร

2.3.3.2 ในเขตพื้นที่ชุมชน

รายละเอียดถนนผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์ในเขตพื้นที่ชุมชนมีดังนี้

ตารางที่ 2.2 รายละเอียดถนนผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์นอกเขตพื้นที่ชุมชน

หัวข้อ	รายละเอียด
จำนวนช่องจราจร	6 ช่อง
ความกว้างช่องจราจร	3.00 3.25 และ 3.50 เมตร
ความกว้างทางเท้า	1.90 เมตร
ความกว้างเกาะกลางถนน	3.90 เมตร
เสาเข็ม	เสาเข็มคอนกรีตอัดแรง 0.22*0.22 เมตร
หัวข้อ	รายละเอียด
คันทาง	ทรายถมคันทาง หนาอย่างน้อย 0.20 เมตร CBR มากกว่า 25 % บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95 % Modified Proctor Density
รองพื้นทาง	Soil Aggrigate หนา 0.20 เมตร CBR มากกว่า 25 % บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95 % Modified Proctor Density
พื้นทาง	หินคลุกหน้า 0.20 เมตร CBR มากกว่า 80 % บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95 % Modified Proctor Density
ผิวทางและไหล่ทาง	ชั้น Wearing course Natural Rubber Modified Asphalt Concrete หนา 0.50 เมตร
	ชั้น Binder course Asphalt Concrete หนา 0.50 เมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.4 รายละเอียดสัญญาการก่อสร้าง

สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนไลท์ อินเทอร์เน็ต เซ็นแนล จำกัด ระยะทาง 11 กิโลเมตร จาก กม.ที่ 0+000 ถึง กม.ที่ 11+000

สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ระยะทาง 9.329 กิโลเมตร จาก กม.ที่ 11+000 ถึง กม.ที่ 20+329

2.3.5 งานก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่

2.3.5.1 สะพานข้ามคลองแขวงกลั่น

ก่อสร้างสะพานข้ามคลองแขวงกลั่น กม.ที่5+947เป็นสะพานคู่ขนานด้านซ้ายทางและขวาทางผิวจราจรกว้างรวม ด้านละ 8.75 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 1.50 เมตร ทั้งสองด้านความยาวรวม 270 เมตร รูปแบบโครงสร้างเป็นแบบ I-Girder ช่วงกลางสะพานมีความยาวช่วง 30 เมตร

2.3.5.2 สะพานข้ามคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต

ก่อสร้างสะพานข้ามคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิตกม.ที่19+675เป็นสะพานคู่ขนานด้านซ้ายทางและขวาทางผิวจราจรกว้างรวม ด้านละ 8.75 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 1.50 เมตร ทั้งสองด้าน ความยาวรวม 424 เมตรรูปแบบโครงสร้างเป็นแบบ Segmental Box มีความยาวช่วงกลางสะพาน 40 เมตร และBalance Cantiliver มีความยาวช่วงกลางสะพาน 70 เมตร

2.3.5.3 สะพานข้ามคลองกระแซงเตย

ก่อสร้างสะพานข้ามคลองกระแซงเตย กม.ที่12+316เป็นสะพานคู่ขนานด้านซ้ายทางและขวาทางผิวจราจรกว้างรวม ด้านละ 8.75 เมตร พร้อมทางเท้ากว้าง 1.50 เมตร ทั้งสองด้านความยาวรวม 310 เมตร รูปแบบโครงสร้างเป็นแบบ I-Girder มีความยาวช่วงกลางสะพาน 30 เมตร

2.3.6 สถานที่ตั้งโครงการ



รูปที่ 2.3 แสดงที่ตั้งโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาแบบสำรวจ (Survey Research) เพื่อประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อประชาชน จากการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบ้ง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางการดำเนินการศึกษา ดังนี้

- 3.1 การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล
- 3.4 กรอบแนวคิดในการวิจัย
- 3.5 การสร้างเครื่องมือวิจัย
- 3.6 การทดสอบเครื่องมือวิจัย
- 3.7 การแจกแบบสอบถาม
- 3.8 การประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง

ไม่ทราบจำนวนประชากร ทราบเพียงว่ามีจำนวนมาก (Cochran 1977)

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

เมื่อ n คือ จำนวนสมาชิกกลุ่มตัวอย่าง

p คือ สัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร (ในที่นี้ใช้ 0.5)

Z คือ ระดับความเชื่อมั่นที่ผู้วิจัยกำหนด มีค่าเท่ากับ 1.65 ที่ระดับความเชื่อมั่น 90 %

e คือ ระดับความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ มีค่าเท่ากับ 10 %

แทนค่าในสมการ 3.1 จะได้

$$n = \frac{0.5(1-0.5)1.65^2}{0.10^2} = 68.02 \quad (3.2)$$

นั่นคือต้องใช้ตัวอย่างอย่างน้อย 68 ตัวอย่าง ผู้วิจัยเลือกใช้จำนวนตัวอย่าง 100 ตัวอย่าง

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรเป้าหมายในการสำรวจข้อมูลผลกระทบต่อประชาชนจากการก่อสร้างโครงการ ฯ จะใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยพิจารณาจากการตัดสินใจของผู้วิจัยเอง ลักษณะกลุ่มที่เลือกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยผู้ตอบแบบสอบถามต้องอยู่ไม่ห่างจากโครงการก่อสร้างถนนเกิน 500 เมตร

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามซึ่งผู้ดำเนินการวิจัยได้จัดทำขึ้น ให้มีลักษณะที่เข้าใจได้ง่าย และครอบคลุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยมีคำถามปลายเปิด (Open-Ended Questions) และคำถามปลายปิด (Close-Ended Questions) ใช้รวบรวมข้อมูล ซึ่งแบ่งคำถามสำหรับการศึกษา ดังนี้

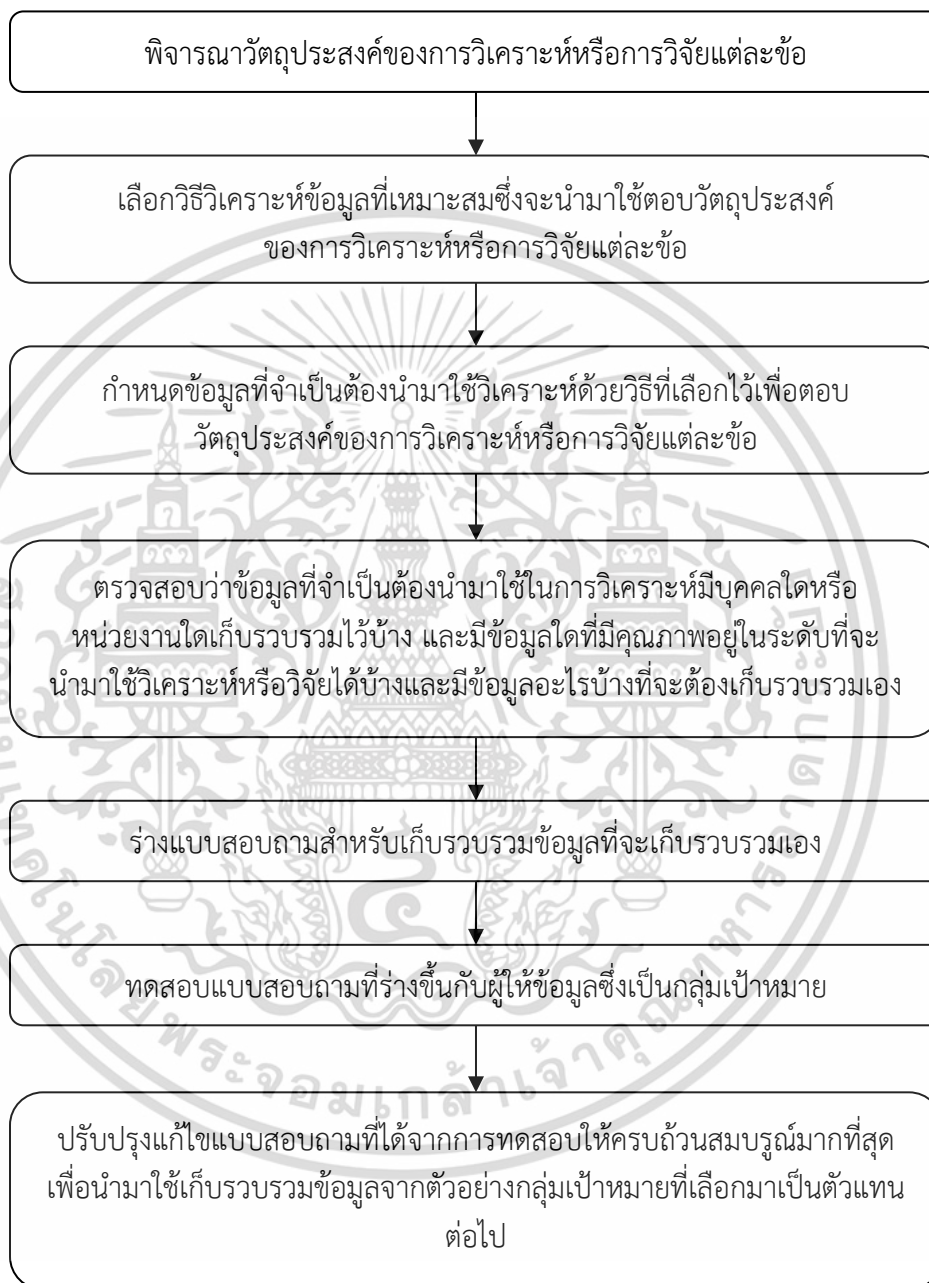
- แบบสอบถามประชาชนทั่วไป ซึ่งครอบคลุมข้อมูลที่ต้องการรวบรวมดังนี้
- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป
- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อม
- ส่วนที่ 3 ระดับผลกระทบที่ได้รับ
- ส่วนที่ 4 การรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ของโครงการ
- ส่วนที่ 5 ทศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการ

3.4 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการการสัมภาษณ์ผู้คนที่อยู่ในเขตพื้นที่และรวบรวมข้อมูล ทางผู้วิจัยได้แบ่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณโครงการออกเป็น 5 ด้าน คือ ผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย ผลกระทบต่อความปลอดภัย ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน และผลกระทบต่อที่อยู่อาศัย

3.5 การสร้างเครื่องมือวิจัย

สรชัย พิศาลบุตร และคณะ (2549) กล่าวว่าไว้ว่า แนวคิดในการสร้างแบบสอบถามเพื่อที่จะได้แบบสอบถามที่ดี คือ ได้ข้อมูลที่จำเป็นต้องนำมาใช้ในการวิเคราะห์วิจัยครบถ้วน ไม่ขาดไม่เกิน ได้ข้อมูลที่มีคุณภาพดีในระดับที่สามารถนำไปใช้งานได้ และข้อมูลที่ได้นั้นมีความง่าย สะดวก และรวดเร็ว ในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล รายละเอียดของแนวคิดที่ใช้ในการก่อสร้างแบบสอบถามมีดังรูป



รูปที่ 3.1 รายละเอียดแนวคิดในการสร้างแบบสอบถาม (สรชัย พิศาลบุตร และคณะ. 2549)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถาม

- 1) กำหนดส่วนประกอบของแบบสอบถามที่จะใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 2) กำหนดคำถามที่จำเป็นต่อถามในแต่ละส่วนประกอบ
- 3) ร่างแบบสอบถามตามคำถามที่จำเป็นต่อถามในแต่ละส่วนประกอบ
- 4) ทดสอบแบบสอบถามที่ร่างขึ้นกับตัวอย่างกลุ่มเป้าหมายจำนวนประมาณ 30 คน
- 5) ปรับปรุงแบบสอบถามที่นำไปใช้ทดสอบให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วนมากที่สุด ก่อนนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวอย่างกลุ่มเป้าหมายที่เลือกมาเป็นตัวแทนจากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด

3.6 การทดสอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ได้จัดเตรียมขึ้นนั้น จะถูกไปทดสอบ (Pilot Test) โดยการใช้สัมภาษณ์ประชาชนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรตัวอย่างที่จะนำไปใช้จริงจำนวน 30 คน แล้วนำมาหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้วิธีครอนบาค (Cronbach's Alpha) ทั้งนี้เพื่อเป็นการตรวจสอบความเที่ยงตรง ความครบถ้วนสมบูรณ์ และความยากง่ายของคำถาม หลังจากนั้นจึงทำการปรับปรุง แก้ไขบกพร่องต่าง ๆ ก่อนการเก็บข้อมูลจริง

การหาค่าความเชื่อมั่นวิธีนี้ดัดแปลงมาจากวิธีการของ Kuder-Richardson สูตรที่ 20 โดย Mehrens and Lehmann (1978) อ้างถึง Cronbach ว่า เพราะสูตร K.R.-20 นั้นมีเงื่อนไขที่ว่า ถ้าตอบถูกได้ 1 คะแนนและตอบผิดได้ 0 คะแนน ถ้าลัดหล่นไม่เท่ากันจาก 4, 3, 2, 1, 0 คะแนน ตามลำดับของความถูกต้อง ควรจะใช้การหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตร Coefficient alpha (α) แบบทดสอบที่ใช้ 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

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \cdot \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2}\right) \quad (3.3)$$

เมื่อ	α	คือ	ค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบ
	K	คือ	จำนวนข้อของแบบทดสอบ
	S_i^2	คือ	ความแปรปรวนของคะแนนในข้อคำถามข้อหนึ่ง ๆ
	S_t^2	คือ	ความแปรปรวนของคะแนนทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับขั้นตอนของการคำนวณ

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

ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการนำแบบสอบถามที่ได้จัดเตรียมขึ้นนั้น นำไปทดสอบ (Pilot Test) โดยการสัมภาษณ์ประชาชนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรตัวอย่างที่จะนำไปใช้จริงจำนวน 30 คน แล้วนำมาหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้วิธีของครอนบาค (Cronbach's Alpha) ใช้คำถามในส่วนที่ 3 ระดับผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้าง

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \cdot \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S^2}\right) \quad (3.4)$$

$$\alpha = 0.822 \text{ หรือ } 82.2\%$$

3.7 การแจกแบบสอบถาม

การแจกแบบสอบถามเป็นการสุ่มตามบ้านเรือนโดยจะแบ่งการเก็บแบบสอบถามออกเป็น 2 ส่วนสัญญา โดยเก็บแบบสอบถามสัญญาละ 100 ตัวอย่าง

3.8 การประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล จะใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistic Package for the Social Science: SPSS) เพื่อประมวลผลในรูปแบบร้อยละ ความถี่ โดยแยกวิเคราะห์ ดังนี้

- 1) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างโดยหาค่าความถี่และร้อยละ
- 2) สำหรับข้อมูลทางด้านระดับผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้าง ใช้มาตราวัดแบบ Likert Scale โดยจะทำการถ่วงน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยปัญหาต่าง ๆ ในระหว่างการโครงการก่อสร้างถนน โดยเรียงลำดับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างมากที่สุดเป็นอันดับที่ 5 และอันดับที่ 1 คือมีอันดับผลกระทบที่เกิดจากโครงการก่อสร้างน้อยที่สุดแสดงดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงการใช้มาตราวัดระดับ

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

3) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างถนนโดยใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) โดยใช้ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ วิเคราะห์และจัดลำดับของน้ำหนักความสำคัญของปัจจัย โดยใช้ ค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ (เทียบเคียง Lehmann. 1989) ดังแสดงในสมการ

$$\text{ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ} = \frac{\text{ค่าเฉลี่ยน้ำหนักความสำคัญ}}{\text{ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน}} \quad (3.5)$$

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{n} \quad (3.6)$$

โดยที่

\bar{X} = ค่าเฉลี่ยระดับความมีอิทธิพล

X_i = ระดับความมีอิทธิพลของปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างที่ i

i = กลุ่มตัวอย่างที่ 1,2,3...,n

n = จำนวนข้อมูลทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง

$$S.D. = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{n-1}} \quad (3.7)$$

โดยที่

$S.D.$ = ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง

\bar{X} = ค่าเฉลี่ยระดับความมีอิทธิพล

X_i = ระดับความสำคัญของปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างที่ i

i = กลุ่มตัวอย่างที่ 1, 2, 3, ..., n

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

n = จำนวนข้อมูลทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง

โดยเกณฑ์ค่าเฉลี่ย จะใช้สูตรคำนวณช่วงความกว้างของอันตรภาคชั้นมีดังนี้

$$\begin{aligned} \text{สูตรความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนข้อมูลที่มีค่าสูงสุด} - \text{คะแนนข้อมูลที่มีค่าน้อยสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \quad (3.8) \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.8 \end{aligned}$$

แสดงเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยในแบบสอบถามปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชน ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 4.21 – 5.00 หมายถึง มากที่สุด

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 3.41 – 4.20 หมายถึง มาก

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.61 – 3.40 หมายถึง ปานกลาง

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.81 – 2.60 หมายถึง น้อย

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.80 หมายถึง น้อยที่สุด

บทที่ 4

ผลการวิจัยและการวิเคราะห์ผล

จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม สามารถเก็บแบบสอบถามได้จำนวน 200 ชุด โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ช่วง ช่วงละ 100 ตัวอย่าง (แบ่งตามสัญญาการก่อสร้าง) ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของผู้ถูกสัมภาษณ์ ระดับของผลกระทบและทัศนคติของประชาชนต่อโครงการ ซึ่งข้อมูลนี้นำมาวิเคราะห์ทางสถิติ

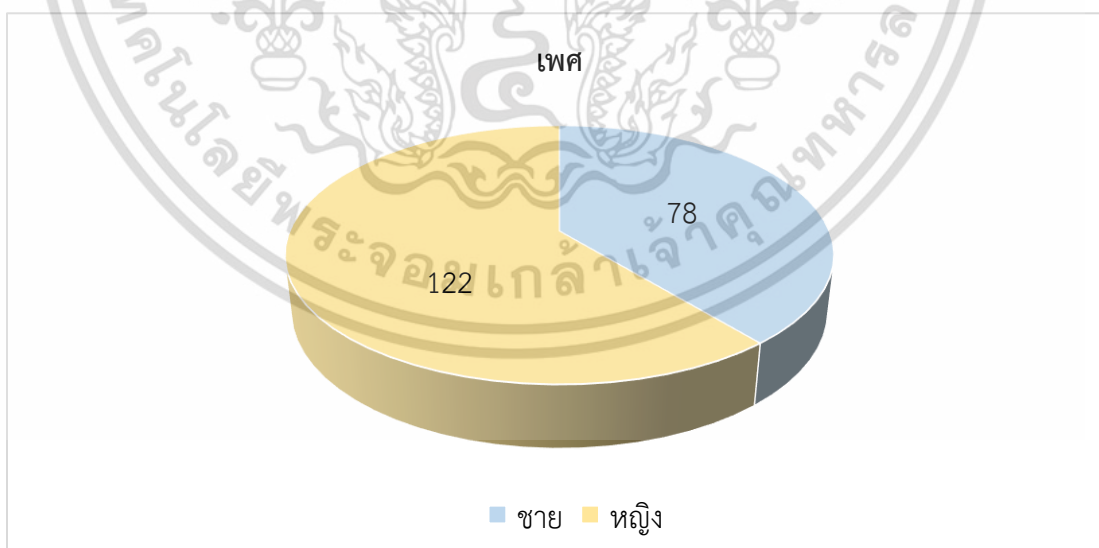
4.1 ข้อมูลทั่วไป

4.1.1 เพศ

จากการตอบแบบสอบถาม ทั้งหมด 200 คน พบว่าเป็นเพศชายจำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39 และเพศหญิงจำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 61 ดังตารางที่ 4.1 และรูปที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	78	39
หญิง	122	61
รวม	200	100



รูปที่ 4.1 แผนภูมิแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

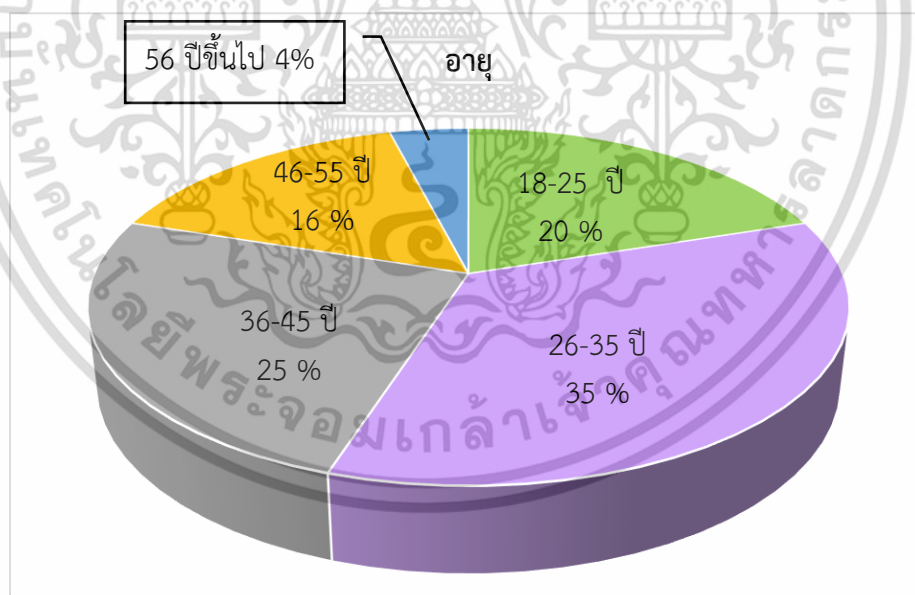
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.2 อายุ

จากการตอบแบบสอบถาม ทั้งหมด 200 คน พบว่าอายุต่ำกว่า 18 ปี 0 คน 18-25 ปี 40 คน 26-35 ปี 70 คน 36-45 ปี 50 คน 46-55 ปี 32 คน 56 ปีขึ้นไป 8 คน ดังตารางที่ 4.2 และรูปที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 18 ปี	0	0
18-25 ปี	40	20
26-35 ปี	70	35
36-45 ปี	50	25
46-55 ปี	32	16
56 ปีขึ้นไป	8	4
รวม	200	100



รูปที่ 4.2 แผนภูมิแสดงระดับอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

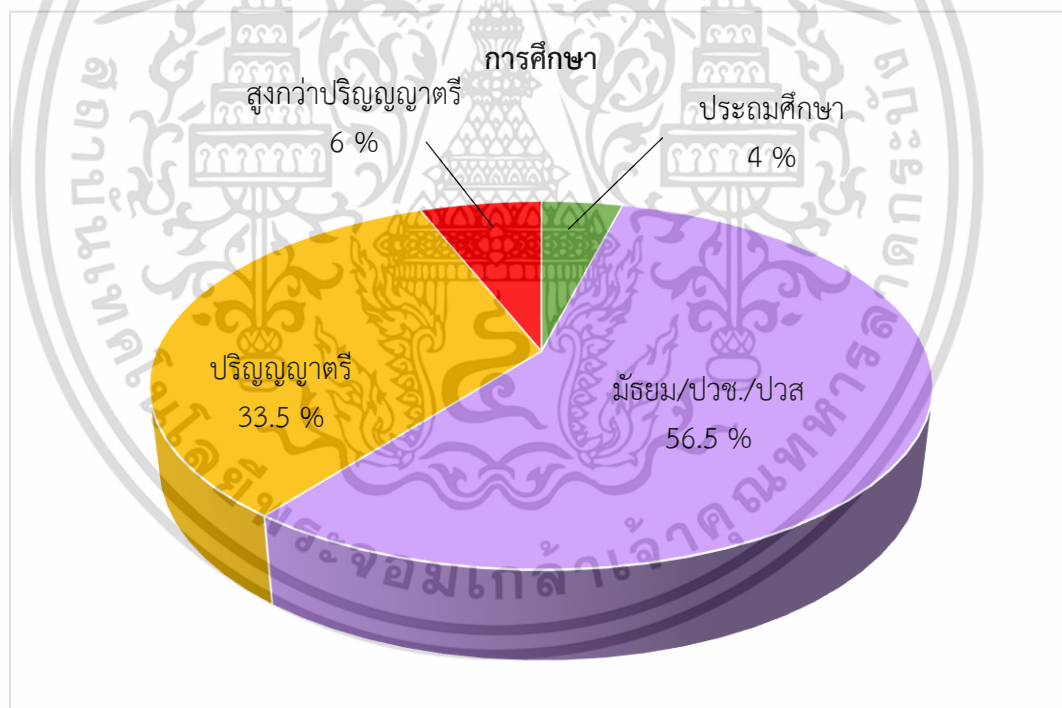
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.3 ระดับการศึกษา

จากการตอบแบบสอบถาม ทั้งหมด 200 คน พบว่าระดับการศึกษาประถมศึกษา 8 คน มัธยม/ปวช./ปวส. 113 คน ปริญญาตรี 67 คน และสูงกว่าปริญญาตรี 12 คน ดังตารางที่ 4.3 และรูปที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	8	4
มัธยม / ปวช. / ปวส.	113	56.5
ปริญญาตรี	67	33.5
สูงกว่าปริญญาตรี	12	6
รวม	200	100



รูปที่ 4.3 แผนภูมิแสดงระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

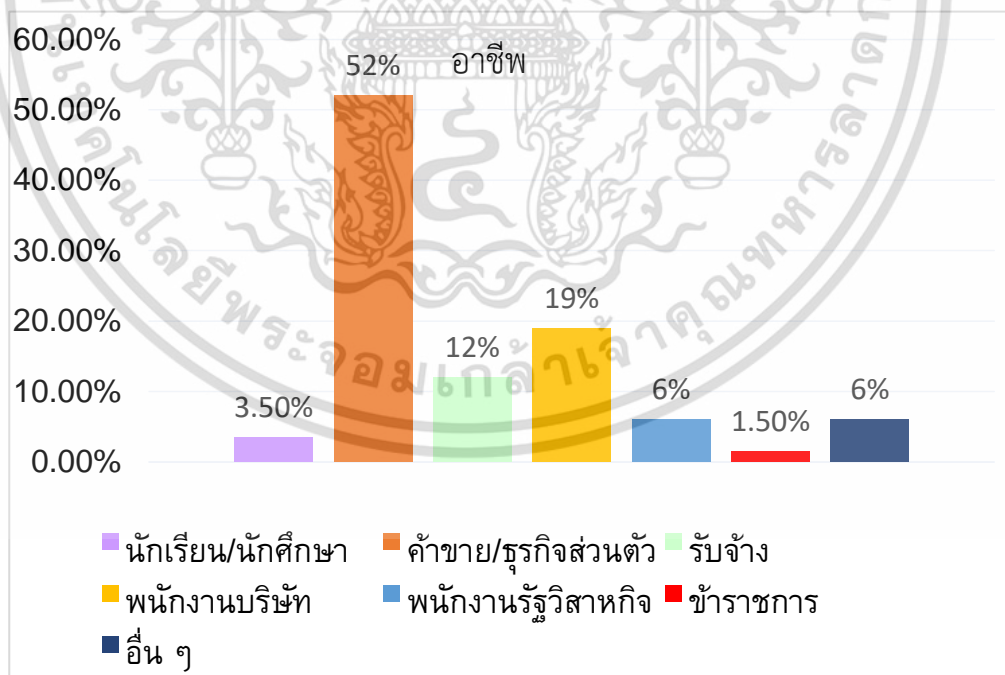
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.4 อาชีพ

จากการตอบแบบสอบถาม ทั้งหมด 200 คน พบว่าประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา 7 คน ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว 104 คน รับจ้าง 24 คน พนักงานบริษัท 38 คน พนักงานรัฐวิสาหกิจ 12 คน ข้าราชการ 3 คน และ อื่น ๆ 12 คน ดังตารางที่ 4.4 และรูปที่ 4.4

ดังตารางที่ 4.4 อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	7	3.5
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	104	52
รับจ้าง	24	12
พนักงานบริษัท	38	19
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	12	6
ข้าราชการ	3	1.5
อื่น ๆ	12	6
รวม	200	100



รูปที่ 4.4 แผนภูมิแสดงการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมโครงการฯ

ผู้ตอบแบบสอบถามตอบแบบสอบถามว่าเคยมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมถึง 200 คน คิดเป็นร้อยละ 100 และไม่เคย จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 ดังตารางที่ 4.5 และปัญหาต่าง ๆ ที่เคยได้รับ ดังตาราง 4.6 และ 4.7 และดังรูป 4.5 และ 4.6

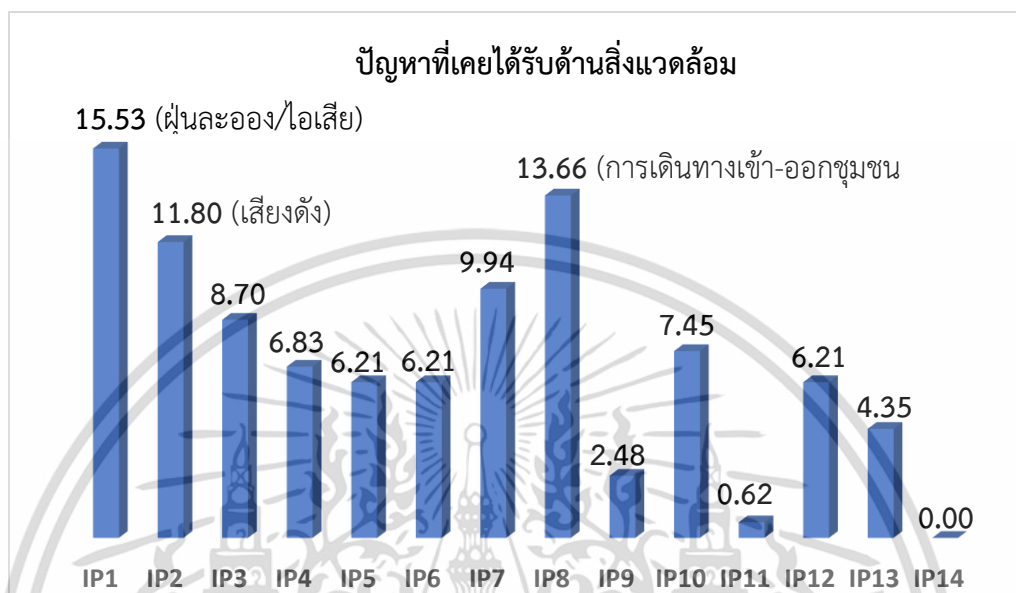
ตารางที่ 4.5 การได้รับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	จำนวน	ร้อยละ
เคย	200	100
ไม่เคย	0	0
รวม	200	100

ตารางที่ 4.6 ปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 1)

ตัวแปร	ปัญหา	จำนวน	ร้อยละ
IP1	ฝุ่นละออง/ไอเสีย	25	15.53
IP2	เสียงดัง	19	11.8
IP3	ความสั่นสะเทือน	14	8.7
IP4	น้ำท่วมขัง/การระบายน้ำในชุมชน	11	6.83
IP5	น้ำประปาไม่ไหล	10	6.21
IP6	ไฟตก/ไฟดับ	10	6.21
IP7	การจราจรคับคั่ง	16	9.94
IP8	การเดินทางเข้า-ออกชุมชนลำบาก	22	13.66
IP9	กลิ่นเหม็น	4	2.48
IP10	ขยะเพิ่มขึ้น	12	7.45
IP11	การเกิดโจรกรรมและอาชญากรรม	1	0.62
IP12	ภูมิทัศน์และทัศนียภาพแย่มาก	10	6.21
IP13	การเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการก่อสร้าง	7	4.35
IP14	อื่นๆ	0	0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.5 แผนภูมิปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 1)

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 100 คน ได้รับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 1) มากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ ผลกระทบจากฝุ่นละออง/ไอเสีย จำนวน 25 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 15.53 ผลกระทบจากการเดินทางเข้า-ออกชุมชนลำบาก จำนวน 22 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 13.66 และผลกระทบจากเสียงดัง จำนวน 19 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 11.80 ตามลำดับ

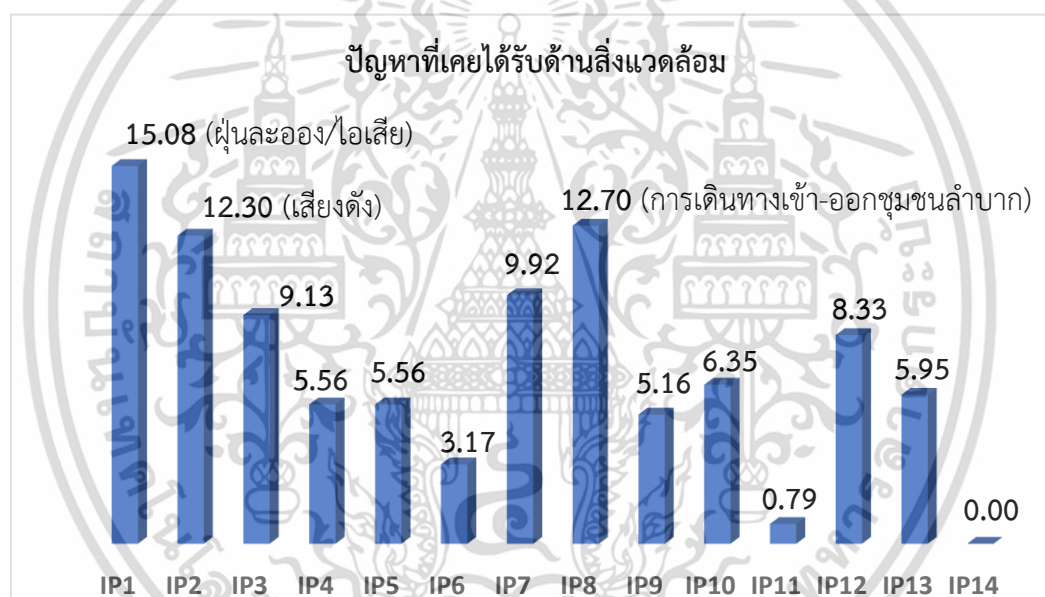
ตารางที่ 4.7 ปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 2)

ตัวแปร	ปัญหา	จำนวน	ร้อยละ
IP1	ฝุ่นละออง/ไอเสีย	38	15.08
IP2	เสียงดัง	31	12.3
IP3	ความสั่นสะเทือน	23	9.13
IP4	น้ำท่วมขัง/การระบายน้ำในชุมชน	14	5.56
IP5	น้ำประปาไม่ไหล	14	5.56
IP6	ไฟตก/ไฟดับ	8	3.17
IP7	การจราจรคับคั่ง	25	9.92
IP8	การเดินทางเข้า-ออกชุมชนลำบาก	32	12.7
IP9	กลิ่นเหม็น	13	5.16
IP10	ขยะเพิ่มขึ้น	16	6.35

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.7 ปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 2 ต่อ)

ตัวแปร	ปัญหา	จำนวน	ร้อยละ
IP11	การเกิดโจรกรรมและอาชญากรรม	2	0.79
IP12	ภูมิทัศน์และทัศนียภาพแย่	21	8.33
IP13	การเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการก่อสร้าง	15	5.95
IP14	อื่นๆ	0	0



รูปที่ 4.6 แผนภูมิปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 2)

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 100 คน ได้รับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 2) มากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ ผลกระทบจากฝุ่นละออง/ไอเสีย จำนวน 38 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 15.08 ผลกระทบจากการเดินทางเข้า-ออกชุมชนลำบาก จำนวน 32 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 12.70 และผลกระทบจากเสียงดัง จำนวน 31 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 12.30 ตามลำดับ

4.3 การวิเคราะห์ผลกระทบของประชาชนต่อโครงการฯ

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบของประชาชนต่อโครงการฯ (สัญญาที่ 1)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าเฉลี่ย น้ำหนัก ความสำคัญ	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	ตัวชี้วัดน้ำหนัก ความสำคัญ
1.ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย (HE)			
1.1ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง	4.82	0.386	12.487
1.2 ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร	4.78	0.146	11.490
1.3มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักรในงานก่อสร้าง	4.34	0.685	6.336
1.4มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ	4.04	0.695	5.813
1.5ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	4.68	0.469	9.979
2.ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย (SE)			
2.1พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ	4.76	0.429	11.096
2.2มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	2.08	0.961	2.164
2.3มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจากรถของโครงการ	3.58	0.966	3.706
2.4บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ	4.16	0.707	5.884
2.5อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักร	3.30	0.704	4.688
3.ปัญหาที่ส่งผลต่อการจราจร (TF)			
3.1เกิดปัญหาการติดเนื่องจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง	4.42	0.727	6.080
3.2การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน	4.52	0.611	7.398
3.3เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องทางจราจร	4.56	0.499	9.138
3.4ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	3.92	0.939	4.175
4.ปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน (CO)			
4.1ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง	3.56	0.946	3.763
4.2น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง	3.56	0.88	4.045
4.3เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำท่วมขังบริเวณนี้นานขึ้น	3.80	0.804	4.726

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนต่อโครงการฯ (สัญญาณที่ 1 ต่อ)

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ค่าเฉลี่ย น้ำหนัก ความสำคัญ	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	ตัวชี้วัดน้ำหนัก ความสำคัญ
4.4บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง	3.58	1.139	3.143
4.5รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง	4.34	0.714	6.078
4.6เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างก่อสร้างโครงการ	3.90	0.948	4.114

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาณที่ 1 บริษัท กรีนโลท อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล จำกัด จำนวน 20 ปัจจัย เรียงลำดับตามตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนัก ความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	12.487	ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง
2	11.490	ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร
3	11.096	พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ
4	9.979	ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต
5	9.138	เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องทางจราจร
6	7.398	การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน
7	6.336	มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักรในงานก่อสร้าง
8	6.080	เกิดปัญหาการติดเนื่องจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง
9	6.078	รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง
10	5.884	บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ
11	5.813	มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนัก ความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
12	4.726	เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำท่วมขังบริเวณนี้นานขึ้น
13	4.688	อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักร
14	4.175	ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง
15	4.114	เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ
16	4.045	น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง
17	3.763	ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง
18	3.706	มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจากรถของโครงการ
19	3.143	บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง
20	2.164	มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน

จากตารางที่ 4.9 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนโลท อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด

ผลการสำรวจปัจจัยที่มีผลกระทบของประชาชนต่อโครงการฯ ประกอบไปด้วยปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ปัญหาที่ส่งผลต่อการจราจร และปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนโลท อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนัก ความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	12.487	ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง
2	11.490	ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร
3	9.979	ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต
4	6.336	มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักรในงานก่อสร้าง
5	5.813	มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนไลท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	11.096	พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ
2	5.884	บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ
3	4.688	อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักร
4	3.706	มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจากรถของโครงการ
5	2.164	มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนไลท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ด้านปัญหาที่ส่งผลการจราจร

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	9.138	เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องทางจราจร
2	7.398	การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน
3	6.080	เกิดปัญหาการติดเนื่องจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง
4	4.175	ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนไลท์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด ด้านปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	6.078	รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง
2	4.726	เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำท่วมขังบริเวณนี้นานขึ้น
3	4.114	เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ
4	4.045	น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง
5	3.763	ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง
6	3.143	บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง

จากตารางที่ 4.10 จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลกระทบด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกายนั้น ประชาชนจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในเรื่องฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง และได้รับผลกระทบน้อยที่สุดในเรื่องมีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ

จากตารางที่ 4.11 จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลกระทบด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยนั้น ประชาชนจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในเรื่องพื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ และได้รับผลกระทบน้อยที่สุดในเรื่องมีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน

จากตารางที่ 4.12 จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลกระทบด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อจราจรนั้น ประชาชนจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในเรื่องเกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากมีการเบี่ยงช่องทางจราจร และได้รับผลกระทบน้อยที่สุดในเรื่องทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง

จากตารางที่ 4.13 จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลกระทบด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกายนั้น ประชาชนจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในเรื่องรายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง และได้รับผลกระทบน้อยที่สุดในเรื่องบ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง

ตารางที่ 4.14 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนต่อโครงการฯ (สัญญาณที่ 2)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าเฉลี่ย น้ำหนัก ความสำคัญ	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	ตัวชี้วัดน้ำหนัก ความสำคัญ
1.ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย (HE)			
1.1ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง	4.72	0.451	10.466
1.2 ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร	4.60	0.532	8.647
1.3มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักรในงานก่อสร้าง	4.10	0.835	4.910
1.4มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ	3.66	1.017	3.599
1.5ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	4.42	0.496	8.911
2.ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย (SE)			
2.1พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ	4.42	0.727	6.080
2.2มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	2.78	1.088	2.555
2.3มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจากรถของโครงการ	3.98	1.054	3.776
2.4บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ	3.76	1.093	3.440
2.5อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักร	3.20	1.172	2.730
3.ปัญหาที่ส่งผลต่อการจราจร (TF)			
3.1เกิดปัญหาการติดเนื่องจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง	4.12	0.868	4.747
3.2การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน	3.78	0.883	4.281
3.3เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องทางจราจร	4.14	0.899	4.605
3.4ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	3.78	0.991	3.814

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ค่าเฉลี่ย น้ำหนัก ความสำคัญ	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	ตัวชี้วัด น้ำหนัก ความสำคัญ
4.ปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน (CO)			
4.1 ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง	2.94	1.213	2.424
4.2 น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง	3.00	1.172	2.560
4.3 เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำท่วมขังบริเวณนี้นานขึ้น	4.00	1.137	3.518
4.4 บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง	3.60	1.239	2.906
4.5 รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง	4.04	0.777	5.199
4.6 เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ	3.10	1.210	2.562

ตารางที่ 4.15 แสดงค่าตัวชี้วัดความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภากรก่อสร้าง จำนวน 20 ปัจจัย เรียงลำดับตามตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ

ลำดับที่	ตัวชี้วัด น้ำหนัก ความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	10.466	ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง
2	8.911	ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต
3	8.647	ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร
4	6.080	พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ
5	5.199	รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง
6	4.910	มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักรในงานก่อสร้าง
7	4.747	เกิดปัญหาจราจรติดเนื่องจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง
8	4.605	เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องทางจราจร
9	4.281	การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนัก ความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
10	3.814	ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจร คับคั่ง
11	3.776	มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจากรถของโครงการ
12	3.599	มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ
13	3.518	เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำ ท่วมขังบริเวณนี้นานขึ้น
14	3.440	บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ
15	2.906	บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง
16	2.730	อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักร
17	2.562	เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างการก่อสร้าง โครงการ
18	2.560	น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง
19	2.555	มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน
20	2.424	ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง

จากตารางที่ 4.15 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่
อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัด
ฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง

ผลการสำรวจปัจจัยที่มีผลกระทบของประชาชนต่อโครงการฯ ประกอบไปด้วยปัญหาที่ส่งผล
กระทบต่อสุขภาพร่างกาย ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ปัญหาที่ส่งผลต่อการจราจร และปัญหาที่
กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	10.466	ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง
2	8.911	ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต
3	8.647	ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร
4	4.910	มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักรในงานก่อสร้าง
5	3.599	มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	6.080	พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ
2	3.776	มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจากรถของโครงการ
3	3.440	บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ
4	2.730	อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักร
5	2.555	มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน

ตารางที่ 4.18 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ด้านปัญหาที่ส่งผลต่อการจราจร

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	4.747	เกิดปัญหาการติดเนื่องจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง
2	4.605	เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องทางจราจร
3	4.281	การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน
4	3.814	ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ด้านปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน

ลำดับที่	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1	5.199	รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง
2	3.518	เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำท่วมขังบริเวณนี้นานขึ้น
3	2.906	บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง
4	2.562	เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างก่อสร้างโครงการ
5	2.560	น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง
6	2.424	ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.16 จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลกระทบด้านปัญหาที่ส่งผลต่อร่างกายนั้น ประชาชนจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในเรื่องฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง และได้รับผลกระทบน้อยสุดในเรื่องมีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ

จากตารางที่ 4.17 จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลกระทบด้านปัญหาที่ส่งผลต่อความปลอดภัยนั้น ประชาชนจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในเรื่องพื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ และได้รับผลกระทบน้อยสุดในเรื่องมีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน

จากตารางที่ 4.18 จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลกระทบด้านปัญหาที่ส่งผลต่อการจราจรนั้น ประชาชนจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในเรื่องเกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากมีการเบี่ยงช่องทางจราจร และได้รับผลกระทบน้อยสุดในเรื่องทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง

จากตารางที่ 4.19 จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลกระทบด้านปัญหาที่ส่งผลต่อร่างกายนั้น ประชาชนจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในเรื่องรายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง และได้รับผลกระทบน้อยสุดในเรื่องไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง.

ตารางที่ 4.20 แสดงการเปรียบเทียบค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา3001แยกทางหลวง314-ลาดกระบังจังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการทั้ง 2 สัญญา

ตัวแปรของผลกระทบ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของสัญญาการก่อสร้างที่ 1	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของสัญญาการก่อสร้างที่ 2
HE1	ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง	12.5	10.47
HE2	ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร	11.5	8.65
HE3	มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักรในงานก่อสร้าง	6.34	4.91
HE4	มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ	5.81	3.6
HE5	ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	9.98	8.91
SE1	พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ	11.1	6.08
SE2	มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	2.16	2.56
SE3	มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจากรถของโครงการ	3.71	3.78
SE4	บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ	5.88	3.44

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

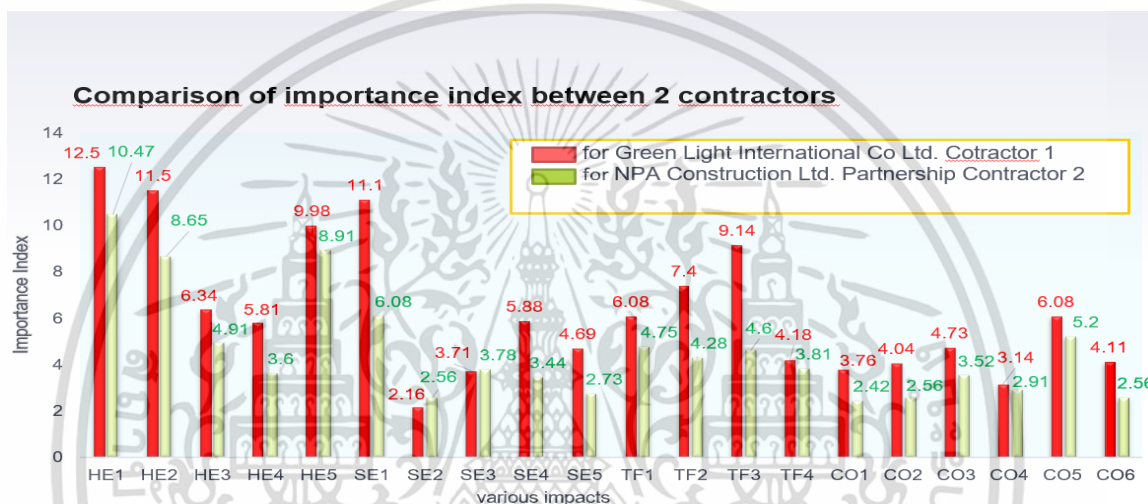
ตารางที่ 4.20 แสดงการเปรียบเทียบค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา3001แยกทางหลวง314-ลาดกระบังจังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการทั้ง 2 สัญญา ต่อ

ตัวแปรของผลกระทบ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของสัญญาการก่อสร้างที่ 1	ตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของสัญญาการก่อสร้างที่ 2
SE5	อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุ อุปกรณ์ และ เครื่องจักร	4.69	2.73
TF1	เกิดปัญหาจราจรติดเนื่องจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง	6.08	4.75
TF2	การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน	7.40	4.28
TF3	เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องทางจราจร	9.14	4.60
TF4	ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	4.18	3.81
CO1	ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง	3.76	2.42
CO2	น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง	4.04	2.56
CO3	เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำท่วมขังบริเวณนั้นนานขึ้น	4.73	3.52
CO4	บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง	3.14	2.91
CO5	รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง	6.08	5.20
CO6	เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างก่อสร้างโครงการ	4.11	2.56

จากตารางที่ 4.20 จะเห็นได้ว่าการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลกระทบด้านต่าง ๆ นั้น พบว่าพื้นที่สัญญาการก่อสร้างที่ 1 มีผลกระทบในด้านต่าง ๆ เกือบจะทั้งหมดมีค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญมากกว่าพื้นที่สัญญาการก่อสร้างที่ 2 พบว่าปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนมากที่สุดคือปัญหาด้านสุขภาพในเรื่องฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างอ้างอิงจากค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของทั้ง 2 สัญญา ส่วนในด้านระบบการทำในสัญญาการก่อสร้างในพื้นที่บริษัท กรีนโลท อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล นั้นไม่มีการแก้ปัญหาในเรื่องฝุ่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ละอองเช่นการฉีดพ่นละอองน้ำเพื่อป้องกันฝุ่นกระจายตัวอีกรวมถึงไม่มีการกำหนดเส้นทางการจราจรให้เป็นสัดส่วนทำให้ประชาชนเกิดความสับสนในด้านการใช้รถใช้ถนนรวมถึงไม่มีการกั้นเขตพื้นที่การก่อสร้างบริเวณริมทางทำให้มีชิ้นส่วนโครงสร้างเช่นเหล็กปลายแหลมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ ส่วนด้านระบบการทำงานในสัญญาการก่อสร้างในพื้นที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาพการก่อสร้างนั้นมีการแก้ปัญหาเรื่องฝุ่นบ้างในบางครั้งโดยวิธีการฉีดพ่นละอองน้ำเพื่อป้องกันฝุ่นกระจายตัวและมีการควบคุมเส้นทางการจราจรที่ชัดเจนและเป็นเวลามากกว่า แต่ก็ยังมีข้อบกพร่องคือการไม่แก้ไขปัญหาย่างสม่ำเสมอ



รูปที่ 4.7 การเปรียบเทียบระบบการทำงานและผลกระทบที่เกิดขึ้นของทั้งสองพื้นที่สัญญาการก่อสร้าง โดยวัดจากค่า Importance Index

4.4 การรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ

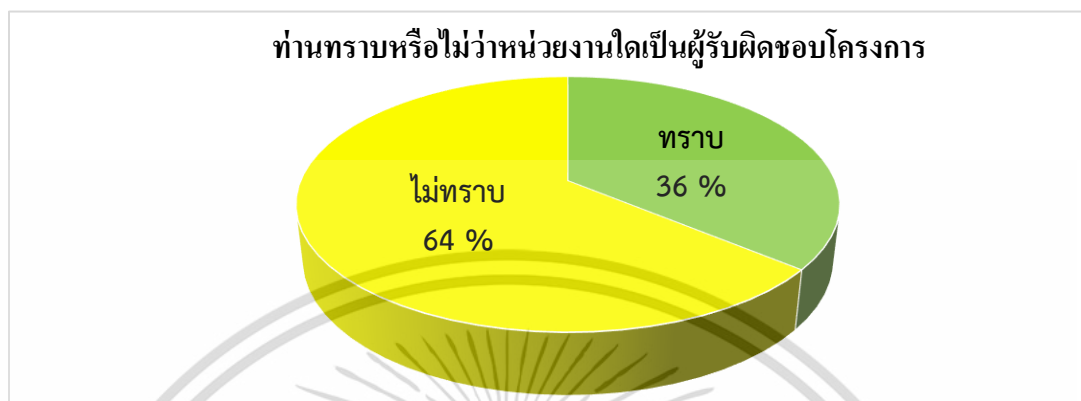
4.4.1 ประชาชนทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานได้รับผิดชอบโครงการฯ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานได้รับผิดชอบโครงการฯ ส่วนมากไม่ทราบว่าหน่วยงานได้รับผิดชอบ จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 64 รองลงมาคือ ทราบว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ กรมทางหลวงชนบท จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36 ดังตารางที่ 4.21 และรูปที่ 4.8

ตารางที่ 4.21 ประชาชนทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานได้รับผิดชอบโครงการฯ

ทราบหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการฯ	จำนวน	ร้อยละ
ทราบ	72	36
ไม่ทราบ	128	64
รวม	200	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.8 แผนภูมิประชาชนทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานใดรับผิดชอบโครงการฯ

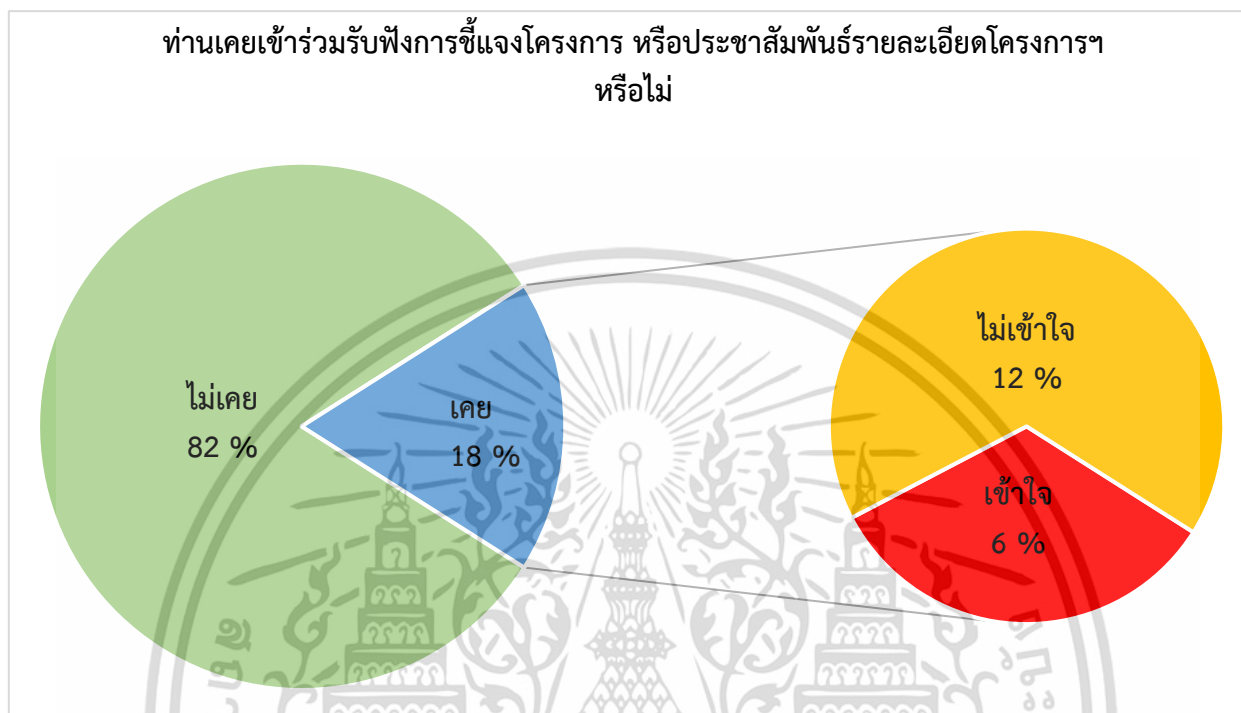
4.4.2 การรับฟังการชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลในเรื่องการรับฟังการชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ มีผู้ที่ไม่เคยรับฟังการชี้แจงจำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 82 และผู้เคยเข้าฟังการชี้แจง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ดังตารางที่ 4.22 และรูปที่ 4.9

ตารางที่ 4.22 การรับฟังการชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ

การรับฟังการชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	164	82
เคย		
-เข้าใจ	12	6
-ไม่เข้าใจ	24	12
รวม	200	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



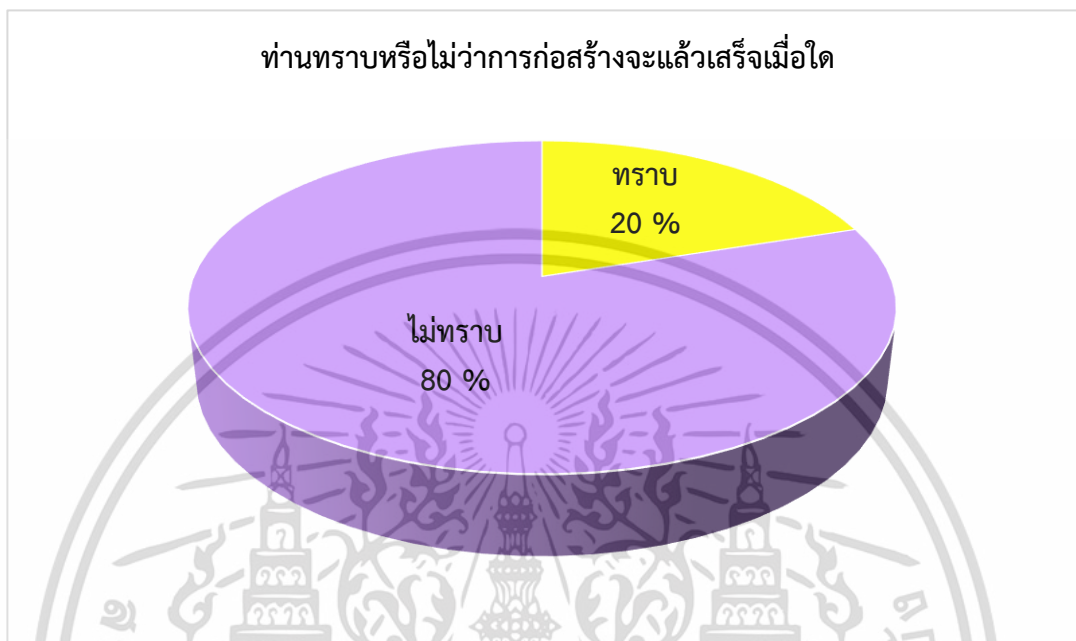
รูปที่ 4.9 แผนภูมิการรับฟังการชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ

4.4.3 ประชาชนทราบวันสิ้นสุดโครงการฯ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลในเรื่องการรับรู้วันสิ้นสุดโครงการ มีผู้ทราบ จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 20 และไม่ทราบ จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 80 ดังตารางที่ 4.23 และรูปที่ 4.10

ตารางที่ 4.23 ประชาชนทราบวันก่อสร้างแล้วเสร็จ

ทราบวันสิ้นสุดโครงการฯ	จำนวน	ร้อยละ
ทราบ	40	20
ไม่ทราบ	160	80
รวม	200	100



รูปที่ 4.10 แผนภูมิประชาชนทราบวันก่อสร้างแล้วเสร็จ

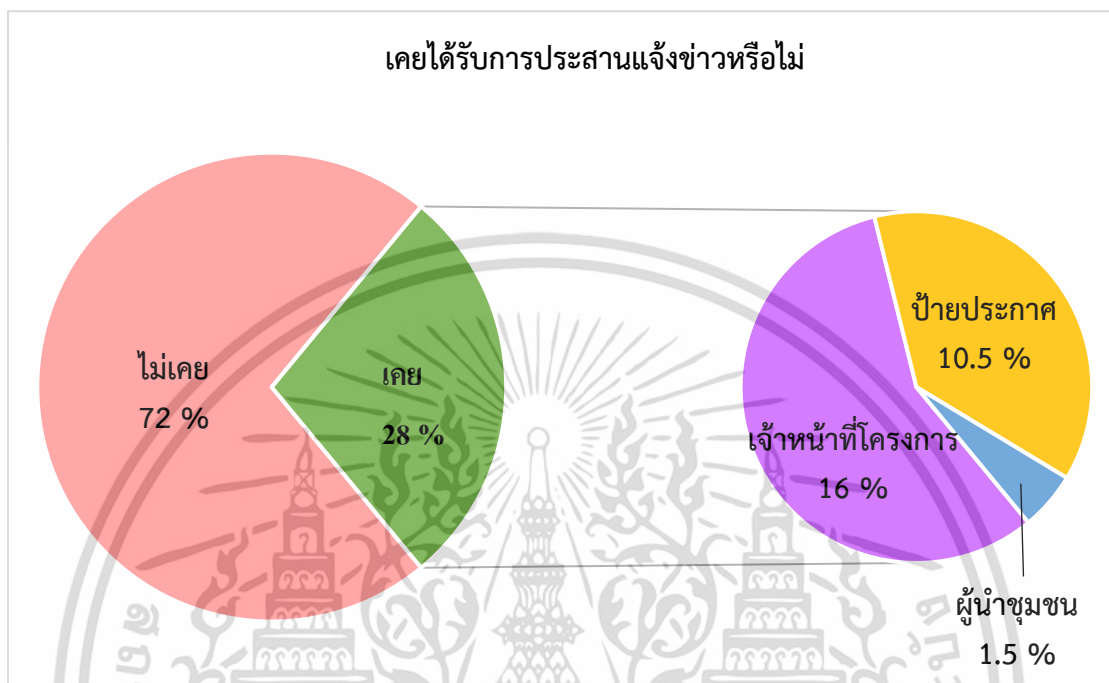
4.4.4 การได้รับการประสานหรือการแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับแผนการดำเนินงาน และระยะเวลาในการก่อสร้าง รวมถึงความไม่สะดวกหรือผลกระทบที่อาจจะได้รับการก่อสร้างในแต่ละช่วงเวลา หรือไม่

จากการรวบรวมข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม เรื่องการได้รับการประสานงานหรือการแจ้งข่าว รวมถึงความไม่สะดวกในแต่ละช่วงเวลา มีผู้ตอบแบบสอบถามเคยได้รับ จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 28 และไม่เคยได้รับ จำนวน 144 คน เป็นร้อยละ 72 ดังตารางที่ 4.24 และรูปที่ 4.11

ตารางที่ 4.24 การได้รับการประสานงานหรือการแจ้งข่าวรวมถึงความไม่สะดวกในแต่ละช่วงเวลา

ที่การได้รับการประสานงานหรือการแจ้งข่าวสารประชาสัมพันธ์	จำนวน	ร้อยละ
เคย		
-เจ้าหน้าที่โครงการ	32	16
-ป้ายประกาศ	21	10.5
-ผู้นำชุมชน	3	1.5
ไม่เคย	144	72
รวม	200	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.11 แผนภูมิการได้รับการประสานงานหรือการแจ้งข่าวรวมถึงความไม่สะดวกในแต่ละช่วงเวลา

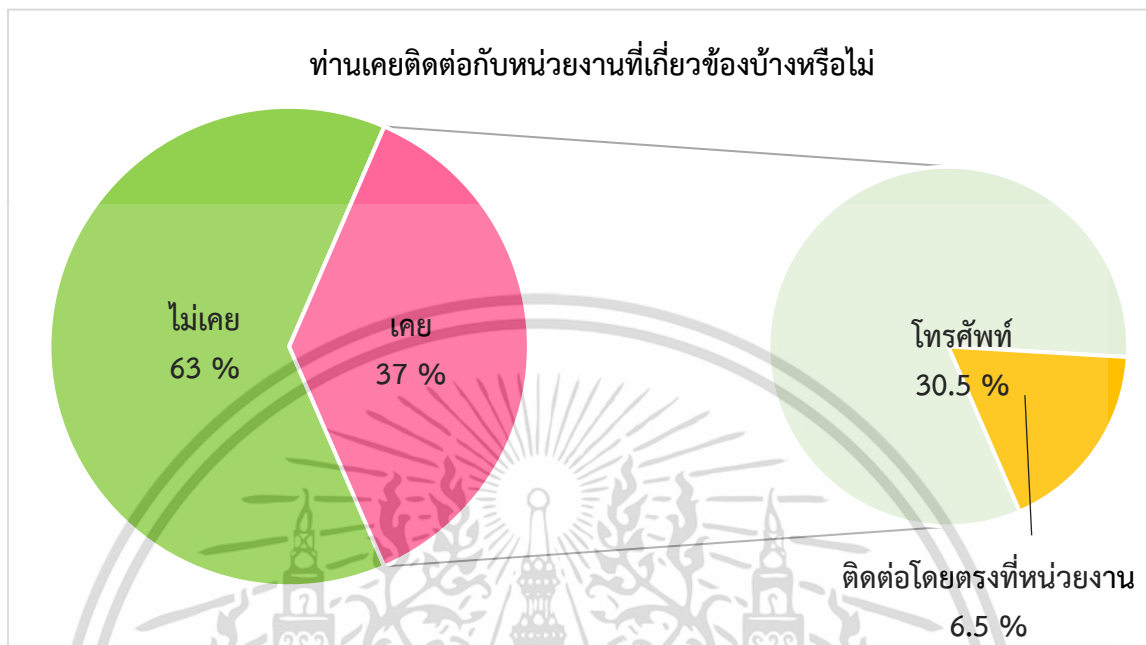
4.4.5 การติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการรวบรวมข้อมูล ผู้ตอบแบบสอบถามเคยติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใหม่ โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยจำนวน 126 คน ร้อยละ 63 และเคยโดยแบ่งเป็นติดต่อโดยตรงกับหน่วยงานจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5 ติดต่อทางโทรศัพท์จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 และติดต่อทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 และติดต่อทางอื่นๆ จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 ดังตารางที่ 4.25 และรูปที่ 4.12

ตารางที่ 4.25 การติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	126	63
เคย		
-โทรศัพท์	61	30.5
-โดยตรง	13	6.5
-เว็บไซต์	0	0
-อื่นๆ	0	0
รวม	200	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.12 แผนภูมิการติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

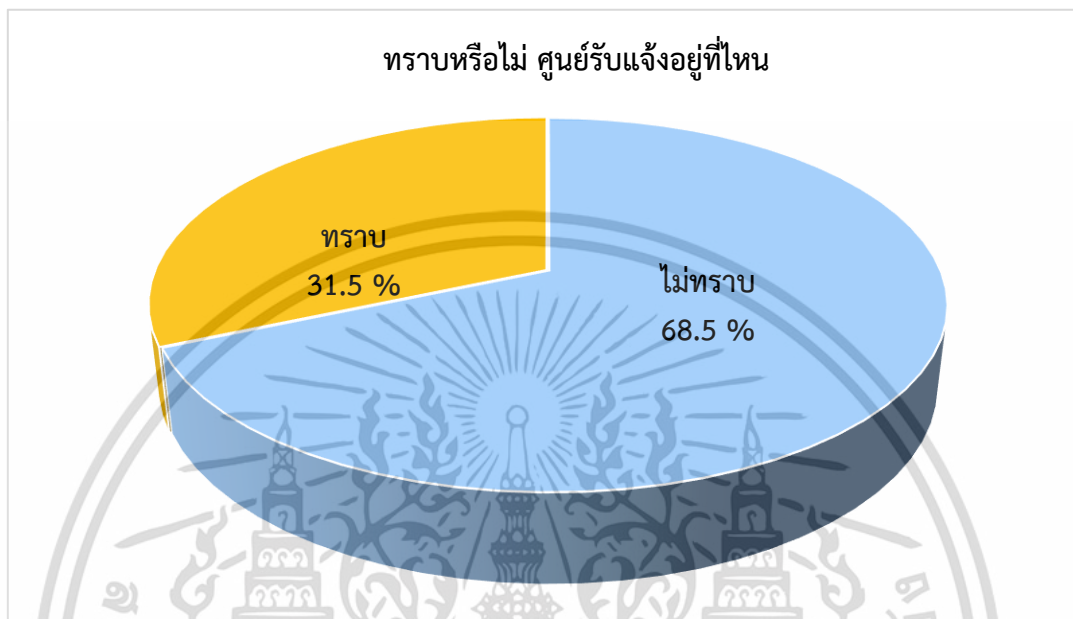
4.4.6 ท่านทราบหรือไม่ว่า หากท่านได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้าง ท่านสามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ

จากการรวบรวมข้อมูล ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ทราบว่าสามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 68.5 และทราบ จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ดังตารางที่ 4.26 และรูปที่ 4.13

ตารางที่ 4.26 เมื่อได้รับผลกระทบจากโครงการฯ สามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ

สามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ	จำนวน	ร้อยละ
ทราบ	63	31.5
ไม่ทราบ	137	68.5
รวม	200	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.13 เมื่อได้รับผลกระทบจากโครงการฯ สามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ

4.4.7 ท่านคิดว่าโครงการฯควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่
จากการรวบรวมข้อมูลของโครงการฯ สัญญาที่ 1 พบว่าประชาชนส่วนใหญ่คิดว่า ควรมีการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม โดยมีเหตุผลดังต่อไปนี้

1. ไม่ทราบว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ
2. ไม่เคยร่วมรับฟังรายละเอียดโครงการ
3. ไม่ทราบว่าโครงการจะเสร็จเมื่อใด
4. ไม่เคยได้รับการประสานงานจากเจ้าหน้าที่
5. ไม่ทราบว่าต้องร้องเรียนได้ที่ไหน
6. ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้
7. เคยร่วมรับฟังรายละเอียดโครงการแต่ไม่เข้าใจ
8. ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้จะได้พร้อมรับมือการใช้ถนนเดินทางไปทำงานในแต่ละวัน เกิดการสับสนในการใช้เส้นทางจราจร
9. ควรแจ้งให้ทราบแนวทางการดำเนินการสร้าง ระยะเวลา เพื่อให้ผู้คนบริเวณนั้นเตรียมพร้อม
10. ไม่ทราบว่าโครงการมีการขยายเวลาการก่อสร้าง (เข้าใจผิดว่าโครงการจะเสร็จตอนไหน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการรวบรวมข้อมูลของโครงการฯ สัญญาที่ 2 พบว่าประชาชนส่วนใหญ่คิดว่า ควรมีการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม โดยมีเหตุผลดังต่อไปนี้

1. ไม่ทราบว่าเป็นเจ้าของโครงการ
2. ไม่เคยเข้าร่วมรับฟังชี้แจงรายละเอียดโครงการ
3. ไม่ทราบว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จเมื่อใด
4. ไม่ทราบว่าโรงเรียนได้ที่ไหนเมื่อมีปัญหา
5. ควรมีการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติม เพราะจะได้วางแผนทางธุรกิจได้ดีกว่าเดิม
6. ควรประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมให้ได้ทราบถึงผลการดำเนินการ
7. ประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเพื่อการเดินทางของคนในพื้นที่
8. ไม่มีรายละเอียดให้ชาวบ้านทราบ
9. ควรแจ้งให้ทราบแนวทางในการดำเนินการสร้าง ระยะเวลา เพื่อให้ผู้คนบริเวณนั้นเตรียมพร้อม

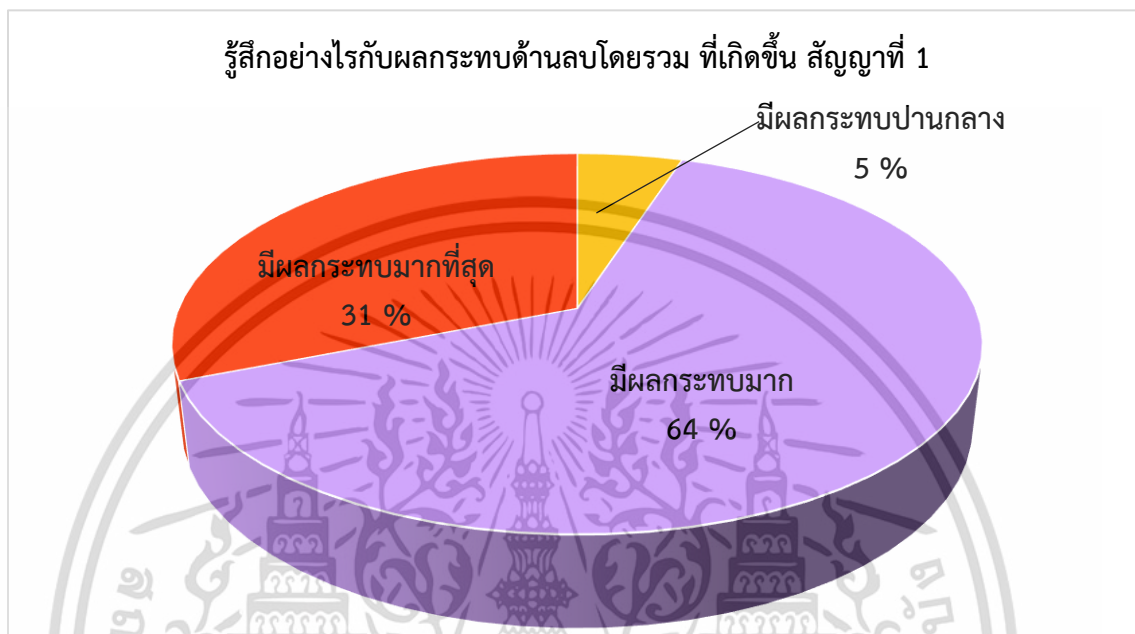
4.5 ทศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการฯ

4.5.1 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวมที่เกิดขึ้น

จากการรวบรวมข้อมูลของสัญญาที่ 1 เรื่องความรู้สึกกับผลกระทบด้านลบโดยรวมที่เกิดขึ้น มีผู้ได้รับผลกระทบถึง 100 คน คิดเป็นร้อยละ 100 และไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 ดังตารางที่ 4.27 และรูปที่ 4.14

ตารางที่ 4.27 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวม(สัญญาที่ 1)

ระดับผลกระทบ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีผลกระทบ	0	0
ผลกระทบน้อย	0	0
ผลกระทบปานกลาง	5	5
ผลกระทบมาก	64	64
ผลกระทบมากที่สุด	31	31
รวม	100	100



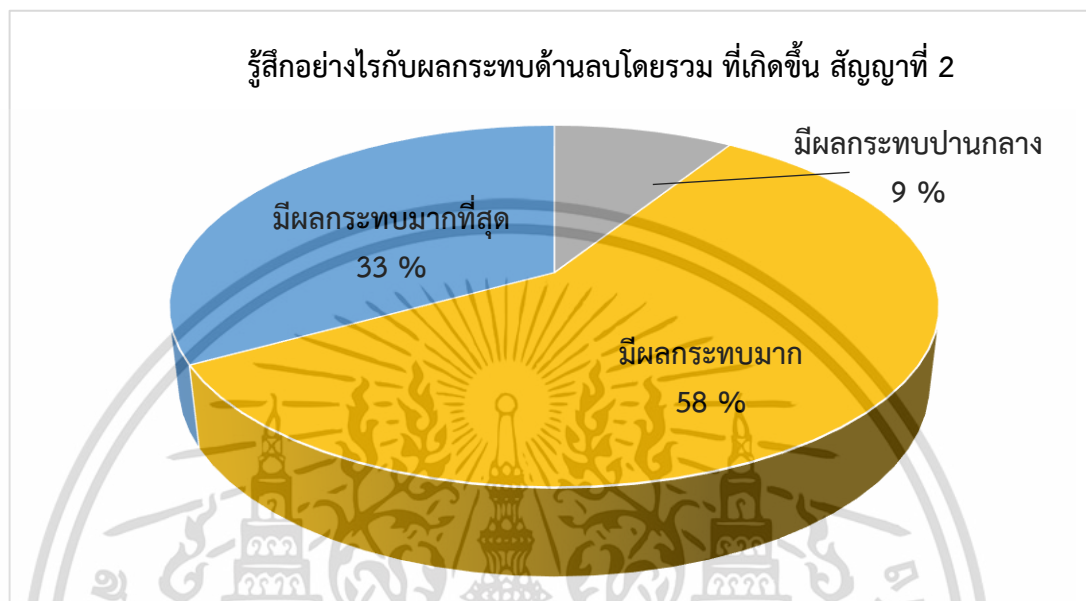
รูปที่ 4.14 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวม (สัญญาที่ 1)

จากการรวบรวมข้อมูลของสัญญาที่ 1 เรื่องความรู้สึกกับผลกระทบด้านลบโดยรวมที่เกิดขึ้น มีผู้ได้รับผลกระทบถึง 100 คน คิดเป็นร้อยละ 100 และไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 ดังตารางที่ 4.28 และรูปที่ 4.15

ตารางที่ 4.28 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวม(สัญญาที่ 2)

ระดับผลกระทบ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีผลกระทบ	0	0
ผลกระทบน้อย	0	0
ผลกระทบปานกลาง	9	9
ผลกระทบมาก	58	58
ผลกระทบมากที่สุด	33	33
รวม	100	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.15 ความรู้สึกผลกระทบด้านลบโดยรวม (สัญญาที่ 2)

4.5.2 ความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหา

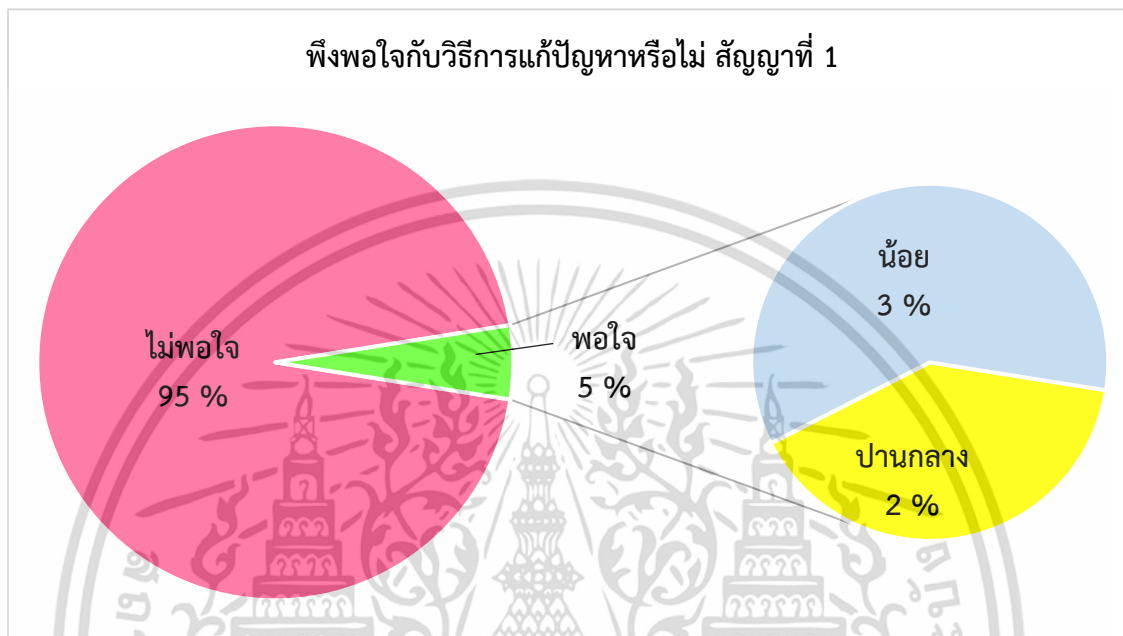
4.5.2.1 ความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาของสัญญาที่ 1

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม ความไม่พอใจถึง 95 คิดเป็นร้อยละ 95 ความพอใจน้อยจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3 โดยเป็นความพอใจปานกลางจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2 และความพอใจมาก 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 ดังตารางที่ 4.29 และรูปที่ 4.16

ตารางที่ 4.29 ความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาของสัญญาที่ 1

ความพึงพอใจ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่พึงพอใจ	95	95
พึงพอใจ		
- มาก	0	0
- ปานกลาง	2	2
- น้อย	3	3
รวม	100	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.16 แผนภูมิแสดงความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหของผู้ตอบแบบสอบถาม (สัญญาที่ 1)

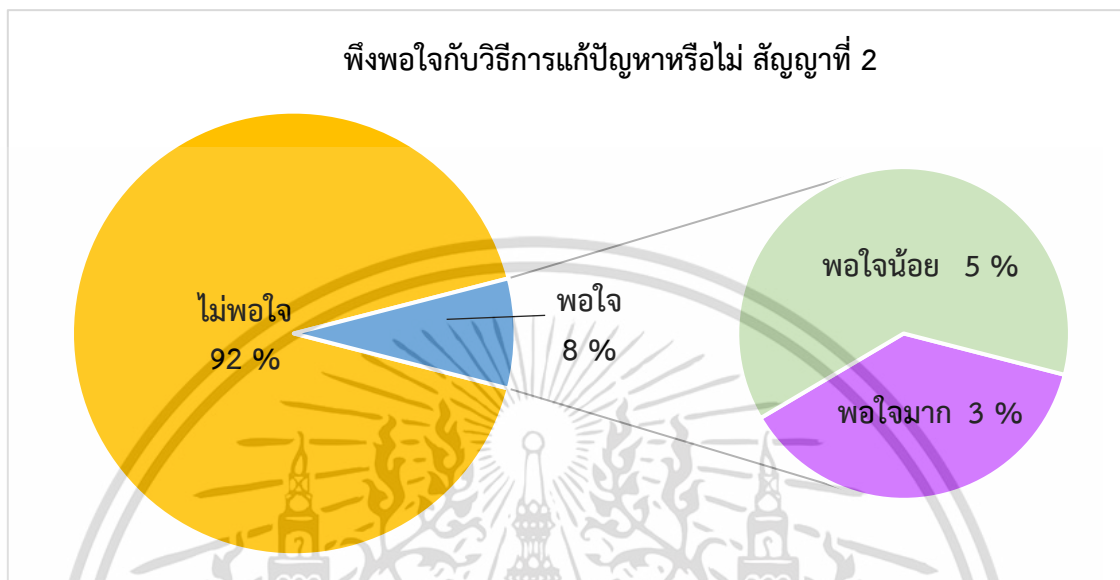
4.5.2.2 ความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหของสัญญาที่ 2

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม ความไม่พอใจถึง 92 คน คิดเป็นร้อยละ 92 ความพอใจน้อยจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 5 โดยเป็นความพอใจปานกลางจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3 และความพอใจมาก 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 ดังตารางที่ 4.30 และรูปที่ 4.17

ตารางที่ 4.30 ความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหของสัญญาที่ 2

ความพึงพอใจ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่พอใจ	92	92
พอใจ		
- มาก	0	0
- ปานกลาง	3	3
- น้อย	5	5
รวม	100	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.17 แผนภูมิแสดงความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหของผู้ตอบแบบสอบถาม(สัญญาที่ 2)

4.5.3 เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จท่านและครอบครัวจะได้รับประโยชน์อย่างไรจาก

โครงการ

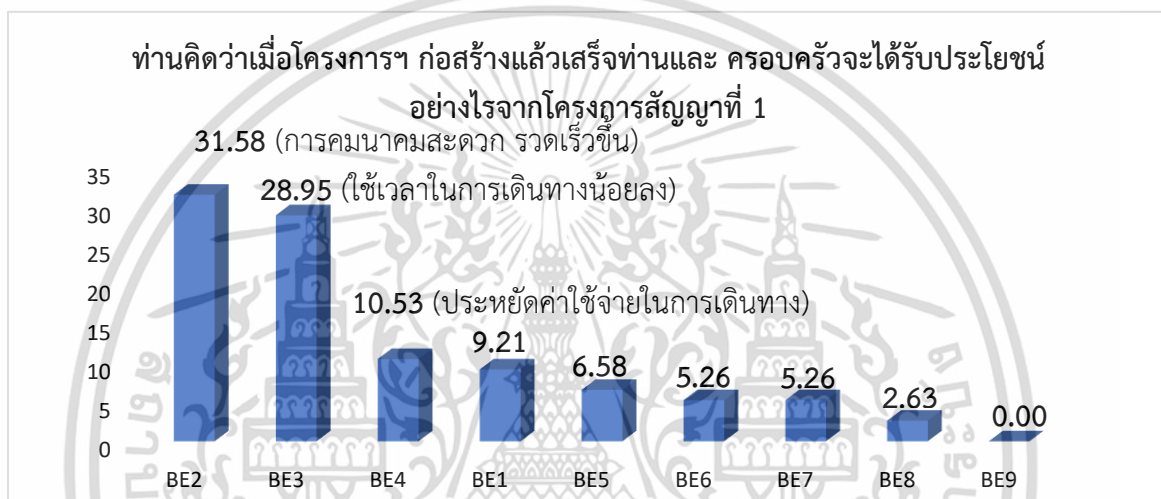
จากการลงสำรวจพื้นที่พบว่าเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จของสัญญาที่ 1 พบว่าเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ประชาชนบริเวณนั้นจะมีการคมนาคมสะดวกและรวดเร็วขึ้นเป็นอันดับแรก รองลงมาคือทำให้ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง ประโยชน์ลำดับที่ 3 คือประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยผลการสำรวจอื่น ๆ เป็นไปตามตารางที่ 4.31 และรูปที่ 4.18

ตารางที่ 4.31 เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(สัญญาที่ 1)

ลำดับที่	ตัวแปร	ประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
1	BE2	การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น	24	31.58
2	BE3	ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง	22	28.95
3	BE4	ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	8	10.53
4	BE1	ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น	7	9.21
5	BE5	ทำให้การค้าขายดีขึ้น	5	6.58
6	BE6	มีสังคมที่ดีขึ้นเพราะมีผู้มีรายได้สูงเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น	4	5.26
7	BE7	คุณภาพสิ่งแวดล้อมดีขึ้น (อากาศดีขึ้น, เสียงจากการจราจรลดลง ฯลฯ)	4	5.26

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลำดับที่	ตัวแปร	ประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
8	BE8	มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น เพราะเป็นแหล่งดึงดูดให้มีร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกเข้ามามากขึ้น	2	2.63
9	BE9	อื่นๆ	0	0

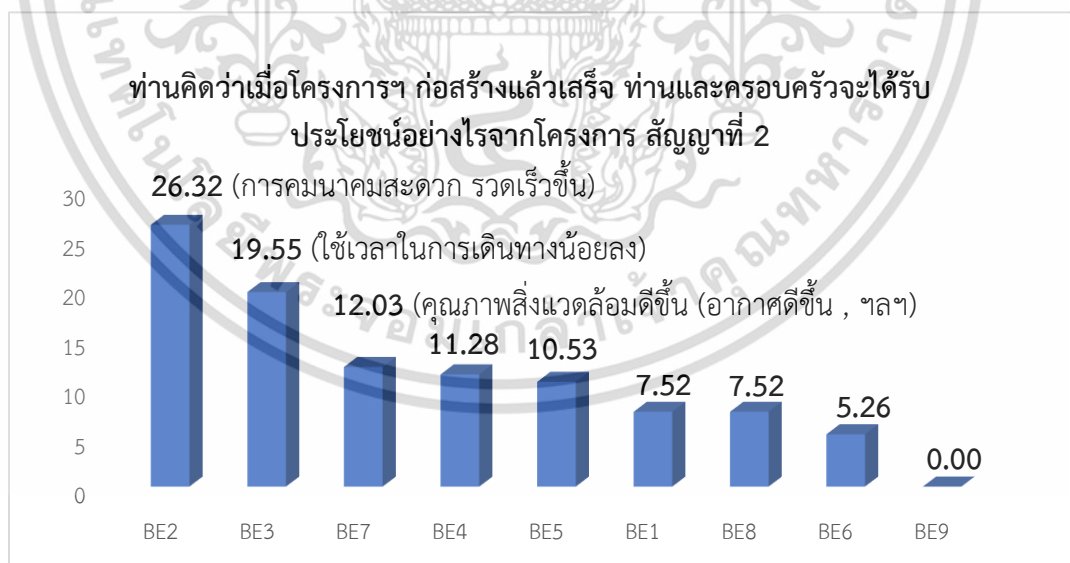


รูปที่ 4.18 แผนภูมิเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(สัญญาที่ 1)

จากการลงสำรวจพื้นที่พบว่าเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จของสัญญาที่ ประชาชนบริเวณนั้น คาดว่าจะมีการคมนาคมสะดวกและรวดเร็วขึ้นเป็นอันดับแรก รองลงมาคือทำให้ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง ประโยชน์ลำดับที่ 3 คือประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยผลการสำรวจอื่น ๆ เป็นไปตามตารางที่ 4.31 และรูปที่ 4.18

ตารางที่ 4.32 เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(สัญญาที่ 2)

ลำดับที่	ตัวแปร	ประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
1	BE2	การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น	35	26.32
2	BE3	ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง	26	19.55
3	BE7	คุณภาพสิ่งแวดล้อมดีขึ้น (อากาศดีขึ้น, เสียงจากการจราจรลดลง ฯลฯ)	16	12.03
4	BE4	ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	15	11.28
5	BE5	ทำให้การค้าขายดีขึ้น	14	10.53
6	BE1	ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น	10	7.52
7	BE8	มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น เพราะเป็นแหล่งดึงดูดให้มีร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกเข้ามามากขึ้น	10	7.52
8	BE6	มีสังคมที่ดีขึ้นเพราะมีผู้มีรายได้สูงเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น	7	5.26
9	BE9	อื่นๆ	0	0



รูปที่ 4.19 แผนภูมิเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(สัญญาที่ 2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการลงสำรวจพื้นที่พบว่าเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จของสัญญาที่ 2 ประชาชนบริเวณนั้น จะมีการคมนาคมสะดวกและรวดเร็วขึ้นเป็นอันดับแรก รองลงมาคือทำให้ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง ประโยชน์ลำดับที่ 3 คือคุณภาพสิ่งแวดล้อมดีขึ้น (อากาศดีขึ้น, เสียงจากการจราจรลดลง ฯลฯ) โดยผลการสำรวจอื่น ๆ เป็นไปตามตารางที่ 4.32 และรูปที่ 4.19

4.5.4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการฯ

4.5.4.1 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการฯบริเวณ สัญญาที่ 1

จากการลงสำรวจพื้นที่โครงการฯบริเวณสัญญาที่ 1 พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการฯ ดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนเลนการจราจรบ่อย วกวนไม่เว้นแต่ละวัน
2. ไฟทางมีน้อยเกินไป (ตอนกลางคืน) ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
3. เน้นความปลอดภัยของทุกส่วน เช่น การจราจร และเพิ่มมาตรการความปลอดภัย
4. ตอนนี้ชาวบ้านเดือดร้อนมาก
5. มีฝุ่นละอองมากและไม่มีแสงสว่าง
6. เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
7. ฝุ่นละอองมาก การสัญจรไปมาลำบาก ไฟทางดับ
8. ช่วยสร้างโครงการให้เสร็จเร็วๆ ดูแลผู้ใช้ถนน
9. แก้ไขปัญหาแค่ชั่วคราว แก้ไขปัญหาลำช้า
10. ท่อระบายน้ำมีปัญหา การทำความสะอาดถนน
11. อยากให้เร่งสร้างโครงการให้เสร็จเร็วๆ
12. แก้ปัญหาเรื่องฝุ่นให้ดีกว่านี้

4.5.4.2 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการฯบริเวณ สัญญาที่ 2

จากการลงสำรวจพื้นที่โครงการฯบริเวณสัญญาที่ 1 พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการฯ ดังต่อไปนี้

1. มีคนขายจากกองหินในการก่อสร้าง ควรเพิ่มมาตรการความปลอดภัย
2. ไม่มีการแจ้งข้อมูลข่าวสารหรือผลดำเนินการก่อสร้าง
3. ไม่มีป้ายจราจรที่ชัดเจนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ควรมีการติดป้ายจราจรให้ชัดเจน
4. เกิดอุบัติเหตุแล้วไม่มีผู้ใดมารับผิดชอบ
5. ไม่มีไฟส่องสว่าง ถนนชำรุด เป็นหลุมเสียหาย ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
6. ปัญหาฝุ่น ควันน้ำไม่ทั่วถึง

4.5.4.2 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการบริเวณ สัญญาที่ 2 ต่อ

- 7.การทำงานซ้ำ ทำแต่ครั้งไม่มีความต่อเนื่อง
- 8.พุดจากกับประชาชนในพื้นที่ไม่สุภาพ
- 9.ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเป็นระยะๆ
- 10.ควรดำเนินการสร้างให้เร็วที่สุด ในบางจุด เพราะส่งผลกระทบต่อการทำธุรกิจ
- 11.ควรมีการรุดน้ำกันฝุ่นสม่ำเสมอ
- 12.การบริหารการจัดการไม่ดี
- 13.ถนนเป็นหลุม บ่อ รอยนตเสียหาย
- 14.ฝุ่นละอองเป็นปัญหากับประชาชนมาก
- 15.ไม่ได้รับการตอบกลับจากเจ้าหน้าที่ เมื่อติดต่อไป
- 16.ปล่อยปัญหาไม่ยอมมาแก้ไข
- 17.การก่อสร้างโครงการนานเกินไป

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 สรุปการศึกษาข้อมูลทั่วไป

ในการศึกษาผู้ตอบแบบสอบถามผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามในพื้นที่นั้นเป็นเพศชาย ร้อยละ 39.00 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 61.00 ส่วนใหญ่อายุอยู่ระหว่าง 26-35 ปี ร้อยละ 35.00 รองลงมาคืออายุอยู่ในช่วง 36-45 ปี ร้อยละ 25.00 จบการศึกษาส่วนใหญ่ในระดับ มัธยม / ปวช. / ปวส. ร้อยละ 56.50 รองลงมาคือระดับปริญญาตรี ร้อยละ 33.50 มีการประกอบอาชีพส่วนใหญ่เป็น ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 52.00 รองลงมาคือพนักงานบริษัท ร้อยละ 19.00

5.1.2 ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมโครงการฯ

ในระหว่างการก่อสร้างที่ผ่านมา การดำเนินการกิจกรรมของโครงการฯ (สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2) มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 200 คน ได้รับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมคิดเป็นร้อยละ 100.00 มากสุด 3 อันดับโดยแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 1) จำนวน 100 คน

- 1) ฝุ่นละออง/ไอเสีย ร้อยละ 15.53
- 2) การเดินทางเข้า-ออกชุมชนลำบาก ร้อยละ 13.66
- 3) เสียงดัง ร้อยละ 11.80

ปัญหาที่เคยได้รับด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (สัญญาที่ 2) จำนวน 100 คน

- 1) ฝุ่นละออง/ไอเสีย ร้อยละ 15.08
- 2) การเดินทางเข้า-ออกชุมชนลำบาก ร้อยละ 12.70
- 3) เสียงดัง ร้อยละ 12.30

5.1.3 สรุปการวิเคราะห์ผลกระทบของประชาชน

5.1.3.1 วิเคราะห์ผลกระทบของประชาชนในช่วงที่ 1 ระยะทาง 11 กิโลเมตร จาก กม.ที่ 0+000 แนวถนนเริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 314 ถึง กม.ที่ 11+000

ในการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสาย ฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในเรื่องฝุ่นละออง/ไอเสียจากก่อก่อสร้างถนนในโครงการมากที่สุด รองลงมาเป็นเรื่องการเข้า ออกชุมชนหรือที่อยู่อาศัยลำบากเนื่องจากผิวถนนเกิดความเสียหายจากการก่อสร้าง

ปัจจัยที่มีส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสาย ฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการแบ่งได้เป็น 4 ด้าน พบว่าด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกายประชาชนมากที่สุดในเรื่องฝุ่นละอองเนื่องจากการ ก่อสร้างถนน ในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยมากที่สุดในเรื่องพื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิด อุบัติเหตุมีถึงอุบัติเหตุที่นำไปสู่การเสียชีวิต ในด้านปัญหาที่ส่งผลต่อการจราจรมากที่สุดในเรื่องเกิดความ สับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องทางจราจรโดยในช่วงเวลาการวันและกลางคืนการเบี่ยง ช่องจราจรก็แตกต่างกันทำให้เกิดความสับสนได้ง่าย และในด้านปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง

5.1.3.2 วิเคราะห์ผลกระทบของประชาชนในช่วงที่ 2 ระยะทาง 9.329 กิโลเมตร จาก กม.ที่ 11+000 ถึง กม.ที่ 20+329บรรจบถนนหลวงแพ่งบริเวณตำบลเป็ริงอำเภอบางบ่อ จ.สมุทรปราการ

ในการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสาย ฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในเรื่องฝุ่นละออง/ไอเสียจากก่อก่อสร้างถนนในโครงการมากที่สุด รองลงมาเป็นเรื่องการเข้า ออกชุมชนหรือที่อยู่อาศัยลำบากเนื่องจากผิวถนนเกิดความเสียหายจากการก่อสร้าง

ปัจจัยที่มีส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสาย ฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการแบ่งได้เป็น 4 ด้าน พบว่าด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกายประชาชนมากที่สุดในเรื่องฝุ่นละอองเนื่องจากการ ก่อสร้างถนน ในด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยมากที่สุดในเรื่องพื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิด อุบัติเหตุมีถึงอุบัติเหตุที่นำไปสู่การเสียชีวิต ในด้านปัญหาที่ส่งผลต่อการจราจรมากที่สุดในเรื่องเกิดปัญหา รถติดเนื่องจากการปิดถนนเพื่อการก่อสร้างทำให้เกิดการสัญจรที่สวนทางกันภายใน1ช่องทางจราจร และใน ด้านปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชนรายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วง ระหว่างก่อสร้าง

จะเห็นได้ว่าจากการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลกระทบด้านต่าง ๆ นั้น พบว่าพื้นที่สัญญาการก่อสร้างที่ 1 มีผลกระทบในด้านต่าง ๆ เกือบจะทั้งหมดมีค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญมากกว่าพื้นที่สัญญาการก่อสร้างที่ 2 พบว่าปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนมากที่สุดคือปัญหาด้านสุขภาพในเรื่องฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างอ้างอิงจากค่าตัวชี้วัดน้ำหนักความสำคัญของทั้ง 2 สัญญา ส่วนในด้านระบบการทำงานในสัญญาการก่อสร้างในพื้นที่ 1 บริษัท กรีนไลท์ อินเตอร์เนชั่นแนล นั้นไม่มีการแก้ปัญหาในเรื่องฝุ่นละออง เช่นการฉีดพื้นละอองน้ำเพื่อป้องกันฝุ่นกระจายตัวอีก รวมถึงไม่มีการกำหนดเส้นทางการจราจรให้เป็นสัดส่วนทำให้ประชาชนเกิดความสับสนในด้านการใช้รถใช้ถนนรวมถึงไม่มีการกันเขตพื้นที่การก่อสร้างบริเวณริมทางทำให้มีชิ้นส่วนโครงสร้างเช่นเหล็กปลายแหลมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ ส่วนด้านระบบการทำงานในสัญญาการก่อสร้างในพื้นที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้างนั้นมีการแก้ปัญหาเรื่องฝุ่นบ้างในบางครั้งโดยวิธีการฉีดพื้นละอองน้ำเพื่อป้องกันฝุ่นกระจายตัวและมีการควบคุมเส้นทางการจราจรที่ชัดเจนและเป็นเวลามากกว่า แต่ก็ยังมีข้อบกพร่องคือการไม่แก้ไขปัญหาย่างสม่ำเสมอ

5.1.4 การรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ

รวบรวมข้อมูลพบว่าจากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 200 คน (สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2) พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ควรได้รับรู้ข่าวสารการประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ มากที่สุด 5 อันดับได้แก่

- 1) ไม่ทราบว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ
- 2) ไม่เคยเข้าร่วมรับฟังชี้แจงรายละเอียดโครงการเนื่องจากไม่มีการประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ อย่างทั่วถึง
- 3) ไม่ทราบว่าโครงการก่อสร้างจะแล้วเสร็จเมื่อใด เนื่องโครงการมีการขยายสัญญาการก่อสร้างต่อไปเรื่อย ๆ
- 4) ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้จะได้พร้อมรับมือในการใช้ถนนเดินทางไปทำงานในแต่ละวัน เพื่อไม่เกิดการสับสนในการใช้เส้นทางจราจร
- 5) ไม่ทราบว่าโรงเรียนได้ที่ไหนเมื่อมีปัญหาเนื่องจากไม่รู้ผู้รับผิดชอบโครงการฯ

5.1.5 สรุปทัศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการฯ

5.1.5.1 ผลกระทบโดยรวมต่อประชาชนและความพึงพอใจในการแก้ปัญหาของโครงการฯ

จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณ การก่อสร้างโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัด ฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ จำนวน 200 คน (สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2) พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบโดยรวมจากปัญหาในด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างมากส่งผลให้ประชาชนเกิดความไม่พอใจกับผลกระทบที่เกิดขึ้นรวมถึงไม่พอใจในวิธีการแก้ปัญหาของโครงการฯ โดยรวมคิดเป็น ร้อยละ 90 ขึ้นไป

5.1.5.2 เมื่อโครงการฯก่อสร้างแล้วเสร็จท่านและครอบครัวจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการฯ

เมื่อโครงการฯก่อสร้างแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการฯ (สัญญาที่ 1) มากที่สุด 3 อันดับ คือ

- 1) การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้นคิดเป็น ร้อยละ 31.58
- 2) ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลงคิดเป็น ร้อยละ 28.95
- 3) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางคิดเป็น ร้อยละ 10.53

เมื่อโครงการฯก่อสร้างแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการฯ (สัญญาที่ 2) มากที่สุด 3 อันดับ คือ

- 1) การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้นคิดเป็น ร้อยละ 26.32
- 2) ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลงคิดเป็น ร้อยละ 19.55
- 3) คุณภาพสิ่งแวดล้อมดีขึ้น(อากาศดีขึ้น,การจราจรลดลงฯลฯ)คิดเป็น ร้อยละ 12.03

5.1.5.3 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการฯ

จากการลงสำรวจพื้นที่โครงการฯบริเวณสัญญาที่ 1 พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการ ปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการฯ ในด้านด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการจราจรมากที่สุดในเรื่องเกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากการเบี่ยงช่องจราจรโดยในช่วงเวลาการวันและกลางคืนการเบี่ยงช่องจราจรก็แตกต่างกันทำให้เกิดความสับสนได้ง่าย และปัญหาด้านระยะการมองเห็นในตอนกลางคืนเนื่องจากไฟทงน้อยเกินไปทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

จากการลงสำรวจพื้นที่โครงการฯบริเวณสัญญาที่ 2 พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ในการ ปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการฯ ด้านปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยมากที่สุด เกิดอุบัติเหตุจากกองหินในการก่อสร้างจนทำให้มีผู้เสียชีวิต ควรเพิ่มมาตรการความปลอดภัย

จากประชาชนโครงการก่อสร้างควรแก้ปัญหาสุขภาพและปัญหาจราจร โดยการลดผลกระทบไม่ให้เกิดปัญหากับประชาชนในพื้นที่มากขึ้นไป เพื่อไม่ให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนและไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชน

จากผู้วิจัย ก่อนที่จะมีการก่อสร้างควรสังเกตและวางแผนผลกระทบในแต่ละด้านที่อาจเกิดขึ้นและไม่ควรสร้างถนนพร้อมกันตลอดเส้นทาง 20 กิโลเมตร และควรแก้ปัญหาและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับปัญหาสุขภาพและการจราจร ตัวอย่างเช่นแผนการป้องกันปัญหาฝุ่นละอองโดยใช้เครื่องพ่นน้ำในเวลาที่เหมาะสมหรือมีสัญญาณชัดเจนป้องกันความสับสนและอันตรายที่อาจเกิดขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยต่อไป

จากโครงสร้างของปัจจัยที่พัฒนาขึ้นเพื่อหาผลกระทบของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างถนนสาย ฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ ทั้ง 2 ช่วงพื้นที่ สำหรับผู้ที่สนใจหรือจะทำการศึกษเกี่ยวกับผลกระทบของการก่อสร้างดังกล่าวนั้น ควรมีการนำงานวิจัยนี้ไปพัฒนาต่อกับการสำรวจผลกระทบในการก่อสร้างประเภทอื่น เป็นต้น โดยควรจะมีการเก็บแบบสอบถามเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ต้องทำการศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของผลกระทบของพนักงานและบริษัทที่รับเหมาด้วย

5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับโครงการก่อสร้างถนน

โครงสร้างของปัจจัยที่พัฒนาขึ้นเพื่อหาผลกระทบของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างถนนสาย ฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ ทั้ง 2 ช่วงพื้นที่ ดังกล่าว ควรจะมีการสำรวจผลกระทบในด้านต่าง ๆ ก่อนจะเริ่มทำการก่อสร้าง เพราะจะทำให้ทั้งผู้ที่อยู่อาศัยและผู้รับเหมาเกิดความเข้าใจกันกับปัญหาเพื่อกำหนดเป็นแนวทางในการปฏิบัติก่อนเริ่มทำการก่อสร้างและจะทำให้การดำเนินการก่อสร้างดังกล่าวสำเร็จลุล่วงต่อไป

5.3 ข้อจำกัดของการศึกษา

1. ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการศึกษาในครั้งนี้ คือ พื้นที่โครงการก่อสร้างถนนบริเวณ ถนนสาย ฉช.3001 แยกทล.314-ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา,สมุทรปราการนั้นมีระยะทางทั้งสิ้น 20.4 กิโลเมตรมีการก่อสร้างพร้อมกันตลอดทั้งโครงการและมีพื้นผิวถนนที่ไม่พร้อมใช้งานอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ในด้านการสัญจรไปมาได้ ทำให้ผู้วิจัยได้ลดจำนวนแบบสอบถามลงเนื่องด้วยข้อจำกัดด้านการเดินทาง ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ระยะเวลา และงบประมาณ

2. บริเวณพื้นที่โครงการนั้นมีทั้งชุมชนที่อาศัยอยู่ติดกับบริเวณโครงการและชุมชนที่อาศัยอยู่ห่างจากบริเวณโครงการออกไปซึ่งเป็นพื้นที่ ดังนั้นผู้วิจัยไม่สามารถเก็บข้อมูลได้อย่างไม่ทั่วถึง ทำให้ผู้วิจัยเลือกเก็บข้อมูลแบบสอบถามเฉพาะชุมชนที่อาศัยติดอยู่กับตัวโครงการเท่านั้น เนื่องจากทางผู้วิจัยมีความเห็นว่าชุมชนที่อาศัยอยู่ติดโครงการนั้นได้รับผลกระทบที่โดยตรง ทำให้การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามได้จากชุมชนที่อยู่ติดบริเวณโครงการเท่านั้น

3. เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้ได้มีผู้สูงอายุ ทำให้ในบางครั้งผู้วิจัยต้องทำการอ่านให้ผู้สูงอายุฟังแทนการอ่านแบบสอบถามเอง ทำให้ประสิทธิภาพแบบสอบถามอาจลดลงได้และทำให้การสำรวจข้อมูลนั้นเกิดข้อผิดพลาดได้

บรรณานุกรม

- กฤตภาส อุตรวีรการ. 2547. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1006 ตอนเชียงใหม่-อำเภอสันกำแพง (รวมทางหลวงหมายเลข 1147).” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมและการบริหารการก่อสร้าง คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
- กรมทางหลวงชนบท. 2559. **โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉช. 3001 แยก ทล. 314-ลาดกระบัง** [Online]. Available : <http://www.road3001-ladkrabang.com/P1.html>
- ธีรภัทร เหลืองพงศ์รัตน์. 2561. “ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว-ลำสาลิ (ในระหว่างการก่อสร้าง)” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ธีรวุฒิ เอกะกุล. 2543. **ระเบียบวิจัยทางพฤติกรรมและสังคมศาสตร์**. อุบลราชธานี : สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี
- นิรันดร์ จงวุฒิเวศน์. 2517. **การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา รวบรวมโดย ทวีทอง หงส์วิวัฒน์**. กรุงเทพฯ : ศักดิ์โสภการพิมพ์.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543. **วิธีการวิจัยและพฤติกรรมทางสังคมศาสตร์**. พิมพ์ครั้งที่ 7 : กรุงเทพมหานคร : สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- พิชญ์สินี ชมภูคำ. 2558. **วิธีวิทยาการวิจัย**. เชียงใหม่. มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.
- ไพรัตน์ เตชะรินทร์. 2527. **กลวิธีแนวทางการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานพัฒนาชุมชนการมีส่วนร่วมในการพัฒนา รวบรวมโดย ทวีทอง หงส์วิวัฒน์**. กรุงเทพฯ : ศักดิ์โสภการพิมพ์.
- สมพล ตรีวิศวะเวทย์. 2556. “ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง(ในระหว่างการก่อสร้าง).” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการ, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- สรชัย พิศาลบุตร, เสาวรส ใหญ่สว่าง และปรีชา อัครเดชาณุกุล. 2549 **การสร้างและประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถาม**. กรุงเทพฯ : วิทย์พัฒนา.
- สิน พันธุ์พินิจ. 2552. **เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์**. กรุงเทพฯ : วิทย์พัฒนา.
- Cochan, W.G. 1963. **Sampling Techniques**, 2nd Ed., New York : John Wiley and Sons, Inc.
- Crutchfield and Ballanchy, Egerton L. **Individual in Society**. New York : McGraw- Hill Book Co. , 1962.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- Dye, Thomas R., and Renick, James. 1981. **Political Power and City Jobs: Determinants of Minority Employment.** *Social Science Quarterly* 62:475-86.
- Gilmer, V.H. (1967). **Applied psychology.** New York : McGraw – Hill Book.
- Herzberg, Frederick, Bernarol and Synderman, Barbara Bloch. 1959. **The Motivation to Work.** New York : John Wiley and Sons, Inc.
- Maslow, A.H. 1943. “A Theory of Human Motivation” **Psychological Review.** 50(4) : 370-396.
- Mehrens, W.A. and Lehmann, I.J. 1978. **Measurement and Evaluation in Education and Psychology.** 2nd ed. New York : Holt.
- Punpuing, S. and Ross, H. 2000. “Commuting The human side of bangkok’s transport problems,” *Cities.* 18(1) : 43-50.
- Van Dersal, William R. 1986. **The Successful Supervisor in Government and Business.** New York : Prentice-Hall Inc.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ก.

แบบสอบถาม

แบบสอบถามผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสาย ฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ

ข้อชี้แจง

โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉ. 3001 แยก ทล. 314 – ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ เป็นการก่อสร้างถนนยกระดับและขยายช่องจราจรให้เหมาะกับปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน มีลักษณะสร้างถนนแล้วทางยกระดับตลอดเส้นทาง โดยปรับปรุงถนนเดิมจากขนาด 2 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรนอกเขตพื้นที่ชุมชน และ ปรับปรุงถนนเดิมจากขนาด 2 ช่องจราจร ให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจรในเขตพื้นที่ชุมชน มีระยะทางทั้งสิ้น 20.4 กิโลเมตร มีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมโครงข่ายให้สมบูรณ์และใช้เป็นทางหลักและเป็นทางลัดทางเลี่ยงเมือง ในการรองรับการขนส่งสินค้าจากบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิและพื้นที่โดยรอบสู่ภาคตะวันออกกลับกันเป็นการรองรับการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออก เช่นจังหวัดฉะเชิงเทราก็สามารถใช้เส้นทางนี้ในการขนส่งสินค้าไปสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้

ปัจจุบันโครงการอยู่ในระหว่างการดำเนินการงานก่อสร้าง แบ่งเส้นทางโครงการออกเป็น 2 ช่วง ตามรายละเอียดสัญญาการก่อสร้าง ช่วงที่ได้แก่สัญญาที่ 1 บริษัท กรีนโลท อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด ระยะทาง 11 กิโลเมตร จาก กม.ที่ 0+000 ถึง 11+000 และ ช่วงที่2ได้แก่สัญญาที่ 2 ห้างหุ้นส่วนจำกัด นภาการก่อสร้าง ระยะทาง 9.329 กิโลเมตร จาก กม.ที่ 11+000 ถึง กม.ที่ 20+329

การศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยวิศวกรรมโยธา สาขาการบริหารการก่อสร้าง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เรื่องผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ จัดทำโดยนายเจตวุฒิ จันโต นายสรคม วาดอินทร์และนายสิทธิพนธ์ เต็มสงสัย เพื่อสำเร็จการศึกษาหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ในงานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ที่ประชาชนได้รับ

แบบสอบถามผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณโครงการก่อสร้างถนนสาย
ฉะเชิงเทรา 3001แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงใน หน้าข้อความที่ตรงกับสภาพความเป็นจริงของท่าน

- เพศ ชาย หญิง
- อายุ ต่ำกว่า 18 ปี 18-25 ปี 26-35 ปี
 36-45 ปี 46-55 ปี 56 ปีขึ้นไป
- ระดับการศึกษา ประถมศึกษา มัธยม/ปวช./ปวส ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
- อาชีพ นักเรียน/นักศึกษา ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว รับจ้าง
 พนักงานบริษัท พนักงานรัฐวิสาหกิจ ข้าราชการ
 อื่นๆ

ส่วนที่ 2: ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อม

2.1 ตั้งแต่มีโครงการก่อสร้างมาท่านเคยมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมหรือปัญหาทางสังคมหรือไม่

- 1) ไม่เคยมีปัญหา
- 2) เคยมี ด้าน (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1) ฝุ่นละออง/ไอเสีย | <input type="checkbox"/> 2) เสียงดัง |
| <input type="checkbox"/> 3) ความสั่นสะเทือน | <input type="checkbox"/> 4) น้ำท่วมขัง/การระบายน้ำในชุมชน |
| <input type="checkbox"/> 5) น้ำประปาไม่ไหล | <input type="checkbox"/> 6) ไฟตก/ไฟดับ |
| <input type="checkbox"/> 7) การจราจรคับคั่ง | <input type="checkbox"/> 8) การเดินทางเข้า-ออกชุมชนลำบาก |
| <input type="checkbox"/> 9) กลิ่นเหม็น | <input type="checkbox"/> 10) ขยะเพิ่มขึ้น |
| <input type="checkbox"/> 11) การเกิดโจรกรรมและอาชญากรรม | <input type="checkbox"/> 12) ภูมิทัศน์และทัศนียภาพแย่ |
| <input type="checkbox"/> 13) การเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการก่อสร้าง | |
| <input type="checkbox"/> 14) อื่น ๆ (โปรดระบุ)..... | |

ตอนที่3 ระดับผลกระทบในการก่อสร้างโครงการสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง

314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ระดับผลกระทบที่มีต่อท่านเพียงระดับเดียว

ผลกระทบจากโครงการก่อสร้าง	ระดับของผลกระทบ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย					
1.1ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง					
1.2 ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร					
1.3มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักรในงานก่อสร้าง					
1.4มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ในโครงการ					
1.5ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต					
2.ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย					
2.1พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้เกิดอุบัติเหตุ					
2.2มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน					
2.3มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจากรถของโครงการ					
2.4บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ					
2.5อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักร					
3.ปัญหาที่ส่งผลการจราจร					
3.1เกิดปัญหาการติดเนื่องจากมีการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง					
3.2การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน					
3.3เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากมีการเบี่ยงช่องทางจราจร					
3.4ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบจากโครงการก่อสร้าง	ระดับของผลกระทบ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
4.ปัญหาที่กระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน					
4.1 ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง					
4.2 น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง					
4.3 เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำท่วมขังบริเวณนี้นานขึ้น					
4.4 บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง					
4.5 รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง					
4.6 เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ					

ส่วนที่ 4: การรับรู้ข่าวสารประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ

4.1 ท่านทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบโครงการสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ

- 1) กรมทางหลวงชนบท
 2) กรมทางหลวงพิเศษ
 3) ไม่ทราบ

4.2 ท่านเคยเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการ หรือประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการฯ หรือไม่

- 1) ไม่เคย
 2) เคย ท่านเข้าใจรายละเอียดโครงการหรือไม่
 2.1) เข้าใจ 2.2) ไม่เข้าใจ

4.3 ท่านทราบหรือไม่ว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จเมื่อใด

- 1) ทราบ เมื่อใด.....
 2) ไม่ทราบ

4.4 ท่านเคยได้รับการประสานหรือการแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับแผนการดำเนินงาน และระยะเวลาในการก่อสร้าง รวมถึงความไม่สะดวกหรือผลกระทบที่อาจจะได้รับจากการก่อสร้างในแต่ละช่วงเวลา หรือไม่

- 1) ไม่เคย
- 2) เคย จาก
- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 2.1) เจ้าหน้าที่โครงการ | <input type="checkbox"/> 2.2) แผ่นพับ ใบปลิว |
| <input type="checkbox"/> 2.3) ป้ายประกาศ | <input type="checkbox"/> 2.4) ผู้นำชุมชน |
| <input type="checkbox"/> 2.5) เพื่อนบ้าน | <input type="checkbox"/> 2.6) สื่อประเภทต่างๆ ได้แก่..... |
| <input type="checkbox"/> 2.7) หน่วยงานราชการ หน่วยใด..... | <input type="checkbox"/> 2.8) อื่นๆ ระบุ..... |

4.5 ท่านเคยติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบ้างหรือไม่

- 1) ไม่เคย
- 2) เคย ท่านสามารถติดต่อด้วยวิธีใด
- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1) โทรศัพท์ | <input type="checkbox"/> 2) ติดต่อโดยตรงที่หน่วยงาน |
| <input type="checkbox"/> 3) เว็บไซต์ของหน่วยงาน | <input type="checkbox"/> 4) อื่นๆ ระบุ..... |

4.6 ท่านทราบหรือไม่ว่า หากท่านได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้าง ท่านสามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ

- 1) ไม่ทราบ 2) ทราบ ซึ่งตั้งอยู่ที่.....
- หรือแจ้งที่หมายเลขโทรศัพท์.....

4.7 ท่านคิดว่าโครงการฯ ควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่

- จำเป็น เพราะ
- ไม่จำเป็น เพราะ

ส่วนที่ 5 : ทัศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการฯ

5.1 ท่านมีความรู้สึกอย่างไรกับผลกระทบด้านลบโดยรวม ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง

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

5.2 ท่านมีความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อชุมชนของบริษัทผู้รับเหมา ในช่วงการก่อสร้างโครงการหรือไม่

- 1) พอใจ
 1.1) มาก 1.2) ปานกลาง 1.3) น้อย

2) ไม่พอใจ (ระบุ)

1.
 2.
 3.

5.3 ท่านคิดว่าเมื่อโครงการฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ท่านและครอบครัวจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- 1) ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น
 2) การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น
 3) ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง
 4) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
 5) ทำให้การค้าขายดีขึ้น
 6) มีสิ่งของที่ดีขึ้นเพราะมีผู้มีรายได้สูงเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น
 7) คุณภาพสิ่งแวดล้อมน่าจะดีขึ้น (อากาศดีขึ้น, เสียงจากการจราจรลดลง ฯลฯ)
 8) มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น เพราะเป็นแหล่งดึงดูดให้มีร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกเข้ามามากขึ้น
 9) อื่นๆ ระบุ.....

5.4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ ในการปรับปรุง / แก้ไข ในการลดผลกระทบของโครงการสร้างถนน

1.
 2.
 3.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ข.
การแทนรหัสข้อมูล

ตาราง ผ.ข 1 แสดงการแทนรหัสข้อมูล

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
N.1.1	เพศ	1- ชาย 2- หญิง	1-2
N.1.2	อายุ	1- ต่ำกว่า 18 ปี 2- 18-25 ปี 3- 26-35 ปี 4- 36-45 ปี 5- 46-55 ปี 6- 56 ปีขึ้นไป	1-6
N.1.3	ระดับการศึกษา	1- ประถมศึกษา 2- มัธยม/ปวช.ปวส 3- ปริญญาตรี 4- สูงกว่าปริญญาตรี	1-4
N.1.4	อาชีพ	1- นักเรียน/นักศึกษา 2- ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว 3- รับจ้าง 4- พนักงานบริษัท 5- พนักงานรัฐวิสาหกิจ 6- ข้าราชการ 7- อื่นๆ	1-7
N.2.1	ตั้งแต่มีโครงการก่อสร้างมาท่าน เคยมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมหรือ ปัญหาทางสังคมหรือไม่	1- ไม่เคยมีปัญหา 2- เคยมี ด้าน (เลือกตอบได้ มากกว่า 1 ข้อ)	1-2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
N.2.1.1	ตั้งแต่มีโครงการก่อสร้างมาท่าน เคยมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมหรือ ปัญหาทางสังคม	1- ฝุ่นละออง/ไอเสีย 2- เสียงดัง 3- ความสั่นสะเทือน 4- น้ำท่วมขัง/การระบายน้ำใน ชุมชน 5- น้ำประปาไม่ไหล 6- ไฟตก/ไฟดับ 7- การจราจรคับคั่ง 8- การเดินทางเข้า-ออกชุมชน ลำบาก 9- กลิ่นเหม็น 10- ขยะเพิ่มขึ้น 11- การเกิดโจรกรรมและ อาชญากรรม 12- ภูมิทัศน์และทัศนียภาพแย่ 13- การเกิดอุบัติเหตุอัน เนื่องมาจากการก่อสร้าง 14- อื่น ๆ (โปรด ระบุ).....	1-14
HE1	ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการ ก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
HE2	ฝุ่นละอองที่เกิดจากการสัญจร	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
HE3	มีมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักร ในงานก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
HE4	มีเขม่าควันจากรถที่ใช้ใน โครงการ	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
HE5	ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/ สุขภาพจิต	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
SE1	พื้นผิวถนนชำรุดเสียหายทำให้ เกิดอุบัติเหตุ	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
SE2	มีการทะเลาะวิวาทระหว่าง คนงานกับคนในชุมชน	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
SE3	มีเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นจาก รถของโครงการ	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
SE4	บริเวณโครงการก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
SE5	อันตรายจากการเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
TF1	เกิดปัญหาถดถอยเนื่องจากมีการปิดถนนเพื่อการก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
TF2	การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
TF3	เกิดความสับสนในการใช้ช่องทางจราจรเนื่องจากมีการเบี่ยงช่องทางจราจร	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
TF4	ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
CO1	ไฟฟ้าตก/ดับ เนื่องจากการก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
CO2	น้ำประปาไม่ไหล เนื่องจากการก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
CO3	เศษดิน/โคลนอุดตันท่อระบายน้ำจากการก่อสร้าง ทำให้น้ำท่วมขังบริเวณนี้นานขึ้น	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
CO4	บ้านพักอาศัยเกิดรอยแตกร้าวเนื่องจากการก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
CO5	รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลงในช่วงระหว่างก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
CO6	เกิดกองขยะบริเวณที่พักอาศัยในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
N4.1	ท่านทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบโครงการสร้างถนนสายฉะเชิงเทรา 3001 แยกทางหลวง 314-ลาดกระบัง จังหวัดฉะเชิงเทรา-สมุทรปราการ	1- กรมทางหลวงชนบท 2- กรมทางหลวงพิเศษ 3- ไม่ทราบ	1-3
N.4.2	ท่านเคยเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการ หรือประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการฯ หรือไม่	1- ไม่เคย 2- เคย	1-2
N.4.2.1	ท่านเคยเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงโครงการ หรือประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการฯ	1- เข้าใจ 2- ไม่เข้าใจ	1-2
N.4.3	ท่านทราบหรือไม่ว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จเมื่อใด	1- ทราบ 2- ไม่ทราบ	1-2
N.4.4	ท่านเคยได้รับการประสานหรือการแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับแผนการดำเนินงานและระยะเวลาในการก่อสร้าง รวมถึงความไม่สะดวกหรือผลกระทบที่อาจจะได้รับการก่อสร้างในแต่ละช่วงเวลาหรือไม่	1- ไม่เคย 2- เคย จาก	1-2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
N.4.4.1	ท่านเคยได้รับการประสานหรือการแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับแผนการดำเนินงานและระยะเวลาในการก่อสร้าง รวมถึงความไม่สะดวกหรือผลกระทบที่อาจจะได้รับการก่อสร้างในแต่ละช่วงเวลา	1- เจ้าหน้าที่โครงการ 2- แผ่นพับ ใบปลิว 3- ป้ายประกาศ 4- ผู้นำชุมชน 5- เพื่อนบ้าน 6- สื่อประเภทต่างๆ ได้แก่..... 7- หน่วยงานราชการ หน่วย ใด..... 8- อื่นๆ ระบุ.....	1-8
N.4.5	ท่านเคยติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบ้างหรือไม่	1- ไม่เคย 2- เคย	1-2
N.4.5.1	ท่านเคยติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	1- โทรศัพท์ 2- ติดต่อโดยตรงที่หน่วยงาน 3- เว็บไซต์ของหน่วยงาน 4- อื่นๆ ระบุ.....	1-4
N.4.6	ท่านทราบหรือไม่ว่า หากท่านได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้าง ท่านสามารถร้องเรียนได้ที่ศูนย์รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของโครงการฯ	1- ไม่ทราบ 2- ทราบ ซึ่งตั้งอยู่ที่..... หรือแจ้งที่หมายเลขโทรศัพท์.....	1-2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
N.4.7	ท่านคิดว่าโครงการฯ ควรมีการประชาสัมพันธ์/ชี้แจงข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่	1- จำเป็น เพราะ 2- ไม่จำเป็น เพราะ	1-2
N.5.1	ท่านมีความรู้สึกอย่างไรกับผลกระทบด้านลบโดยรวมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง	1- ไม่มีผลกระทบ 2- มีผลกระทบน้อย 3- มีผลกระทบปานกลาง 4- มีผลกระทบมาก 5- มีผลกระทบมากที่สุด	1-5
N.5.2	ท่านมีความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อชุมชนของบริษัทผู้รับเหมา ในช่วงการก่อสร้างโครงการหรือไม่	1- พอใจ 2- ไม่พอใจ (ระบุ)	1-2
N.5.2.1	ท่านมีความพึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อชุมชนของบริษัทผู้รับเหมา ในช่วงการก่อสร้างโครงการ	1- มาก 2- ปานกลาง 3- น้อย	1-3
N.5.2.2	ท่านมีความไม่พึงพอใจกับวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อชุมชนของบริษัทผู้รับเหมา ในช่วงการก่อสร้างโครงการ	1. 2. 3.	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

N.5.3	ท่านมีความพึงพอใจกับวิธีการ ป้องกันและแก้ไขปัญหา ผลกระทบต่อชุมชนของบริษัท ผู้รับเหมา ในช่วงการก่อสร้าง โครงการ	1- มาก 2- ปานกลาง 3- น้อย	1-3
N.5.4	ท่านคิดว่าเมื่อโครงการฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ท่านและ ครอบครัวจะได้รับประโยชน์ อย่างไรจากโครงการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1- ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มี ราคาแพงมาก ขึ้น 2- การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น 3- ใช้เวลาในการเดินทาง น้อยลง 4- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการ เดินทาง 5- ทำให้การค้าขายดีขึ้น 6- มีสังคมที่ดีขึ้นเพราะมีผู้มี รายได้สูงเข้ามาอยู่อาศัยมาก ขึ้น 7- คุณภาพสิ่งแวดล้อมน่าจะ ดีขึ้น (อากาศดีขึ้น, เสี่ยงจาก การจราจรลดลง ฯลฯ) 8- มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น เพราะเป็นแหล่งดึงดูดให้มี ร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวก เข้ามามากขึ้น 9- อื่นๆ ระบุ.....	1-9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ค.
ผลการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ค.

ผลการสำรวจ

ตาราง ผ.ค 1 แสดงผลการสำรวจพื้นที่ช่วงที่ 1

คน/ปัจจัย	HE					SE					TF				CO					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6
1	4	4	4	4	4	5	1	2	3	3	3	3	5	4	3	3	4	5	5	3
2	5	4	4	4	4	4	2	4	5	3	4	4	4	5	5	5	2	2	5	3
3	5	5	4	3	5	5	3	5	5	4	4	4	4	3	2	5	5	4	5	4
4	5	5	3	3	4	4	1	3	3	3	5	5	5	5	3	5	3	3	5	4
5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	5	3	3	3	5	3	5	3
6	5	5	5	5	5	4	1	5	5	2	5	5	5	4	2	2	4	2	5	3
7	5	5	5	5	5	5	1	5	5	2	5	5	5	3	3	3	4	2	5	2
8	5	5	5	5	5	4	1	3	5	3	5	5	5	4	1	2	4	2	5	5
9	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	2	5	5	5	1	4	5	1	5	5
10	5	5	5	5	5	5	1	5	4	3	5	5	5	2	3	5	5	2	5	4
11	5	5	5	5	5	5	1	3	5	2	5	5	5	2	5	2	5	3	5	3
12	5	5	4	3	5	5	3	5	4	3	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5
13	5	5	3	3	5	5	3	4	4	3	5	3	4	5	3	3	3	3	5	3
14	4	4	4	3	5	5	2	4	4	4	5	4	4	3	4	3	4	4	3	3
15	5	5	5	4	5	5	2	3	4	3	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5
16	4	4	4	3	5	5	2	4	4	4	5	4	4	3	4	3	4	4	3	3
17	5	5	5	4	5	5	4	4	3	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4
18	5	5	5	4	5	5	2	4	4	3	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5
19	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	4	3	3	3
20	5	5	5	4	5	5	3	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	5	4
21	5	5	5	4	5	5	3	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5
22	5	5	4	3	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5
23	4	4	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ค 1 (ต่อ)

24	5	5	4	5	4	5	4	4	5	4	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5
25	5	5	3	4	5	5	2	4	4	4	4	5	5	5	3	3	4	5	4	5
26	5	5	5	4	5	5	2	4	4	3	4	5	5	5	3	3	4	4	4	3
27	5	5	5	4	5	5	2	4	4	3	5	5	5	4	3	3	4	4	5	4
28	5	5	4	4	5	4	1	2	5	3	5	5	5	5	3	4	3	5	5	5
29	5	4	4	5	5	5	1	4	5	3	5	5	5	2	4	4	3	5	5	3
30	4	4	5	4	4	4	2	2	4	4	5	5	4	2	4	3	3	2	5	5
31	5	5	4	3	4	5	3	3	5	4	4	4	4	5	3	4	3	2	4	5
32	5	5	3	4	4	5	3	3	4	2	4	5	4	4	4	3	3	5	5	5
33	4	5	5	5	5	5	1	3	5	3	5	4	5	4	4	4	3	2	5	3
34	4	5	4	4	4	5	2	2	5	3	3	5	4	5	4	3	3	5	4	5
35	5	5	4	4	5	5	2	5	4	4	4	4	5	5	3	2	3	2	4	2
36	5	5	5	3	4	5	2	2	4	3	5	4	4	3	4	4	4	5	4	5
37	5	5	4	4	5	5	2	3	3	3	5	4	5	5	3	4	2	2	4	5
38	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3	4	5	5	4	4	4	3	5	5	5
39	5	4	4	4	4	5	1	4	3	3	4	4	5	4	4	4	3	4	4	3
40	4	5	3	4	5	4	2	4	4	2	4	3	5	3	4	5	4	3	4	4
41	5	5	4	5	5	5	1	3	5	4	4	4	5	5	2	3	3	3	4	4
42	5	5	4	4	5	5	2	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4
43	5	5	3	4	4	4	2	3	3	3	3	5	4	3	3	3	3	4	4	4
44	5	5	4	4	5	5	3	3	4	3	4	5	5	4	4	3	4	4	3	3
45	5	5	5	4	5	5	3	2	4	4	4	5	5	4	3	3	3	4	4	3
46	4	5	4	3	4	4	2	3	3	3	5	4	4	4	3	4	3	4	4	3
47	5	4	5	4	5	5	2	3	4	3	4	5	4	3	4	3	4	3	4	4
48	5	5	4	4	5	5	2	2	4	5	4	4	4	3	3	2	4	3	3	3
49	5	4	5	3	4	5	1	3	3	3	5	5	4	4	4	3	4	3	4	3
50	5	4	4	4	4	4	1	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ค 1 (ต่อ)

51	4	4	4	4	4	5	1	2	3	3	3	3	5	4	3	3	4	5	5	3
52	5	4	4	4	4	4	2	4	5	3	4	4	4	5	5	5	2	2	5	3
53	5	5	4	3	5	5	3	5	5	4	4	4	4	3	2	5	5	4	5	4
54	5	5	3	3	4	4	1	3	3	3	5	5	5	5	3	5	3	3	5	4
55	5	5	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	5	3	3	3	5	3	5	3
56	5	5	5	5	5	4	1	5	5	2	5	5	5	4	2	2	4	2	5	3
57	5	5	5	5	5	5	1	5	5	2	5	5	5	3	3	3	4	2	5	2
58	5	5	5	5	5	4	1	3	5	3	5	5	5	4	1	2	4	2	5	5
59	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	2	5	5	5	1	4	5	1	5	5
60	5	5	5	5	5	5	1	5	4	3	5	5	5	2	3	5	5	2	5	4
61	5	5	5	5	5	5	1	3	5	2	5	5	5	2	5	2	5	3	5	3
62	5	5	4	3	5	5	3	5	4	3	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5
63	5	5	3	3	5	5	3	4	4	3	5	3	4	5	3	3	3	3	5	3
64	4	4	4	3	5	5	2	4	4	4	5	4	4	3	4	3	4	4	3	3
65	5	5	5	4	5	5	2	3	4	3	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5
66	4	4	4	3	5	5	2	4	4	4	5	4	4	3	4	3	4	4	3	3
67	5	5	5	4	5	5	4	4	3	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4
68	5	5	5	4	5	5	2	4	4	3	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5
69	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	4	3	3	3
70	5	5	5	4	5	5	3	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	5	4
71	5	5	5	4	5	5	3	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5
72	5	5	4	3	5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5
73	4	4	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5
74	5	5	4	5	4	5	4	4	5	4	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5
75	5	5	3	4	5	5	2	4	4	4	4	5	5	5	3	3	4	5	4	5
76	5	5	5	4	5	5	2	4	4	3	4	5	5	5	3	3	4	4	4	3
77	5	5	5	4	5	5	2	4	4	3	5	5	5	4	3	3	4	4	5	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ค 1 (ต่อ)

78	5	5	4	4	5	4	1	2	5	3	5	5	5	5	3	4	3	5	5	5
79	5	4	4	5	5	5	1	4	5	3	5	5	5	2	4	4	3	5	5	3
80	4	4	5	4	4	4	2	2	4	4	5	5	4	2	4	3	3	2	5	5
81	5	5	4	3	4	5	3	3	5	4	4	4	4	5	3	4	3	2	4	5
82	5	5	3	4	4	5	3	3	4	2	4	5	4	4	4	3	3	5	5	5
83	4	5	5	5	5	5	1	3	5	3	5	4	5	4	4	4	3	2	5	3
84	4	5	4	4	4	5	2	2	5	3	3	5	4	5	4	3	3	5	4	5
85	5	5	4	4	5	5	2	5	4	4	4	4	5	5	3	2	3	2	4	2
86	5	5	5	3	4	5	2	2	4	3	5	4	4	3	4	4	4	5	4	5
87	5	5	4	4	5	5	2	3	3	3	5	4	5	5	3	4	2	2	4	5
88	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3	4	5	5	4	4	4	3	5	5	5
89	5	4	4	4	4	5	1	4	3	3	4	4	5	4	4	4	3	4	4	3
90	4	5	3	4	5	4	2	4	4	2	4	3	5	3	4	5	4	3	4	4
91	5	5	4	5	5	5	1	3	5	4	4	4	5	5	2	3	3	3	4	4
92	5	5	4	4	5	5	2	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4
93	5	5	3	4	4	4	2	3	3	3	3	5	4	3	3	3	3	4	4	4
94	5	5	4	4	5	5	3	3	4	3	4	5	5	4	4	3	4	4	3	3
95	5	5	5	4	5	5	3	2	4	4	4	5	5	4	3	3	3	4	4	3
96	4	5	4	3	4	4	2	3	3	3	5	4	4	4	3	4	3	4	4	3
97	5	4	5	4	5	5	2	3	4	3	4	5	4	3	4	3	4	3	4	4
98	5	5	4	4	5	5	2	2	4	5	4	4	4	3	3	2	4	3	3	3
99	5	4	5	3	4	5	1	3	3	3	5	5	4	4	4	3	4	3	4	3
100	5	4	4	4	4	4	1	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ค 2 แสดงผลการสำรวจพื้นที่ช่วงที่ 2

คน/ปัจจัย	HE					SE					TF				CO					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6
1	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	4
2	5	5	4	3	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4
3	4	5	2	1	4	1	1	1	1	1	4	2	1	2	1	1	1	1	3	1
4	5	5	5	4	5	5	1	5	3	2	5	4	5	3	2	3	5	3	3	4
5	5	5	4	4	4	5	2	3	5	4	4	5	5	3	2	4	3	5	5	2
6	4	4	3	2	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4	2	2	4	4	4	4
7	5	4	3	2	4	4	2	4	4	3	3	3	4	3	2	2	4	4	5	4
8	5	5	4	3	4	4	2	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	2	4	3
9	5	5	5	2	4	5	1	1	3	1	5	3	5	4	2	2	5	5	5	2
10	4	4	4	4	4	4	3	5	5	3	5	5	5	5	1	1	1	1	3	1
11	5	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	4
12	5	5	5	5	5	5	4	5	3	3	3	3	3	2	3	4	4	2	5	2
13	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5
14	5	5	4	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3
15	4	5	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3
16	5	5	4	3	4	5	2	3	2	2	4	4	4	5	5	5	5	3	4	2
17	5	4	4	5	5	4	3	3	3	2	4	5	5	5	4	5	4	3	4	4
18	5	5	5	4	5	4	2	5	5	5	5	3	5	3	2	2	5	5	5	3
19	5	4	3	2	5	4	2	4	2	2	4	4	4	4	5	5	4	3	4	4
20	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	2	3	5	5	1	1	5	2	3	1
21	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	3	3	2	2	2	4	3	4
22	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
23	5	5	5	5	5	3	3	5	4	4	5	5	4	3	1	4	4	1	4	4
24	5	5	4	2	5	4	4	3	3	3	3	5	4	3	1	3	4	3	4	3
25	4	4	4	2	5	5	3	2	5	4	3	5	5	3	1	3	5	5	4	1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ค 2 (ต่อ)

26	5	5	4	3	5	4	3	4	4	3	4	4	4	4	2	3	3	4	4	5
27	4	5	5	5	5	5	3	2	4	3	4	4	5	2	3	4	5	3	5	4
28	5	4	3	3	4	4	2	5	5	5	3	5	5	5	4	3	4	4	3	4
29	5	4	5	5	5	5	2	3	5	1	5	2	5	3	3	4	2	5	4	2
30	4	5	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	5	3	4	4	5	4	3	2
31	5	5	5	5	4	5	2	5	5	3	5	5	5	3	4	3	5	3	4	4
32	4	5	3	3	4	4	3	3	1	5	4	3	4	5	2	3	4	2	5	2
33	5	4	5	5	4	4	3	5	4	3	4	5	4	3	5	4	4	4	3	2
34	4	5	5	4	5	5	4	4	4	5	4	3	5	5	4	2	5	3	5	4
35	5	5	4	4	5	4	3	4	5	4	3	3	3	4	2	2	4	3	3	1
36	5	5	4	4	4	4	3	4	4	3	5	4	4	3	4	2	4	5	5	3
37	5	4	4	3	5	5	2	5	3	4	2	3	4	5	2	2	5	3	5	5
38	4	5	5	5	5	4	3	5	5	3	4	3	5	4	3	3	1	5	5	2
39	5	4	5	3	4	4	2	4	3	5	5	4	3	2	3	3	5	2	3	1
40	5	5	5	4	4	5	3	3	3	2	4	3	5	5	3	2	4	5	5	4
41	5	5	3	4	4	4	2	3	5	5	4	3	5	4	3	4	4	4	3	4
42	5	4	4	4	4	5	2	4	4	2	5	4	5	5	3	2	1	5	3	3
43	5	5	4	4	5	5	3	5	4	2	4	4	3	3	4	3	4	5	5	4
44	5	4	5	4	5	5	2	4	5	3	5	3	3	5	2	2	5	3	4	3
45	4	5	3	4	4	4	4	5	3	2	5	4	4	5	3	2	4	5	3	3
46	4	4	4	4	4	5	2	5	3	2	5	4	3	3	2	2	5	2	5	4
47	5	3	4	4	4	5	2	4	3	3	5	4	4	5	3	2	4	4	4	3
48	5	4	4	4	4	5	2	5	2	3	4	4	4	3	3	2	4	5	4	4
49	5	5	2	3	4	4	2	4	3	3	5	3	4	4	3	1	4	2	4	1
50	5	5	4	3	4	5	1	4	2	1	3	3	2	4	3	4	5	3	4	4
51	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	4
52	5	5	4	3	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ค 2 (ต่อ)

53	4	5	2	1	4	1	1	1	1	1	4	2	1	2	1	1	1	3	1
54	5	5	5	4	5	5	1	5	3	2	5	4	5	3	2	3	5	3	4
55	5	5	4	4	4	5	2	3	5	4	4	5	5	3	2	4	3	5	2
56	4	4	3	2	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4	2	2	4	4	4
57	5	4	3	2	4	4	2	4	4	3	3	3	4	3	2	2	4	4	4
58	5	5	4	3	4	4	2	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	2	3
59	5	5	5	2	4	5	1	1	3	1	5	3	5	4	2	2	5	5	2
60	4	4	4	4	4	4	3	5	5	3	5	5	5	5	1	1	1	1	3
61	5	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4
62	5	5	5	5	5	5	4	5	3	3	3	3	3	2	3	4	4	2	2
63	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4
64	5	5	4	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3
65	4	5	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3
66	5	5	4	3	4	5	2	3	2	2	4	4	4	5	5	5	5	3	2
67	5	4	4	5	5	4	3	3	3	2	4	5	5	5	4	5	4	3	4
68	5	5	5	4	5	4	2	5	5	5	5	3	5	3	2	2	5	5	3
69	5	4	3	2	5	4	2	4	2	2	4	4	4	4	5	5	4	3	4
70	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	2	3	5	5	1	1	5	2	3
71	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	3	3	2	2	2	4	3
72	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
73	5	5	5	5	5	3	3	5	4	4	5	5	4	3	1	4	4	1	4
74	5	5	4	2	5	4	4	3	3	3	3	5	4	3	1	3	4	3	3
75	4	4	4	2	5	5	3	2	5	4	3	5	5	3	1	3	5	5	4
76	5	5	4	3	5	4	3	4	4	3	4	4	4	4	2	3	3	4	4
77	4	5	5	5	5	5	3	2	4	3	4	4	5	2	3	4	5	3	4
78	5	4	3	3	4	4	2	5	5	5	3	5	5	5	4	3	4	4	3
79	5	4	5	5	5	5	2	3	5	1	5	2	5	3	3	4	2	5	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ค 2 (ต่อ)

80	4	5	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	5	3	4	4	5	4	3	2
81	5	5	5	5	4	5	2	5	5	3	5	5	5	3	4	3	5	3	4	4
82	4	5	3	3	4	4	3	3	1	5	4	3	4	5	2	3	4	2	5	2
83	5	4	5	5	4	4	3	5	4	3	4	5	4	3	5	4	4	4	3	2
84	4	5	5	4	5	5	4	4	4	5	4	3	5	5	4	2	5	3	5	4
85	5	5	4	4	5	4	3	4	5	4	3	3	3	4	2	2	4	3	3	1
86	5	5	4	4	4	4	3	4	4	3	5	4	4	3	4	2	4	5	5	3
87	5	4	4	3	5	5	2	5	3	4	2	3	4	5	2	2	5	3	5	5
88	4	5	5	5	5	4	3	5	5	3	4	3	5	4	3	3	1	5	5	2
89	5	4	5	3	4	4	2	4	3	5	5	4	3	2	3	3	5	2	3	1
90	5	5	5	4	4	5	3	3	3	2	4	3	5	5	3	2	4	5	5	4
91	5	5	3	4	4	4	2	3	5	5	4	3	5	4	3	4	4	4	3	4
92	5	4	4	4	4	5	2	4	4	2	5	4	5	5	3	2	1	5	3	3
93	5	5	4	4	5	5	3	5	4	2	4	4	3	3	4	3	4	5	5	4
94	5	4	5	4	5	5	2	4	5	3	5	3	3	5	2	2	5	3	4	3
95	4	5	3	4	4	4	4	5	3	2	5	4	4	5	3	2	4	5	3	3
96	4	4	4	4	4	5	2	5	3	2	5	4	3	3	2	2	5	2	5	4
97	5	3	4	4	4	5	2	4	3	3	5	4	4	5	3	2	4	4	4	3
98	5	4	4	4	4	5	2	5	2	3	4	4	4	3	3	2	4	5	4	4
99	5	5	2	3	4	4	2	4	3	3	5	3	4	4	3	1	4	2	4	1
100	5	5	4	3	4	5	1	4	2	1	3	3	2	4	3	4	5	3	4	4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้