การสำรวจทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้าง ต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง

THE ATTITUDE SURVEY OF RESIDENTS AROUND THE CONSTRUCTION AREA OF ON NUT - LADKRABANG ELEVATED ROAD CONSTRUCTION PROJECT

ชนกานต์ สุขกระจ่าง

ณัฐชนน ลิ่วเจริญศักดิ์กูล

พีรพัฒน์ อนุวงศ์กุล

ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมบัณฑิต
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

THE ATTITUDE SURVEY OF RESIDENTS AROUND THE CONSTRUCTION AREA OF ON NUT - LADKRABANG ELEVATED ROAD CONSTRUCTION PROJECT

CHANAKAN SOOKKRAJANG

NATCHANON LIWCHAROENSAKKUL

PEERAPAT ANUVONGKUL

A SPECIAL PROJECT SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENT 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

การสำรวจทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้าง ต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง

1. นายชนกานต์	สุขกระจ่าง	59010265
2. นายณัฐชนน	ลิ่วเจริญศักดิ์กูล	59010417
3. นายพีรพัฒน์	อนุวงศ์กุล	59010986
รศ.ดร.แหลมทอง	เหล่าคงถาวร	อาจารย์ที่ปรึกษา
รศ.นัฐพร	นวกิจรังสรรค์	อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

โครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง เป็นโครงการขนาดใหญ่ ที่พัฒนาระบบขนส่งมวลชนและแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัด ในพื้นที่ตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยโครงการมีระยะทางรวม 3.9 กิโลเมตร แนวเส้นทางพื้นที่ก่อสร้างจะผ่านในพื้นที่เขตเมือง แหล่งชุมชน ที่พักอาศัย ร้านค้า สถานศึกษา สถานที่ราชการ ศาสนสถาน ฯลฯ โครงการก่อสร้างดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยในบริเวณนั้น อาทิเช่น การจราจรที่ติดขัดขณะดำเนินโครงการ มลภาวะทางเสียง และฝุ่นละออง เป็นต้น งานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินทัศนคติของประชาชนต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในระหว่างการก่อสร้าง ในแนวพื้นที่โครงการภายในรัศมี 1 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ บริเวณที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตร และบริเวณที่อยู่ในระยะ 500 เมตรถึง 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ โดยกำหนดช่วงละ 200 คน รวมเป็น 400 คน ด้วยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้ร้อยละ 5 โดยใช้เทคนิคการวัดทัศนคติของ Likert เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ปัจจัยโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชน จากผลการศึกษาพบว่า ประชาชนในบริเวณที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตร มีความกังวลต่อปัญหาผลกระทบด้านสุขภาพ คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง และฝุ่นละอองจากรถบรรทุก เป็นอย่างมาก ส่วนประชาชนในบริเวณที่อยู่ในระยะ 500 เมตรถึง 1 กิโลเมตร มีความกังวลต่อปัญหาผลกระทบด้านปัญหาผลกระทบด้านการจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง

คำสำคัญ : ทางยกระดับ, ผลกระทบของการก่อสร้าง, โครงการขนาดใหญ่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

The Attitude Survey of Residents Around the Construction Area of On Nut - Ladkrabang Elevated Road Construction Project

1. Mr.Chanakan Sookkrajang ID 59010265
2. Mr.Natchanon Liwcharoensakkul ID 59010417
3. Mr.Peerapat Anuvongkul ID 59010986

Advisor : Assoc.Prof.Dr.Laemthong Laokhongthavorn

Co–Advisor : Asst.Prof.Nattaporn Nawakitrangsan

Academic Year 2019

Abstract

The elevated road construction project on On-Nut – Ladkrabang road is the mega project that will serve public transport systems and mitigates traffic congestion problems in the eastern area of Bangkok. Project construction length is 3.9 kilometers. The construction route will pass through many urban areas, communities, residences, stores, academy, government offices and religious places. It is expected that it will affect the resident around construction area such as traffic congestion during construction phrase, noise and dust pollution. So this research aims to evaluate the attitudes of people along project route within 1-kilometer radius from the project. Questionnaire was used as a tool for gathering data from 400 samples, questionnaire distribution area was divided into 2 parts, 200 samples within 500 meters and 200 samples outside 500 meters from the construction line. Using purposive sampling method at 95% confidence level and 5% allowable tolerance. The Likert attitude measurement technique was used to analyze the data by using the SPSS program to find relationship of the factors affecting the people. The result of the study indicates that residents within 500 meters concern about the impact on health aspect especially dust from construction, however, residents outside 500 meters aware of traffic congestion due to preventing roads around the construction area.

Keyword: Elevation road, Impact of construction, Mega project

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้เนื่องจากได้รับความอนุเคราะห์ช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รศ.ดร.แหลมทอง เหล่าคงถาวร และ ผศ.นัฐพร นวกิจรังสรรค์ ที่กรุณาให้คำปรึกษาปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง คอยแนะนำช่วยเหลือในการแก้ไขปัญหา คอยให้ความรู้ เอาใจใส่ ตลอดจนให้ความช่วยเหลือจนสำเร็จได้ด้วยดี พวกเรา ผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านอาจารย์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ได้ให้ความรู้ในทุก ๆ รายวิชาที่ศึกษาเพื่อเป็นพื้นฐาน โดยคณาจารย์ท่านต่างๆ ได้ ถ่ายทอดความรู้ทั้งทางด้านวิชาการ ความรู้ทั่วไป และประสบการณ์ต่าง ๆ จนสามารถนำมาใช้ในการทำงานและการดำเนินชีวิตได้อย่างดียิ่ง ขอขอบคุณเพื่อนๆ ในภาควิชาวิศวกรรมโยธา ที่คอยให้คำแนะนำช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการทำโครงงาน รวมถึงตลอดระยะเวลาที่ได้เรียนรู้ศึกษาในภาควิชาโยธานี้ตลอดมา

ขอขอบคุณ คุณจรัญศิริรัตน์ ลามอ จากสำนักการโยธา ที่ได้กรุณาให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช - ลาดกระบัง

ขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ได้กรุณาให้ข้อมูลโดยการตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและครบถ้วน

สุดท้ายขอขอบพระคุณ บิดา มารดาอันเป็นที่เคารพรักยิ่ง ซึ่งเป็นผู้ให้ความรักและกำลังใจในการสนับสนุนการศึกษาเล่าเรียนของคณะผู้จัดทำมาโดยตลอด ทำให้คณะผู้จัดทำมีวันนี้ได้ คณะผู้จัดทำ รู้สึกซาบซึ้งในพระคุณเป็นอย่างสูง

ชนกานต์ สุขกระจ่าง
ณัฐชนน ลิ่วเจริญศักดิ์กูล
พีรพัฒน์ อนุวงศ์กุล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย..... I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... II
กิตติกรรมประกาศ..... III
สารบัญ..... IV
สารบัญตาราง..... IX
สารบัญรูป..... XI
บทที่ 1 บทนำ..... 1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... 1
1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัย..... 1
1.3 ขอบเขตของการวิจัย..... 1
1.4 ระเบียบวิธีการดำเนินการวิจัย..... 2
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... 2
บทที่ 2 วรรณกรรมปริทัศน์..... 4
2.1 ข้อมูลโครงการ..... 4
2.1.1 หลักการและเหตุผลของโครงการ..... 4
2.1.2 วัตถุประสงค์โครงการ..... 5
2.1.3 เป้าหมายโครงการ..... 5
2.1.4 วิธีการดำเนินการ/กิจกรรมโครงการ..... 7
2.1.5 สถานที่ดำเนินการโครงการ..... 7
2.1.6 ระยะเวลาดำเนินการโครงการ..... 7
2.1.7 เจ้าของโครงการและผู้รับเหมา..... 7
2.1.8 งบประมาณโครงการ..... 7
2.2 แนวคิดและทฤษฎีในการวิจัย..... 19
2.2.1 แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วมพัฒนาของประชาชน..... 19
2.2.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความพึงพอใจ..... 20
2.2.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม..... 22
2.2.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับผลกระทบ 22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 24
2.3.1 งานวิจัยภายในประเทศ 24
2.3.2 งานวิจัยต่างประเทศ..... 26
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย..... 31
3.1 การกำหนดขนาดของตัวอย่าง..... 31
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง..... 32
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล..... 32
3.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย..... 32
3.5 การสร้างเครื่องมือวิจัย..... 32
3.6 การทดสอบแบบสอบถาม..... 34
3.7 การแจกแบบสอบถาม..... 35
3.8 การประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูล..... 35
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล..... 38
4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล..... 38
4.2 การแปลข้อมูล..... 38
4.3 การวิเคราะห์ข้อมูล..... 39
4.3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม. 39
4.3.1.1 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ..... 39
4.3.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ..... 40
4.3.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระดับการศึกษา..... 41
4.3.1.4 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ..... 42
4.3.1.5 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนเส้นทางอ่อนนุช-ลาดกระบัง..... 43

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.3.1.6 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ..... 44
4.3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม..... 45
4.3.2.1 การรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม..... 45
4.3.2.2 แหล่งที่มาของการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม.... 46
4.3.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับผลกระทบต่อชุมชน..... 47
4.3.3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ..... 47
4.3.3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชุมชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 49
4.3.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัย..... 50
4.3.4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 50
4.3.4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 52
4.3.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจร..... 54
4.3.5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่ในระยะ 500เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 54

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.3.5.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 56

4.3.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพ..... 57

4.3.6.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 57

4.3.6.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 59

4.3.7 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ..... 60

4.3.7.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพอยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 60

4.3.7.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพอยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 62

4.3.8 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่นๆของผู้ตอบแบบสอบถาม..... 66

4.3.8.1 ผลการวิเคราะห์ความกังวลที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง..... 66

4.3.8.1.1 ผลการวิเคราะห์ความกังวลที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบังอยู่ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ..... 66

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.3.8.1.2 ผลการวิเคราะห์ความกังวลที่มีต่อโครงการ ก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบังอยู่นอกระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ.... 67
4.3.8.2 ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่คาดว่าได้รับจากโครงการ... 68
4.3.8.2.1 ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่คาดว่าได้รับจากโครงการจากผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ..... 68
4.3.8.2.2 ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่คาดว่าได้รับจากโครงการจากผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่นอกระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ..... 68
4.3.8.3 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อโครงการ..... 70
4.3.8.3.1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 70
4.3.8.3.2 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อโครงการนอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 71
บทที่ 5 สรุปผล และข้อเสนอแนะ..... 73
5.1 สรุปผลการศึกษา..... 73
5.1.1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลทั่วไป..... 74
5.1.2 สรุปผลการศึกษาการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ..... 74
5.1.3 สรุประดับทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณที่มีโครงการก่อสร้างต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับโดยรวม 5 ด้าน..... 74
5.1.4 สรุปผลการศึกษาความกังวลที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง..... 74
5.1.5 สรุปผลการศึกษาความคิดเห็นต่อโครงการ..... 74
5.2 ข้อเสนอแนะ..... 75
บรรณานุกรม..... 76
ภาคผนวก..... 78
ประวัติผู้เขียน..... 148

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.1 แสดงชื่อเมืองและจำนวนรถโดยสารในเมืองในปี ค.ศ.1980 และ ค.ศ. 1989..... 30
ตารางที่ 3.1 จำนวนตัวอย่างในแต่ละช่วงพื้นที่..... 35
ตารางที่ 3.2 แสดงการใช้มาตราวัดระดับ..... 36
ตารางที่ 3.3 แสดงค่าเฉลี่ยโดยการแบ่งตามช่วงค่าเฉลี่ย..... 37
ตารางที่ 4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ..... 39
ตารางที่ 4.2 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ..... 40
ตารางที่ 4.3 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการศึกษา..... 41
ตารางที่ 4.4 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ..... 42
ตารางที่ 4.5 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนเส้นทางอ่อนนุช-ลาดกระบัง..... 43
ตารางที่ 4.6 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ..... 44
ตารางที่ 4.7 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ..... 45
ตารางที่ 4.8 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านแหล่งที่มาของการรับรู้ข่าวสารโครงการ..... 46
ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากจากแนวเส้นทางโครงการ..... 48
ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 49
ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 51
ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 53
ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 55
ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 56

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านการจราจร ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 58
ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 59
ตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 61
ตารางที่ 4.18 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 62
ตารางที่ 4.19 แสดงค่าชี้น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของประชาชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 35 ปัจจัย เรียงลำดับตามตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ..... 63
ตารางที่ 4.20 แสดงค่าชี้น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของประชาชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 35 ปัจจัย เรียงลำดับตามตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ..... 65
ตารางที่ 4.21 ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อโครงการ ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 66
ตารางที่ 4.22 ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อโครงการ ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 67
ตารางที่ 4.23 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 68
ตารางที่ 4.24 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 69
ตารางที่ 4.25 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 70
ตารางที่ 4.26 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 71

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปภาพที่ 1.1 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของขั้นตอนการดำเนินการวิจัย..... 3
รูปภาพที่ 2.1 แสดงแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง. 4
รูปภาพที่ 2.2 ตัวอย่างโครงการทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบัง..... 5
รูปภาพที่ 2.3 ตัวอย่างโครงการทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบัง..... 6
รูปภาพที่ 2.4 ตัวอย่างทางขึ้น - ลง โครงการทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบัง..... 6
รูปภาพที่ 2.5 แบบแสดงรายการ ปริมาณงานและราคา..... 8
รูปภาพที่ 2.6 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 1..... 9
รูปภาพที่ 2.7 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 2..... 10
รูปภาพที่ 2.8 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 3..... 11
รูปภาพที่ 2.9 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 4..... 12
รูปภาพที่ 2.10 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 5..... 13
รูปภาพที่ 2.11 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 6..... 14
รูปภาพที่ 2.12 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 7..... 15
รูปภาพที่ 2.13 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 8..... 16
รูปภาพที่ 2.14 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 9..... 17
รูปภาพที่ 2.15 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 10.... 18
รูปภาพที่ 2.16 แสดงทฤษฎีของมาสโลว์ (Maslow 1943) 21
รูปภาพที่ 3.1 รายละเอียดแนวคิดในการสร้างแบบสอบถาม (สรชัย พิศาลบุตร และคณะ 2549)..... 33
รูปภาพที่ 4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ..... 40
รูปภาพที่ 4.2 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ..... 41
รูปภาพที่ 4.3 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการศึกษา..... 42
รูปภาพที่ 4.4 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ..... 43
รูปภาพที่ 4.5 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนเส้นทางอ่อนนุช-ลาดกระบัง..... 44
รูปภาพที่ 4.6 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ..... 45
รูปภาพที่ 4.7 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ... 46
รูปภาพที่ 4.8 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านแหล่งการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ..... 47
รูปภาพที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชน ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 48

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปภาพที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทาง..... 50

รูปภาพที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัย ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 52

รูปภาพที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 54

รูปภาพที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการจราจรที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 55

รูปภาพที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการจราจรที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ... 57

รูปภาพที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการสุขภาพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ.... 58

รูปภาพที่ 4.16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการสุขภาพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ.. 60

รูปภาพที่ 4.17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 61

รูปภาพที่ 4.18 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 63

รูปภาพที่ 4.19 ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 67

รูปภาพที่ 4.20 ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 68

รูปภาพที่ 4.21 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 69

รูปภาพที่ 4.22 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 70

รูปภาพที่ 4.23 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 71

รูปภาพที่ 4.24 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ..... 72

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันมีโครงการก่อสร้างขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เกิดขึ้นอย่างมากมาย อาทิ โครงการก่อสร้างถนน ทางด่วน รถไฟฟ้าและทางยกระดับ ซึ่งเป็นนโยบายหลักของรัฐบาลเพื่อลดการใช้พลังงานในประเทศและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนโดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชาชนอย่างรวดเร็วส่งผลระทบต่อสภาพสังคมและความเป็นอยู่ที่แออัดก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช – ลาดกระบังนั้นเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานคร ตามผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวเส้นทางแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพระยะที่ 1 ซึ่งในการก่อสร้างโครงการนั้นจำเป็นที่จะใช้พื้นที่เขตเมืองพื้นที่แหล่งชุมชนที่อยู่อาศัยของประชาชน ร้านค้า สถานที่ราชการ ได้แก่ ชุมชนหลวงพรต-ท่านเลี่ยม ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา ตลาดหัวตะเข้ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โรงพยาบาลลาดกระบัง ในเขตกรุงเทพมหานคร สนามบินสุวรรณภูมิ ในจังหวัดสมุทรปราการ โดยการก่อสร้างบนถนนลาดกระบังและถนนหลวงเพ่ง มีระยะทางรวม 3.9 กิโลเมตร ซึ่งทำให้ประชนชนที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นได้รับปัญหาและผลกระทบอาทิเช่น เรื่องปัญหาที่อยู่อาศัย การจราจร มลภาวะทางเสียงจากการก่อสร้าง ฝุ่นละอองของดินและปูนซีเมนต์ เป็นต้น โครงงานนี้จึงสนใจที่จะศึกษา วิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชนเพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่ประชาชนได้รับจากการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง

1.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผลกระทบด้านชุมชน ด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัย ด้านการจราจร ด้านสุขภาพ และด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ที่มีต่อโครงการทางยกระดับถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตพื้นที่ในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการศึกษาเฉพาะในพื้นที่ที่โครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน ตามแนวเส้นทางความยาว 3.9 กิโลเมตร โดยสำรวจด้วยแบบสอบถามให้กับประชาชนผู้อยู่อาศัย โครงการก่อสร้างทางยกระดับ อ่อนนุช - ลาดกระบัง ที่ห่างจากโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.4 ระเบียบวิธีการดำเนินการวิจัย

แผนการดำเนินการวิจัยตามรูปที่ 1.1 มีรายละเอียดดังนี้

ขั้นที่ 1 ศึกษาทฤษฎีเอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ในอดีตที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นองค์ความรู้สำหรับงานวิจัย

ขั้นที่ 2 ศึกษาทฤษฎีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนและเป็นแนวทางในการวิจัย เข้าพื้นที่เพื่อหาข้อมูล ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการอย่างคร่าว ๆ เพื่อให้ทราบข้อมูลเบื้องต้นให้รู้ สภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นต่อประชาชน

ขั้นที่ 3 เรียบเรียงข้อมูลและเขียนเค้าโครงการวิจัย

ขั้นที่ 4 สร้างแบบสอบถามในการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับ อ่อนนุช-ลาดกระบัง

ขั้นที่ 5 ทดสอบคุณภาพแบบสอบถาม

ขั้นที่ 6 ออกเก็บข้อมูลภาคสนาม

ขั้นที่ 7 รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผลข้อมูล

ขั้นที่ 8 สรุปผลการวิจัย

ขั้นที่ 9 เรียบเรียงและจัดทำรายงานวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. เพื่อทราบถึงทัศนคติของประชาชนที่มีต่อโครงการ
2. เพื่อช่วยประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการให้ประชาชนได้รับทราบมากยิ่งขึ้น
3. เพื่อเป็นกระบอกเสียงให้ประชาชนในพื้นที่ ที่ได้รับผลกระทบ
4. เพื่อทราบลำดับความสำคัญของผลกระทบ
5. เพื่อหาแนวทางในการลดระดับของผลกระทบ
6. เพื่อเป็นการเก็บข้อมูลของผลกระทบ เพื่อใช้ในการประกอบการสร้างโครงการอื่นต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ 1.1 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

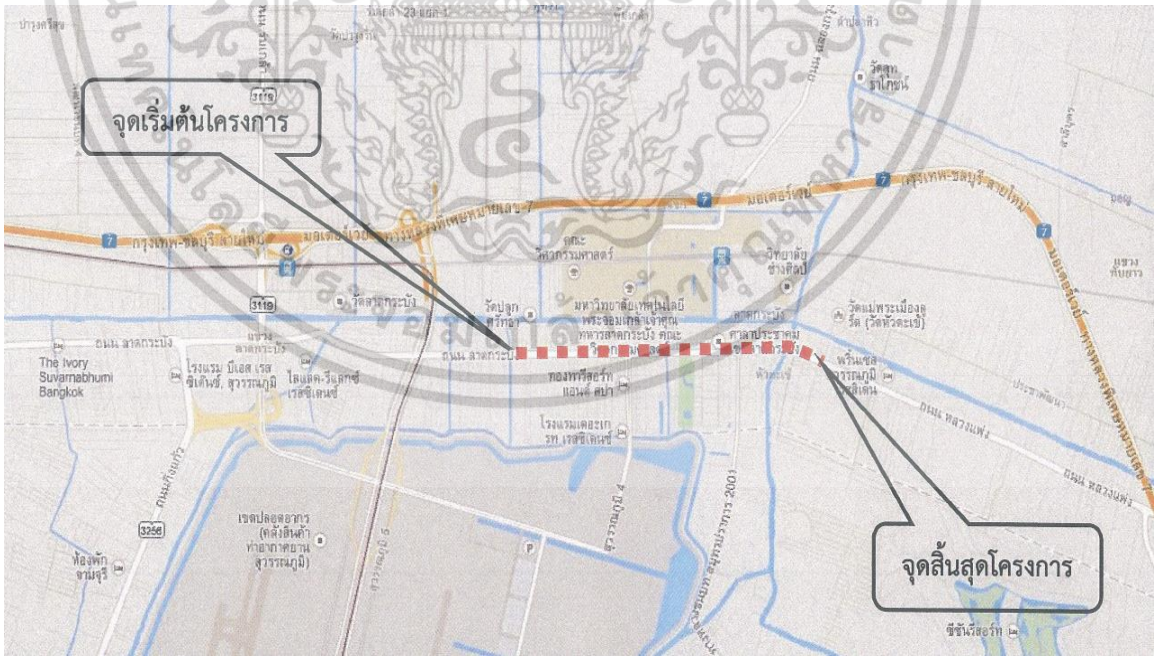
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2
ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ข้อมูลโครงการ

2.1.1 หลักการและเหตุผลของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง เป็นโครงการเร่งด่วนที่ต้องเร่งดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ตามผลการศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ระยะที่ 1 โดยเป็นโครงการที่ไม่ต้องดำเนินการเวนคืนที่ดิน ทั้งนี้เพื่อเร่งปรับปรุง เพิ่มศักยภาพ การรองรับปริมาณการจราจรบนถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง เนื่องจากความคับคั่งของรถบริเวณตลาดหัวตะเข้ ซึ่งประกอบด้วยชุมชน ร้านค้า สถานที่ราชการ และยังเป็นทางเข้าออกของสถาบันเจ้าคุณทหารฯ ทำให้บริเวณดังกล่าวมีการติดขัด ทั้งจากการจอดรถและการสัญจรหมุนเวียนของประชาชนในพื้นที่ การก่อสร้างสะพานยกระดับบนบริเวณนี้จะช่วยบริการการจราจรที่ไม่ต้องการจะแวะที่บริเวณดังกล่าว สามารถผ่านไปโดยที่ไม่ติดขัด ซึ่งถนนเส้นนี้เป็นถนนสายหลักในการเดินทางของพื้นที่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร



รูปที่ 2.1 แสดงแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง
(ที่มา : สำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.2 วัตถุประสงค์โครงการ

1. เพื่อยกระดับการบริการด้านการจราจรและแก้ปัญหาจุดกลับรถ
2. เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของชุมชน และรองรับสนามบินสุวรรณภูมิ
3. เพื่อแก้ปัญหาจราจรในถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง
4. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพแก่โครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่เขตลาดกระบัง

2.1.3 เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างสะพานยกระดับ ความยาวประมาณ ๒,๒๐๐ เมตร เริ่มต้นสะพานก่อนถึงทางแยกเข้าสนามบิน ยกระดับที่ความสูงประมาณ ๑๕.๕๐ เมตร ข้ามทางแยกเข้าสนามบิน ข้ามแยกเข้าสถาบันฯ เลยไปจนถึงข้ามสะพานข้ามคลองหัวตะเข้ ไปลงบริเวณก่อนถึงวัดพลมานีย์ ประมาณ ๓๐๐ เมตร ตัวสะพานกว้าง ๔ ช่องจราจร

รูปที่ 2.2 ตัวอย่างโครงการทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบัง
(ที่มา : สำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ 2.3 ตัวอย่างโครงการทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบัง
(ที่มา : สำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร)

รูปที่ 2.4 ตัวอย่าง ทางขึ้น - ลง โครงการทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบัง
(ที่มา : สำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.4 วิธีการดำเนินการ/กิจกรรมโครงการ

1. สำรวจ ออกแบบ
2. ประมาณราคา
3. ขออนุมัติและประกาศร่าง TOR
4. ขอเห็นชอบดำเนินการประมูลจ้าง
5. อนุมัติจ้าง และลงนามสัญญา
6. ก่อสร้าง ถึงสิ้นสุดสัญญา

2.1.5 สถานที่ดำเนินการโครงการ

พื้นที่เขตลาดกระบัง ในช่วง กม 0+000.000 บริเวณซอยลาดกระบัง 42/1 ถึง กม 3+900.000 บริเวณซอยบ้านเอื้ออาทรลาดกระบัง

2.1.6 ระยะเวลาดำเนินการโครงการ

ระยะเวลาก่อสร้าง 900 วัน

2.1.7 เจ้าของโครงการและผู้รับเหมา

เจ้าของโครงการ : สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

บริษัทที่ปรึกษา : บริษัท นอร์ชีฟ เอ็นจิเนียริง จำกัด

บริษัท แพลนโปร จำกัด

บริษัท นูแมพ จำกัด

ผู้รับเหมา : บริษัท นภาก่อสร้าง จำกัด

2.1.8 งบประมาณโครงการ

งานก่อสร้างทาง	156,679,143.00	ล้านบาท
งานก่อสร้างสะพานและท่อเหลี่ยม	1,497,944,430.68	ล้านบาท
ค่าใช้จ่ายพิเศษตามข้อกำหนดและค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นต้องมี	10,372,370.00	ล้านบาท
<u>รวม</u> งบประมาณก่อสร้าง	1,665,000,000.00	ล้านบาท

<u>หมายเหตุ</u> รายละเอียดเพิ่มเติมแสดงดังรูปที่ 2.5 – 2.15

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบแสดงรายการ ปริมาณงานและราคา

(สรุป)

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา | เลขที่ ปค. 16/62 | แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย กลุ่มงานประมาณราคาสำนักงานวิศวกรรมทาง 1 สำนักการโยธา | เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 | รายการเลขที่ -

หน่วย : บาท

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ค่างาน	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	งานก่อสร้างประเภทงานทาง สะพานและท่อเหลี่ยม					
1	งานก่อสร้างทาง	1	งาน	156,697,143.00	156,697,143.00	
2	งานก่อสร้างสะพานและท่อเหลี่ยม	1	งาน	1,497,944,430.68	1,497,944,430.68	
3	ค่าใช้จ่ายพิเศษตามข้อกำหนดและค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นต้องมี	1	งาน	10,372,370.00	10,372,370.00	
สรุป	ราคาค่าก่อสร้าง				1,665,013,943.68	
	ค่าก่อสร้าง				**1,665,000,000.00**	
	เป็นตัวอักษร (หนึ่งพันหกร้อยหกสิบห้าล้านบาทถ้วน)					

1 ผลรวมค่างานต้นทุนงานก่อสร้างทาง	**133,883,410.00**
2 ผลรวมค่างานต้นทุนงานสะพานและท่อเหลี่ยม	**1,296,809,307.41**
3 ผลรวมค่างานต้นทุนทั้งโครงการ	**1,430,692,717.41**
4 Factor F งานทาง 0-10-6-7	**1.1704**
5 Factor F งานสะพานและท่อเหลี่ยม 0-10-6-7	**1.1551**

รูปที่ 2.5 แบบแสดงรายการ ปริมาณงานและราคา

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานทาง

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	งานก่อสร้างประเภทงานทาง สะพานและท่อเหลี่ยม								
	งานก่อสร้างประเภทงานทาง								
1	**งานรื้อโครงสร้างถนนเดิม**								
1.1	งานรื้อถอน Barrier เดิม	100.00	ม.	241.00	24,100.00	1.1704	282.06	28,206.64	
1.2	งานรื้อถอน ผิวจราจร ค.ส.ล. เดิม (25 ซ.ม.)	20,000.00	ตร.ม.	131.00	2,620,000.00	1.1704	153.32	3,066,448.00	
1.3	งานรื้อถอนทางเท้าเดิม	27,000.00	ตร.ม.	68.00	1,836,000.00	1.1704	79.58	2,148,854.40	
1.4	งานรื้อถอนป้ายบอกทาง M-6	3.00	แห่ง	26,889.00	80,667.00	1.1704	31,470.88	94,412.65	
1.5	งานรื้อคันหินรางตื้น	7,000.00	ม.	84.00	588,000.00	1.1704	98.31	688,195.20	
1.6	งานรื้อเก็บต้นไม้บริเวณเกาะกลาง	1.00	รายการ	100,310.00	100,310.00	1.1704	117,402.82	117,402.82	
2	**งานดิน**								
2.1	งานเตรียมพื้นที่เพื่อการก่อสร้าง	12,000.00	ตร.ม.	1.74	20,880.00	1.1704	2.03	24,437.95	
2.2	ค่าเจาะสำรวจดินก่อนการก่อสร้าง Boring Log	2.00	หลุม	50,000.00	100,000.00	1.1704	58,520.00	117,040.00	
2.3	งานทรายถมบริเวณทางเท้าหนาเฉลี่ย 0.20 ม.	27,000.00	ตร.ม	124.60	3,364,200.00	1.1704	145.83	3,937,459.68	
3	**งานรองพื้นทางและพื้นทาง**								
3.1	งานทรายถมเพื่อปรับระดับชั้นรองพื้นทาง สำหรับงานถนนหนาเฉลี่ย 0.20 ม.	15,000.00	ตร.ม.	124.60	1,869,000.00	1.1704	145.83	2,187,477.60	
4	**งานผิวทาง**								
4.1	งานชั้นแอสฟัลต์ยึดเกาะ (Tack Coat)	85,000.00	ตร.ม.	13.00	1,105,000.00	1.1704	15.21	1,293,292.00	
4.2	งานผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Overlay)หนา 5ซ.ม.	85,000.00	ตร.ม.	271.00	23,035,000.00	1.1704	317.17	26,960,164.00	
4.3	งานผิวจราจร ค.ส.ล.หนา 25 ซม. (รวมทรายรองพื้นและรอยต่อต่างๆ)	15,000.00	ตร.ม.	910.00	13,650,000.00	1.1704	1,065.06	15,975,960.00	
5	**งานโครงสร้าง** (อยู่ในบัญชีงานสะพาน)								
6	**งานเบ็ดเตล็ด**								
6.1	งานระบบระบายน้ำ								

รูปที่ 2.6 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 1

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานทาง

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	- ท่อระบายน้ำ ค.ส.ล. ขนาด ศ.ก. 0.40 ม.	1,500.00	ม.	1,170.00	1,755,000.00	1.1704	1,369.36	2,054,052.00	
	- ท่อระบายน้ำ ค.ส.ล. ขนาด ศ.ก. 0.60 ม.	1,200.00	ม.	1,880.00	2,256,000.00	1.1704	2,200.35	2,640,422.40	
	- บ่อพักในทางเท้า สำหรับท่อระบายน้ำ ค.ส.ล. ขนาด ศ.ก. 0.40 ม.	98.00	บ่อ	16,930.00	1,659,140.00	1.1704	19,814.87	1,941,857.45	
	- บ่อพักในทางเท้า สำหรับท่อระบายน้ำ ค.ส.ล. ขนาด ศ.ก. 0.60 ม.	67.00	บ่อ	21,450.00	1,437,150.00	1.1704	25,105.08	1,682,040.36	
	- บ่อพักในผิวจราจร สำหรับท่อระบายน้ำ ค.ส.ล. ขนาด ศ.ก. 0.60 ม.	53.00	บ่อ	21,710.00	1,150,630.00	1.1704	25,409.38	1,346,697.35	
	- งานต่อท่อใหม่เข้าบ่อพักเดิม (0.60 ม.)	53.00	จุด	800.00	42,400.00	1.1704	936.32	49,624.96	
	- ปรับปรุงบ่อพักบนทางจราจร	97.00	บ่อ	9,783.00	948,951.00	1.1704	11,450.02	1,110,652.25	
	- ปรับปรุงบ่อพักบนทางจราจรและทางเท้า	79.00	บ่อ	13,643.00	1,077,797.00	1.1704	15,967.76	1,261,453.60	
	- ปรับปรุงบ่อพักบนทางเท้า	97.00	บ่อ	4,643.00	450,371.00	1.1704	5,434.16	527,114.21	
6.2	งานคันหิน ทางเท้า และรางกันชน								
	- ก่อสร้างคันหินชนิดหล่อในที่สำหรับถนนคอนกรีต	7,000.00	ม.	674.00	4,718,000.00	1.1704	788.84	5,521,947.20	
	- ก่อสร้างทางเท้าปูกระเบื้องซีเมนต์ ขนาด 40X40X3.5 ซ.ม.	27,000.00	ตร.ม.	790.00	21,330,000.00	1.1704	924.61	24,964,632.00	
6.3	งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง								
	- เสาไฟแสงสว่างสูง 12.00 ม. แบบกิ่งเดี่ยวพร้อมดวงไฟฟ้า LED 1X120W พร้อมอุปกรณ์	230.00	ชุด	49,661.00	11,422,030.00	1.1704	58,123.23	13,368,343.91	
	ค่าทาสีและติดตั้งแผ่นสะท้อนแสง,ฐานราก และอุปกรณ์ประกอบ								
	- บ่อพักสายไฟ (1.20X1.20 ม.)พร้อมท่อและอุปกรณ์ประกอบ	18.00	ชุด	6,390.00	115,020.00	1.1704	7,478.85	134,619.40	
	- ท่อร้อยสายไฟฟ้าวางใต้ดิน/ยึดติดโครงสร้าง/ใต้ผิวจราจร พร้อมคอนกรีตหุ้ม	1.00	รายการ	2,190,118.00	2,190,118.00	1.1704	2,563,314.10	2,563,314.10	
	กล่องและอุปกรณ์ประกอบ								
	- สายไฟชนิด NYY พร้อมอุปกรณ์ประกอบ	1.00	รายการ	3,905,100.00	3,905,100.00	1.1704	4,570,529.04	4,570,529.04	
	- สายไฟชนิด IEC 01 พร้อมอุปกรณ์ประกอบ	1.00	รายการ	883,400.00	883,400.00	1.1704	1,033,931.36	1,033,931.36	
6.4	งานจราจรสงเคราะห์								
	- ทาสีเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง-สีเทอร์โมพลาสติก	4,800.00	ตร.ม.	250.00	1,200,000.00	1.1704	292.60	1,404,480.00	

รูปที่ 2.7 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 2

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานทาง

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	- ทาสีเครื่องหมายจราจรบนคันหิน	3,200.00	ตร.ม.	66.00	211,200.00	1.1704	77.24	247,188.48	
7	**งานจัดการเครื่องหมายจราจรระหว่างก่อสร้าง**								
	- งานจัดทำวิเคราะห์การจราจรและเทคนิคการจำลองตามสภาพจราจร	1.00	รายการ	400,000.00	400,000.00	1.1704	468,160.00	468,160.00	
	- งานจัดการจราจรและบำรุงรักษาถนนและป้องกันการจราจร ระหว่างการก่อสร้าง	1.00	รายการ	23,220,000.00	23,220,000.00	1.1704	27,176,688.00	27,176,688.00	
	- งานป้องกันและควบคุมมลภาวะระหว่างการก่อสร้าง	1.00	รายการ	4,940,000.00	4,940,000.00	1.1704	5,781,776.00	5,781,776.00	
	- งานทดสอบระบบหลังเสร็จสิ้นการก่อสร้างก่อนเปิดใช้งานจริง	1.00	รายการ	177,946.00	177,946.00	1.1704	208,267.99	208,267.99	
	รวม				133,883,410.00			156,697,143.00	

รูปที่ 2.8 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 3

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานสะพานและท่อเหลี่ยม

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	งานก่อสร้างประเภทงานทาง สะพานและท่อเหลี่ยม								
	งานก่อสร้างประเภทงานสะพานและท่อเหลี่ยม								
1	**งานรื้อโครงสร้างถนนเดิม**								
1.1	งานรื้อโครงสร้างสะพานข้ามคลองหนองปรือที่ STA.0+271.630 - STA.0+362.370	1.00	รายการ	2,324,137.00	2,324,137.00	1.1551	2,684,610.64	2,684,610.64	
2	**งานดิน**								
2.1	งานทรายถมบริเวณเกาะกลางหนาเฉลี่ย 0.60 ม.	20,000.00	ตร.ม.	373.80	7,476,000.00	1.1551	431.77	8,635,527.60	
3	**งานรองพื้นทางและพื้นทาง** (อยู่ในบัญชีงานทาง)								
4	**งานผิวทาง**								
4.1	แอสฟัลต์พ่นทับ(Tack Coat)	47,500.00	ตร.ม.	13.00	617,500.00	1.1551	15.01	713,274.25	
4.2	แอสฟัลติกคอนกรีต หนา 5 ซม.	47,500.00	ตร.ม.	260.10	12,354,750.00	1.1551	300.44	14,270,971.72	
5	**งานโครงสร้าง**								
5.1	งานโครงสร้าง(ทางยกระดับ)								
5.1.1	งานเสาเข็ม								
	- เสาเข็มเจาะ (Bored Pile) ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.00 ม.	520.00	ม.	7,630.00	3,967,600.00	1.1551	8,813.41	4,582,974.76	
	- เสาเข็มเจาะ (Bored Pile) ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.80 ม.	3,250.00	ม.	21,910.00	71,207,500.00	1.1551	25,308.24	82,251,783.25	
	- เสาเข็ม Driven Pile 0.40	9,480.00	ม.	1,393.20	13,207,536.00	1.1551	1,609.28	15,256,024.83	
	- เสาเข็ม Barrette Piles 1.20X3.00 ม.	4,810.00	ม.	38,409.00	184,747,290.00	1.1551	44,366.23	213,401,594.67	
	- ค่าทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเจาะกลม โดยวิธี Static Load Test (Dia 1.00 m.)	1.00	ต้น	1,428,045.00	1,428,045.00	1.1551	1,649,534.77	1,649,534.77	
	- ค่าทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเจาะกลม โดยวิธี Static Load Test (Dia 1.80 m.)	1.00	ต้น	1,964,805.00	1,964,805.00	1.1551	2,269,546.25	2,269,546.25	
	- ค่าทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็ม Barrette Piles 1.20X3.00 ม.โดยวิธี Static Load Test	1.00	ต้น	13,928,468.00	13,928,468.00	1.1551	16,088,773.38	16,088,773.38	
	- ค่าทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเจาะกลม โดยวิธี Dynamic Load Test (Dia 1.00 m.)	8.00	ต้น	64,000.00	512,000.00	1.1551	73,926.40	591,411.20	
	- ค่าทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็มเจาะกลม โดยวิธี Dynamic Load Test (Dia 1.80 m.)	50.00	ต้น	105,000.00	5,250,000.00	1.1551	121,285.50	6,064,275.00	

รูปที่ 2.9 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 4

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานสะพานและท่อเหลี่ยม

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	- ค่าทดสอบการรับน้ำหนักเสาเข็ม Barrette Piles 1.20X3.00 ม.โดยวิธี Dynamic Load Test	74.00	ต้น	141,000.00	10,434,000.00	1.1551	162,869.10	12,052,313.40	
	- ค่าทดสอบความสมบูรณ์ของเสาเข็มเจาะกลม โดยวิธี Sonic Logging Test (Dia 1.00 m.)	2.00	ต้น	12,500.00	25,000.00	1.1551	14,438.75	28,877.50	
	- ค่าทดสอบความสมบูรณ์ของเสาเข็มเจาะกลม โดยวิธี Sonic Logging Test (Dia 1.80 m.)	12.00	ต้น	16,500.00	198,000.00	1.1551	19,059.15	228,709.80	
	- ค่าทดสอบความสมบูรณ์ของเสาเข็ม Barrette Piles 1.20X3.00 ม. โดยวิธี Sonic Logging Test	18.00	ต้น	19,000.00	342,000.00	1.1551	21,946.90	395,044.20	
	- ค่าทดสอบความสมบูรณ์ของเสาเข็ม Seismic Test	132.00	ต้น	480.00	63,360.00	1.1551	554.44	73,187.13	
5.1.2	งานฐานราก								
	- PILE CAP TYPE F1 ขนาด 3.80 x 5.60 x 2.30 ม.	37.00	ฐาน	314,450.00	11,634,650.00	1.1551	363,221.19	13,439,184.21	
	- PILE CAP TYPE F2 ขนาด 3.00X3.00X2 ม.	50.00	ฐาน	125,600.00	6,280,000.00	1.1551	145,080.56	7,254,028.00	
5.1.3	งานเสา PIERS								
	- PILE TYPE C1 จำนวน 35 ต้น								
	สูงเฉลี่ย 14.20 ม.	5.00	ต้น	437,562.00	2,187,810.00	1.1551	505,427.86	2,527,139.33	
	สูงเฉลี่ย 14.50 ม.	30.00	ต้น	446,946.00	13,408,380.00	1.1551	516,267.32	15,488,019.73	
	- PILE TYPE C2 จำนวน 50 ต้น								
	สูงเฉลี่ย 4.50 ม.	2.00	ต้น	117,312.00	234,624.00	1.1551	135,507.09	271,014.18	
	สูงเฉลี่ย 4.95 ม.	1.00	ต้น	125,911.00	125,911.00	1.1551	145,439.79	145,439.79	
	สูงเฉลี่ย 5.30 ม.	1.00	ต้น	129,266.00	129,266.00	1.1551	149,315.15	149,315.15	
	สูงเฉลี่ย 6.30 ม.	1.00	ต้น	148,374.00	148,374.00	1.1551	171,386.80	171,386.80	
	สูงเฉลี่ย 6.70 ม.	1.00	ต้น	159,351.00	159,351.00	1.1551	184,066.34	184,066.34	
	สูงเฉลี่ย 7.05 ม.	1.00	ต้น	166,039.00	166,039.00	1.1551	191,791.64	191,791.64	
	สูงเฉลี่ย 7.30 ม.	1.00	ต้น	170,816.00	170,816.00	1.1551	197,309.56	197,309.56	
	สูงเฉลี่ย 8.00 ม.	1.00	ต้น	184,192.00	184,192.00	1.1551	212,760.17	212,760.17	
	สูงเฉลี่ย 8.10 ม.	1.00	ต้น	186,103.00	186,103.00	1.1551	214,967.57	214,967.57	

รูปที่ 2.10 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 5

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานสะพานและท่อเหลี่ยม

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	สูงเฉลี่ย 9.05 ม.	1.00	ต้น	207,589.00	207,589.00	1.1551	239,786.05	239,786.05	
	สูงเฉลี่ย 9.20 ม.	1.00	ต้น	210,455.00	210,455.00	1.1551	243,096.57	243,096.57	
	สูงเฉลี่ย 9.70 ม.	1.00	ต้น	220,010.00	220,010.00	1.1551	254,133.55	254,133.55	
	สูงเฉลี่ย 10.50 ม.	1.00	ต้น	235,296.00	235,296.00	1.1551	271,790.40	271,790.40	
	สูงเฉลี่ย 11.00 ม.	1.00	ต้น	244,851.00	244,851.00	1.1551	282,827.39	282,827.39	
	สูงเฉลี่ย 11.20 ม.	1.00	ต้น	248,672.00	248,672.00	1.1551	287,241.02	287,241.02	
	สูงเฉลี่ย 11.50 ม.	1.00	ต้น	254,405.00	254,405.00	1.1551	293,863.21	293,863.21	
	สูงเฉลี่ย 12.50 ม.	2.00	ต้น	273,513.00	547,026.00	1.1551	315,934.86	631,869.73	
	สูงเฉลี่ย 12.70 ม.	1.00	ต้น	277,335.00	277,335.00	1.1551	320,349.65	320,349.65	
	สูงเฉลี่ย 13.20 ม.	1.00	ต้น	286,889.00	286,889.00	1.1551	331,385.48	331,385.48	
	สูงเฉลี่ย 13.70 ม.	1.00	ต้น	296,443.00	296,443.00	1.1551	342,421.30	342,421.30	
	สูงเฉลี่ย 13.80 ม.	1.00	ต้น	298,354.00	298,354.00	1.1551	344,628.70	344,628.70	
	สูงเฉลี่ย 14.20 ม.	1.00	ต้น	305,998.00	305,998.00	1.1551	353,458.28	353,458.28	
	สูงเฉลี่ย 14.40 ม.	2.00	ต้น	309,819.00	619,638.00	1.1551	357,871.92	715,743.85	
	สูงเฉลี่ย 14.60 ม.	4.00	ต้น	316,974.00	1,267,896.00	1.1551	366,136.66	1,464,546.66	
	สูงเฉลี่ย 14.80 ม.	1.00	ต้น	320,796.00	320,796.00	1.1551	370,551.45	370,551.45	
	สูงเฉลี่ย 14.90 ม.	15.00	ต้น	322,707.00	4,840,605.00	1.1551	372,758.85	5,591,382.83	
	สูงเฉลี่ย 15.00 ม.	3.00	ต้น	324,618.00	973,854.00	1.1551	374,966.25	1,124,898.75	
	สูงเฉลี่ย 15.10 ม.	1.00	ต้น	326,529.00	326,529.00	1.1551	377,173.64	377,173.64	
	- PILE TYPE C3 จำนวน 2 ต้น								
	สูงเฉลี่ย 11.40 ม.	1.00	ต้น	479,954.00	479,954.00	1.1551	554,394.86	554,394.86	
	สูงเฉลี่ย 11.70 ม.	1.00	ต้น	488,106.00	488,106.00	1.1551	563,811.24	563,811.24	

รูปที่ 2.11 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 6

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานสะพานและท่อเหลี่ยม

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
5.1.4	งาน SUPERSTRUCTURE					1.1551			
	- VIADUCT TYPE (กว้าง 16.90 ม.)	1,975.00	ม.	204,150.00	403,196,250.00	1.1551	235,813.66	465,731,988.37	
	- VIADUCT TYPE (กว้าง 7.80 ม.)	2,429.00	ม.	104,700.00	254,316,300.00	1.1551	120,938.97	293,760,758.13	
5.1.5	งานพื้นและราวกันชนสะพาน								
	- ราวสะพาน(คอนกรีต) EDGE BARRIER	12,500.00	ม.	4,174.00	52,175,000.00	1.1551	4,821.38	60,267,342.50	
	- ราวสะพาน(คอนกรีต) CENTRAL BARRIER	1,800.00	ม.	3,077.00	5,538,600.00	1.1551	3,554.24	6,397,636.86	
	- ราวกันชนปรับระดับ (Termination Barrier)	8.00	ชุด	11,471.00	91,768.00	1.1551	13,250.15	106,001.21	
5.1.6	งานโครงสร้างปรับการทรุดตัว								
	- ABUTMENT STRUCTURE (กว้าง 6.90 ม.)	4.00	แห่ง	2,242,680.00	8,970,720.00	1.1551	2,590,519.66	10,362,078.67	
	- TRANSITION STRUCTURE (กว้าง 6.90 ม.)	4.00	แห่ง	2,504,480.00	10,017,920.00	1.1551	2,892,924.84	11,571,699.39	
	- ทรายถม(โครงสร้างเชิงลาดสะพาน)	2,000.00	ลบ.ม	792.00	1,584,000.00	1.1551	914.83	1,829,678.40	
5.1.7	งานติดตั้งระบบระบายน้ำสำหรับโครงสร้าง								
	- BRIDGE GULLY TYPE - A	1,020.00	ชุด	3,500.00	3,570,000.00	1.1551	4,042.85	4,123,707.00	
	- HDPE PIPE Dia.225 m.m. พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ตามแบบและรายการ	7,500.00	ม.	1,374.00	10,305,000.00	1.1551	1,587.10	11,903,305.50	
	- HDPE PIPE Dia.160 m.m. พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ตามแบบและรายการ	5,200.00	ม.	708.00	3,681,600.00	1.1551	817.81	4,252,616.16	
	- HDPE PIPE Dia.100 m.m. พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ตามแบบและรายการ	500.00	ม.	229.00	114,500.00	1.1551	264.51	132,258.95	
5.2	งานโครงสร้างสะพานข้ามคลองหนองปรือที่ STA.0+271.630 - STA.0+362.370								
	- โครงสร้างสะพาน	1.00	รายการ	4,396,059.42	4,396,059.41	1.1551	5,077,888.23	5,077,888.22	
	- โครงสร้างปรับการทรุดตัว	1.00	รายการ	19,731,476.00	19,731,476.00	1.1551	22,791,827.92	22,791,827.92	
	- BARRIER ราวสะพานพร้อมทางเท้า	1.00	รายการ	1,459,773.00	1,459,773.00	1.1551	1,686,183.79	1,686,183.79	
	- เขื่อนกันดิน ค.ส.ล. ยาว 42 ม.	1.00	รายการ	1,194,460.00	1,194,460.00	1.1551	1,379,720.74	1,379,720.74	
6	**งานเบ็ดเตล็ด**								
6.1	งานแผ่นและฐานรองโครงสร้างสะพานยกระดับ								

รูปที่ 2.12 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 7

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานสะพานและท่อเหลี่ยม

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	- POT BEARING SLIDING GUIDED	22.00	ชุด	135,600.00	2,983,200.00	1.1551	156,631.56	3,445,894.32	
	- POT BEARING FREE SLIDING	24.00	ชุด	124,800.00	2,995,200.00	1.1551	144,156.48	3,459,755.52	
6.2	งานรอยต่อเพื่อการขยายตัวของสะพาน								
	- Expansion Joint (Total Movement Capacity min 200mm.)	130.00	ม.	40,053.00	5,206,890.00	1.1551	46,265.22	6,014,478.63	
6.3	งานระบบระบายน้ำ								
	- Catch Basin 2.50X0.80 ม.	10.00	บ่อ	29,010.00	290,100.00	1.1551	33,509.45	335,094.51	
	- U-ditch 0.30ม. Width	150.00	ม.	3,380.00	507,000.00	1.1551	3,904.23	585,635.70	
	- U-ditch Steel Grating Cover (0.39X1.00 ม.)	150.00	ฝา	3,100.00	465,000.00	1.1551	3,580.81	537,121.50	
6.4	งานคันหิน ทางเท้า และราวกันชน								
	- ก่อสร้างคันหินชนิดหล่อในที่สำหรับถนนคอนกรีต (เกาะกลาง)	8,000.00	ม.	674.00	5,392,000.00	1.1551	778.53	6,228,299.20	
	- เกาะกลางปูกระเบื้องซีเมนต์ ขนาด 40 X 40 X 3.5 ซ.ม.	20,000.00	ตร.ม.	790.00	15,800,000.00	1.1551	912.52	18,250,580.00	
6.5	งานกำแพงดูดซับเสียง NOISE BARRIER								
	- สร้างกำแพงดูดซับเสียง NOISE BARRIER ทำด้วยพลาสติกเสริมแรงด้วยใยแก้ว (FRB)	3,752.00	ตร.ม.	9,327.00	34,994,904.00	1.1551	10,773.61	40,422,613.61	
	ติดตั้งพร้อมเสาเหล็ก H-Beam								
	- สร้างกำแพงกันเสียงทำจากวัสดุอะคริลิค ติดตั้งพร้อมเสาเหล็ก H-Beam	3,752.00	ตร.ม.	8,927.00	33,494,104.00	1.1551	10,311.57	38,689,039.53	
6.6	งานจราจรสงเคราะห์								
	- ป้ายบังคับ บ.3-บ.54+M-1	1.00	ชุด	3,316.00	3,316.00	1.1551	3,830.31	3,830.31	
	- ป้ายเตือน ต.31-ต.54+M-1	10.00	ชุด	3,316.00	33,160.00	1.1551	3,830.31	38,303.11	
	- ป้ายจำนวน 2 ชิ้น บ.3-บ.55+ต.72,ต.73+M-3	10.00	ชุด	6,030.00	60,300.00	1.1551	6,965.25	69,652.53	
	- ป้ายจำนวน 2 ชิ้น ต.62 + ต.71 + M-3 (ป้ายจราจรทั่วไป)	4.00	ชุด	6,030.00	24,120.00	1.1551	6,965.25	27,861.01	
	- ป้ายบอกทางชนิดเหนือศีรษะ OH-1 & OH-2, OH-3 & OH-4 +M-6 (ป้ายจราจรทั่วไป)	4.00	ชุด	842,883.00	3,371,532.00	1.1551	973,614.15	3,894,456.61	
	- ทาสีเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง-สีเทอร์โมพลาสติก	3,600.00	ตร.ม.	250.00	900,000.00	1.1551	288.77	1,039,590.00	
	- ทาสีเครื่องหมายจราจรบนคันหิน	3,200.00	ตร.ม.	66.00	211,200.00	1.1551	76.23	243,957.12	

รูปที่ 2.13 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 8

แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม

งานก่อสร้างประเภทงานสะพานและท่อเหลี่ยม

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
6.7	งานระบบไฟฟ้าส่องสว่าง								
	- เสาไฟแสงสว่างสูง 12.00 ม. แบบกิ่งเดี่ยวพร้อมดวงไฟฟ้า LED 1X120W พร้อมอุปกรณ์	183.00	ชุด	49,661.00	9,087,963.00	1.1551	57,363.42	10,497,506.06	
	ค่าทาสีและติดตั้งแผ่นสะท้อนแสง,ฐานราก และอุปกรณ์ประกอบ								
	- โคมไฟฟ้า SOFFIT LANTERN LED 1 X 120W. พร้อมอุปกรณ์ประกอบ (ติดใต้สะพาน)	177.00	ชุด	9,759.00	1,727,343.00	1.1551	11,272.62	1,995,253.89	
	- ตู้จ่ายไฟถนน SUPPLY PILLAR ,ตู้ควบคุมไฟถนน และอุปกรณ์ประกอบ	1.00	รายการ	907,191.00	907,191.00	1.1551	1,047,896.32	1,047,896.32	
	- ท่อร้อยสายไฟฟ้า/ยึดติดโครงสร้าง/ใต้ผิวจราจร และอุปกรณ์ประกอบ	1.00	รายการ	4,180,500.00	4,180,500.00	1.1551	4,828,895.55	4,828,895.55	
	- สายไฟชนิด NYY พร้อมอุปกรณ์ประกอบ	1.00	รายการ	6,040,500.00	6,040,500.00	1.1551	6,977,381.55	6,977,381.55	
	- สายไฟชนิด IEC 01 พร้อมอุปกรณ์ประกอบ	1.00	รายการ	1,099,900.00	1,099,900.00	1.1551	1,270,494.49	1,270,494.49	
6.8	งานติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)	1.00	รายการ	8,676,250.00	8,676,250.00	1.1551	10,021,936.37	10,021,936.37	
7	**งานจัดการเครื่องหมายจราจรระหว่างก่อสร้าง** (อยู่ในบัญชีงานทาง)								
	รวม				1,296,809,307.41			1,497,944,430.68	

รูปที่ 2.14 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 9

แบบสรุปค่าใช้จ่ายพิเศษตามข้อกำหนดและค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นต้องมี

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

สถานที่ก่อสร้าง เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการโยธา เลขที่ - แบบเลขที่ -

คำนวณราคาโดย คณะกรรมการราคากลาง เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 รายการเลขที่ -

ลำดับที่	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย	ค่างาน	Factor F	ราคาต่อหน่วย x FF	ค่าก่อสร้าง	หมายเหตุ
	ค่าใช้จ่ายพิเศษตามข้อกำหนดและค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นต้องมี								
1	สำนักงานสนามของโครงการ	1.00	รายการ	1,632,200.00	1,632,200.00	1.0000	1,632,200.00	1,632,200.00	
2	ครุภัณฑ์,อุปกรณ์สำนักงานสนาม	1.00	รายการ	804,370.00	804,370.00	1.0000	804,370.00	804,370.00	
3	ค่าน้ำประปา ไฟฟ้า และโทรศัพท์ในสำนักงาน	1.00	รายการ	198,000.00	198,000.00	1.0000	198,000.00	198,000.00	
4	ค่าจ้างพนักงาน ค่าทดสอบวัสดุและค่าบันทึกภาพโครงการ	1.00	รายการ	2,880,000.00	2,880,000.00	1.0000	2,880,000.00	2,880,000.00	
5	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเพื่อควบคุมงาน	1.00	รายการ	4,640,000.00	4,640,000.00	1.0000	4,640,000.00	4,640,000.00	
6	ค่าธรรมเนียม ค่าอุปกรณ์มาตรไฟฟ้า ค่าดำเนินการ และอื่นๆ	1.00	รายการ	217,800.00	217,800.00	1.0000	217,800.00	217,800.00	
	รวม				10,372,370.00			10,372,370.00	

เหตุผลความจำเป็น โครงการมีความจำเป็นในการใช้สำนักงานสนามสำหรับผู้ควบคุมงานและอุปกรณ์และค่าใช้จ่ายพิเศษในสำนักงาน และการขนส่งเพื่อการควบคุมงาน และค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นต้องมี ตามรายการข้างต้น ที่ระบุไว้ในแบบแปลนและรายการก่อสร้าง

หมายเหตุ

การกำหนดราคาค่าวัสดุ

1 ตามสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้ากระทรวงพาณิชย์ เผยแพร่

2 รายการที่ ข้อ 1 ไม่มีเผยแพร่ ใช้ตามสำนักงานพาณิชย์จังหวัดที่ใกล้เคียง ใช้เผยแพร่ (ที่มีเผยแพร่ราคาวัสดุ) โดยใช้จังหวัดที่มีศาลากลางใกล้กับสถานที่ก่อสร้างมากที่สุด เดือนที่เผยแพร่ กรกฎาคม 2562

3 รายการที่ ข้อ 1 และ ข้อ 2 ไม่มีเผยแพร่ สืบจากร้านค้าหรือตัวแทนจำหน่ายในท้องที่ส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยใช้ร้านค้าหรือตัวแทนจำหน่ายที่ใกล้สถานที่ก่อสร้างมากที่สุดออกไปเป็นลำดับ โดยใช้ค่าเฉลี่ย (ไม่รวมค่าขนส่ง)

4 ใช้ราคาวัสดุจากแหล่งอื่นหรือแหล่งผลิต เฉพาะรายการที่ค่าวัสดุเมื่อรวมกับค่าขนส่งแล้ว ถูกกว่าที่ได้จาก ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

การกำหนดราคาค่าแรงงาน

1 ตามตารางค่าดำเนินการและค่าเสื่อมราคาเครื่องจักร

2 รายการที่ ข้อ 1 ไม่มีกำหนดใช้ ตามบัญชีค่าแรงงาน/ดำเนินการสำหรับการถอดแบบคำนวณราคากลางงานก่อสร้างกรมบัญชีกลางกระทรวงกลางคลัง ใช้เผยแพร่ ฉบับปรับปรุง เดือน มีนาคม 2560

3 รายการที่ ข้อ 1 ไม่มีกำหนดและข้อ 2 ไม่มีเผยแพร่ ใช้ร้อยละ 30-37 ของราคาวัสดุ

4 รายการที่ ข้อ 1 ไม่มีกำหนดและข้อ 2 ไม่มีเผยแพร่ และไม่เป็นไปตาม ข้อ 3 กำหนดตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะงาน

รูปที่ 2.15 แบบสรุปราคากลางงานก่อสร้างทาง สะพานและท่อเหลี่ยม หน้าที่ 10

2.2 แนวคิดและทฤษฎีในการวิจัย

2.2.1 แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วมพัฒนาของประชาชน

กฤตภาส อุตรวีรการ(2547) การดำเนินงานของหมู่บ้าน เพื่อให้เกิดการพัฒนาชนบทในแนวใหม่นั้น จะกำหนดจุดเน้นโดยประชาชน เพื่อให้ประชาชนช่วยตัวเอง และทางราชการหรือองค์กรอื่น ๆ ให้การสนับสนุนเข้าช่วยเหลือภายหลัง โดยแท้จริงแล้วการมีส่วนร่วมของประชาชนควรจะมีอยู่ทุกขั้นตอนของ ขบวนการพัฒนา เริ่มตั้งแต่ร่วมกันคิด ร่วมกันวางแผน ร่วมกันปฏิบัติและร่วมกันทำนุบำรุงรักษาตลอดจนการกำหนดเป้าหมาย การตัดสินใจเรื่องราวต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อชุมชน ในการดำเนินการการมีส่วนร่วมของ ประชาชน ในการพัฒนาชนบทนั้น ได้มีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบและประเภทไว้ด้วยกันหลาย ๆ ทัศนะ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาถึงการดำเนินงานและการพัฒนาหมู่บ้าน

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (2517) กล่าวว่ารูปแบบของการมีส่วนร่วมของประชาชนมีดังนี้ ประชาชนมีส่วน ร่วมโดยตรง โดยผ่านองค์กรที่จัดตั้งขึ้นโดยประชาชนและการรวมกลุ่มเยาวชนต่างๆ ประชาชนมีส่วนร่วม ทางอ้อม โดยผ่านองค์กรประชาชน กรรมการของกลุ่มหรือชุมชน และการที่ประชาชนมีส่วนร่วมโดยเปิด โอกาสให้ผ่านองค์กรที่ไม่ใช่ผู้แทนประชาชน เช่น หน่วยงาน หรือสถาบันที่เชิญชวน หรือเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเมื่อใดก็ได้ตลอดเวลา เป็นต้น

ไพรัตน์ เตชะรินทร์ (2527) ได้กล่าวถึงรูปแบบการมีส่วนร่วมไว้ดังนี้ 1) องค์กรประชาชนที่จัดตั้งขึ้น อย่างเป็นทางการ้องค์กรเหล่านี้จะมีการจดทะเบียนในรูปแบบของสมาคมหรือมูลนิธิตามกฎหมาย 2) องค์กร ประชาชนที่จัดตั้งขึ้นอย่างไม่เป็นทางการจะมีการรวมตัวกันเพื่อทำประโยชน์ต่อส่วนรวม เช่น ลูกเสือชาวบ้าน ชมรมศิษย์เก่า และชมรมกีฬา เป็นต้น และ3) ตัวแทนบุคคลหรือตัวแทนองค์กรเอกชน เข้าร่วม เป็นคณะกรรมการในรูปแบบต่าง ๆ เป็นการเฉพาะกิจ นอกจากนี้ท่านยังได้กล่าวถึงลักษณะของการมีส่วนร่วม ของประชาชนในการที่จะช่วยพัฒนาหมู่บ้าน หรือชุมชน ได้แก่ 1) ประชาชนร่วมทำการศึกษา ค้นหาปัญหา และสาเหตุของปัญหาของชุมชน หรือความต้องกาของชุมชน 2) ประชาชนร่วมคิดหาและสร้างรูปแบบและวิธีการพัฒนาเพื่อแก้ไขลดปัญหาของชุมชน หรือสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน ตลอดจนสนอง ความต้องการของประชาชน 3) ประชาชนร่วมนโยบาย หรือแผนงาน หรือโครงการหรือกิจกรรมเพื่อขจัด และแก้ปัญหาตลอดจนสนองความต้องการของสังคม 4) ประชาชนร่วมกันตัดสินใจที่เป็นประโยชน์ในการที่จะ ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม 5) ประชาชนร่วมจัด หรือปรับปรุงระบบ บริหารงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล 6) ประชาชนร่วมลงทุนในกิจกรรมโครงการของชุมชน ตามขีด ความสามารถของตนเอง 7) ประชาชนร่วมปฏิบัติตามนโยบายแผนงานโครงการและกิจกรรมให้บรรลุตาม เป้าหมาย และ8) ประชาชนร่วมติดตาม ควบคุม ประเมินผล และร่วมบำรุงรักษาโครงการกิจกรรมที่ได้ กำหนดโดยเอกชนและรัฐบาลให้ประโยชน์ได้ตลอดไป

การพัฒนาชุมชนไม่ว่าจะจัดขึ้นในรูปแบบใด ๆ ก็ตามสิ่งที่ควรคำนึงถึง คือประชาชนสามารถพึ่งตนเองได้ ทั้งนี้โดยหน่วยงานไม่ว่าจะเป็นรัฐหรือเอกชน เป็นผู้ให้การสนับสนุนช่วยเหลือในส่วนที่คิดว่าเกิน ความสามารถของประชาชนที่จะกระทำได้ ความสำเร็จของการพัฒนาแบบระดมความร่วมมือตองอาศัยการร่วมแรงร่วมใจและร่วมสนับสนุนด้ายปัจจัยที่สำคัญมีอยู่ 3 ประการ (อำนาจ อนันตชัย. 2526) ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1) การเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจของประชาชนเริ่มตั้งแต่การมีปัญหา สาเหตุของปัญหา การแก้ปัญหา ความคิดที่จะทำโครงการอะไร ซึ่งเกิดประโยชน์ต่อประชาชน โดยการใช้ประโยชน์จากแรงงานและทรัพยากรท้องถิ่นอย่างเต็มที่

2) การผสมผสานด้านแรงงานและโครงการของส่วนราชการโดยการพัฒนาความรู้ทักษะกระบวนการความสามารถด้านประชาชนคุณภาพของเจ้าหน้าที่เพื่อแก้ปัญหาความเดือดร้อน เสนองผลประโยชน์ได้อย่างถูกต้องตามเวลาและสถานที่

3) การสร้างองค์กรท้องถิ่น กลไกการปะสาน งบประมาณ ปัจจัย การดำเนินงานทั้งภาครัฐบาลและเอกชนความต้องการอันจำเป็นของประชาชน

การมีส่วนร่วมจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อประชาชนยอมรับความสำคัญในสิ่งนั้นว่าเป็นสิ่งที่ตรงกับความปรารถนาและผลประโยชน์ของตนเอง การกระทำใด ๆ ของ บุคคลนั้นจะขึ้นอยู่กับตัวแปร 4 ประการคือ

1) ผลตอบแทนที่ได้รับนั้นเหมาะสมกับบทบาทหน้าที่ๆ เขาครอบครองเพียงใด

2) ความพอใจหรือความไม่พอใจต่อผลที่ได้รับ

3) เมื่อเปรียบเทียบกับผู้อื่นแล้ว เขาเชื่อว่าเขาจะต้องได้รับผลนั้น

4) เข้ามีโอกาสที่จะได้รับผลตอบแทน ตามความคาดหวัง

ดังนั้นความพอใจจากสิ่งนั้นเพิ่มขึ้นหากเขาได้รับผลตอบแทนเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามความพอใจต่อสูงนั้นจะลดลงถ้าเขาได้รับผลตอบแทนลดลง

2.2.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความพึงพอใจ

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความพึงพอใจนั้น พบว่าปัจจัยต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจสามารถ พิจารณาได้ดังต่อไปนี้

Herzberg et al. (1959) พบว่ามีปัจจัยหลัก 2 ประการได้แก่ กิจกรรมโดยที่พิจารณาที่เนื้อหาของ กิจกรรมและสภาพแวดล้อมของกิจกรรมงานวิจัยนี้ได้ถูกรู้จักกันในนามของทฤษฎีเฮร์สเบิร์ก โดยพิจารณาจาก ปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้ศึกษามาอย่างต่อเนื่อง และพบปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจ ได้แก่ การประสบ ความสำเร็จในงาน หรือกิจกรรมและความก้าวหน้า และประการสุดท้าย ลักษณะตัวของกิจกรรมหรือเนื้อหาเอง ข้อสรุปปีการศึกษาของ เฮร์สเบิร์ก สรุปได้ว่าองค์ประกอบทางด้านปัจจัยก่อให้เกิดความพึงพอใจจะนำไปสู่ ความพึงพอใจอย่างแท้จริง

ทฤษฎีของมาสโลว์ (Maslow 1943) ที่เป็นแนวคิดที่รู้กันอย่างแพร่หลาย คือทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจ ได้อธิบายถึงลำดับขั้นตอนความต้องการของมนุษย์ออกเป็นขั้นตอน ดังนี้

1) ความต้องการด้านร่างกาย เช่น อาหาร น้ำ ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค ความต้องการทางเพศ ความต้องการพักผ่อนหย่อนใจ

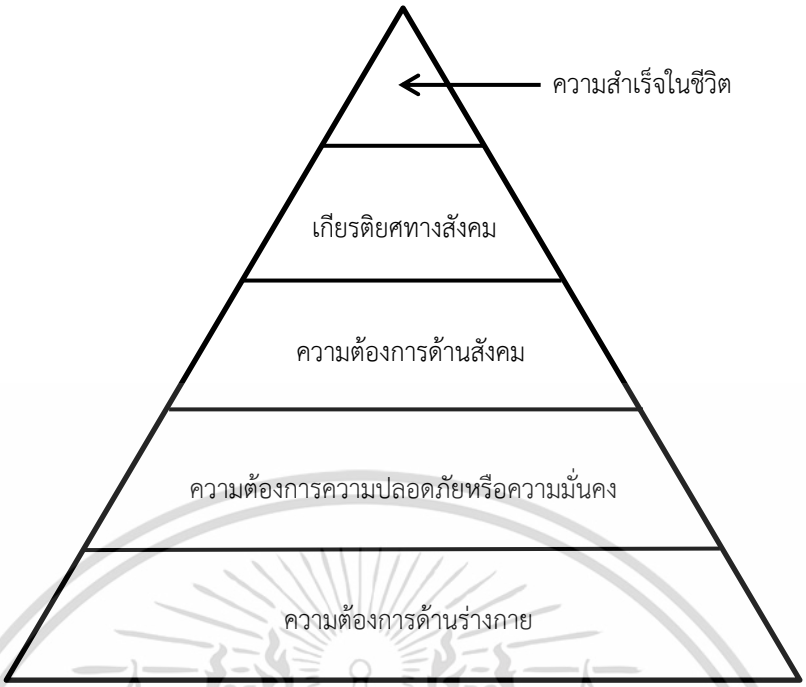
2) ความต้องการความปลอดภัย หรือความมั่นคง

3) ความต้องการด้านสังคม เป็นความต้องการเกี่ยวกับการอยู่ร่วมกันและยอมรับจากผู้อื่น

4) ความต้องการเกียรติยศทางสังคม คือความต้องการให้บุคคลอื่น ๆ ในสังคมยกย่องสรรเสริญ

5) ความต้องการที่จะได้รับความสำเร็จในชีวิต เป็นลักษณะความต้องการสูงสุดของมนุษย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.16 แสดงทฤษฎีของมาสโลว์ (Maslow 1943)

Critchified and Ballanchy (1962) มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจอันเกิดจากการบรรลุ ขั้นตอนแต่ละขั้นตอนตามแนวคิดของมาสโลว์ โดยกล่าวว่าเมื่อมนุษย์ได้รับการตอบสนองตรงตามความต้องการแล้ว การตอบสนองนั้นจะมิได้รับแรงจูงใจอีกต่อไป และจะมีลักษณะไม่พึงพอใจอีกต่อไปด้วย และนอกจากนั้น ลักษณะความต้องการของมนุษย์ในแต่ละขั้นจะมีความต้องการในแต่ละขั้นที่ครอบงากันอยู่ ตลอดเวลา โดยเมื่อความต้องการขั้นใดได้รับการตอบสนองความต้องการแล้ว ความต้องการในขั้นต่อ ๆ ไปจะเข้ามาแทนที่โดยไม่จำเป็นว่าขั้นตอบนั้นๆ ต้องได้รับการตอบสนองอย่างเต็มที่โดยองค์ประกอบของความพึงพอใจนกวิชาการหลายท่านได้กล่าวถึงองค์ประกอบต่าง ๆ โดยอาจนำเอามาพิจารณาได้

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

Van Dersal (1986) ได้กล่าวถึงปัจจัย หรือตัวแปรที่เอื้ออำนวยต่อความพึงพอใจนั้น ประกอบด้วย นโยบายและการบริหารของหน่วยงาน หรือดังกรณีนั้น ๆ สภาพลักษณะกิจกรรม ความสัมพันธ์ผู้ร่วมกิจกรรม และผู้เกี่ยวข้องกับกิจกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม

กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง ได้ให้ความหายและขอบเขตของงานก่อสร้างทาง สะพาน และท่อเหลี่ยม ไว้ดังนี้

งานก่อสร้างทาง หมายถึง การก่อสร้าง การขยาย การบูรณะ หรือการบำรุงรักษาทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจร สาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน เหนือพื้นดิน ใต้พื้นดิน หรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนอกจากทางรถไฟ และให้ความหมายรวมถึงที่ดิน พืช พันธ์ไม้ทุกชนิด ท่อกลม รางระบายน้ำ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมาย เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร ที่พักริมทาง และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทางบรรดาที่มีอยู่ หรือที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวง และเพื่อประโยชน์แก่งานทาง หรือผู้ใช้ทางหลวงนั้น

งานก่อสร้างสะพานและท่อเหลี่ยม หมายถึง การก่อสร้าง การขยาย การบูรณะ หรือการบำรุงรักษาสะพาน ท่อเหลี่ยม และสะพานลอยคนเดิมข้าม ซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน เหนือพื้นดิน ใต้พื้นดิน หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนอกจากทางรถไฟ และให้หมายความรวมถึงอุโมงค์ ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวง และเพื่อประโยชน์แก่งานทางนั้นด้วย

2.2.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับผลกระทบ

เสถียร เหลืองอร่าม (2527) กล่าวว่า ผลกระทบ หมายถึง ผลประโยชน์และหรือผู้ผลเสียหายอันเกิดขึ้นจากการกระทำเรื่องใด เรื่องหนึ่งโดยตรง

วีรยุทธ วิเชียรโชติ (2516) กล่าวว่า ผลกระทบ หมายถึง การแยกแยะปัญหาของสังคมเพื่อให้ทราบถึงองค์ประกอบอันเป็นธรรมชาติ และที่เป็นปัญหา รวมถึงการสืบสาวหาสาเหตุของปัญหาต่าง ๆ เหล่านั้นตลอดจนการเสนอวิธีแก้ไขปัญหา

Bryant & White (1982) กล่าวว่า ผลกระทบ หมายถึง ผลที่ตามมาจากผลผลิต เช่น ถ้ามีการรักษาพยาบาลเพิ่มขึ้น เป็นผลผลิตของโครงการผลกระทบอย่างหนึ่งก็คือการลดการตายของทารก

บันลือ สุทธารมณ์ (2527) กล่าวว่า ผลกระทบ หมายถึง ผลในชั้นมัธยมและผลในขั้นต่อ ๆ ไปของการเปลี่ยนแปลง

อนันต์ เกตุวงศ์ (2532) ได้ให้ความหมายของผลกระทบว่า หมายถึง ผลที่ตามมาจากผลงานหรือผลผลิต หรือผลประโยชน์ในระดับประถม (Primary Effects) ของแผนหรือโครงการ ผลกระทบอาจเป็นได้ทั้งทางบวกและทางลบ และอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายและมิใช้กลุ่มเป้าหมายและอนาคต

Murphy (1981) ผลกระทบ เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นได้เสมอด้วยเหตุผลหลายประการโดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความสัมพันธ์ที่เป็นเหตุเป็นผลต่อกันของการเปลี่ยนแปลงระดับประถมศึกษาไปสู่ระดับต่อ ๆ ไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Dye (1982) ได้กล่าวถึงทฤษฎีผลกระทบ ซึ่งสรุปผลกระทบ แบ่งผลกระทบได้เป็นประเภทต่าง ๆดังนี้

1. การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมเนื้อหา (Content) สามารถแบ่งออกได้เป็นหลายรูปแบบ

1.1) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับกระบวนการผลิต และกระบวนการกระจายสินค้าหรือบริการ เช่น ผลกระทบนโยบายที่มีต่อรายได้ต่อหัวต่อคน

1.2) ผลกระทบทางการเมือง หมายถึง ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการจัดผลประโยชน์ ทางด้านวัตถุ ตำแหน่ง หน้าที่ และเกียรติยศชื่อเสียง โดยมุ่งที่จะตอบคำถาม “ใครได้ ใครเสีย อะไร เมื่อไร และ อย่างไร”

1.3) ผลกระทบทางการกายภาพ หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นทางวัตถุตามธรรมชาติ หรือชีววิทยา เช่น ผลกระทบที่ทำให้เกิดโรคมะเร็งจากการส่งเสริมการสูบบุหรี่

1.4) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อ หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสภาพนิเวศวิทยาทาง อากาศ น้ำ เสียง และทางเดิน

1.5) ผลกระทบทางสังคม หมายถึง ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับวิถีดำเนินชีวิตของราษฎร ในแง่ของระบบ คุณค่าและพฤติกรรมที่ทางสังคม

2. การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมของความเป็นจริงที่เกิดขึ้น (Reality) เราอาจแบ่งได้เป็น สองประเภทใหญ่ ๆ คือผลกระทบในเชิงภาวะวิสัย (Objective Impact) ซึ่งได้แก่ ผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยไม่ขึ้นอยู่กับความรู้สึกนึกคิดของคน เช่น การดำเนินนโยบายคุมกำเนิด จะทำให้สัดส่วน ของผู้สูงอายุสูงขึ้นไม่ว่าใครจะรับรู้หรือไม่ เช่นนี้ก็จะเกิดขึ้นประเภทหนึ่งคือผลกระทบเชิงอัตวิสัย (Subjective Impact) ได้แก่ผลกระทบที่เกิดขึ้นในความรู้สึกนึกคิดภายจิตใจต่อความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ได้แก่ ด้านสังคมและวัฒนธรรม ความขัดแย้ง เป็นต้น

3. การแบ่งตามแง่มุมของทิศทางที่กระทบ (Impact) คือผลกระทบโดยตรง (Direction Impact) ผลกระทบทางอ้อม (Indirection Impact)

4. การแบ่งตามแง่มุมของคุณค่า (Value) ของผลกระทบอาจแบ่งได้เป็นผลกระทบใน เชิงบวก (Position Impact) หมายถึง ผลกระทบที่เป็นสิ่งที่พึงปรารถนา และผลกระทบในเชิงลบ (Negative Impact) ได้แก่ ผลกระทบที่ไม่เป็นที่พึงปรารถนา

5. การแบ่งผลกระทบตามช่วงเวลา คือผลกระทบในระยะสั้น หมายถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบัน และผลกระทบระยะยาว หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นในอนาคต

6. การแบ่งผลกระทบตามขอบเขตที่เกิดขึ้น สามารถแบ่งออกได้เป็นผลกระทบที่มีผลใน วงกว้าง และผลกระทบที่มีผลในวงแคบ

สรุปได้ว่า ผลกระทบ หมายถึง ผลการเปลี่ยนแปลงผลงานที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลดี หรือผลเสียในระยะยาวอย่างไร โดยประโยชน์ที่ลงสู่ประชาชนนั้นประชาชนจะได้รับประโยชน์ อะไรบ้าง จากการดำเนินการของโครงการนี้ที่สามารถแสดงผลประโยชน์ต่อสังคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 งานวิจัยภายในประเทศ

ฉัตรชัย อำนาจบุดดี (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง โดยได้กำหนดขนาดกลุ่ม ตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย คือประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่สายทางที่ครอบคลุมพื้นที่ใน 5 ตำบลของพื้นที่ อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง เนื่องจากจำนวนประชากรมีจำนวนมาก จึงหาขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้วิธีของ Taro Yamane กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่จะศึกษาได้คือ 400 คน ใช้วิธีสุ่มตัวอย่าง แบบเป็นสัดส่วน (proportional random sampling) เพื่อที่จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นสัดส่วน ตามจำนวนของประชากรในแต่ละตำบล โดยใช้แบบสอบถามปลายเปิดและปลายปิด และใช้เทคนิคการ วัดทัศนคติ 5 ช่วง ของ Likert โดยจากการเก็บข้อมูลความพึงพอใจ 3 ด้าน คือ

1. ด้านรูปแบบของทางบริการ
2. ด้านความสะดวกปลอดภัย
3. ด้านการทำงานของกรมทางหลวง

ในด้านรูปแบบของทางบริการ การปรับปรุง U-TURN ใต้สะพานโดยขยายกว้างขึ้นมีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ในด้านความสะดวกปลอดภัย การเดินทางเข้าออกถนนบริการมีระดับความพึง พอใจมากที่สุด ในด้านการทำงานของกรมทางหลวง การควบคุมงานของเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงมีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ซึ่งระดับความพอใจเฉลี่ยของทั้ง 3 ด้านมีค่า 3.14 คืออยู่ในระดับพึงพอใจปานกลาง

บวรชัย มูสิกะรักษ์ (2550) ได้ทำการศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เพื่อศึกษาถึงปัญหาและแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหา เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อความพึงพอใจของประชาชนน้อยที่สุด และเพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับโครงการก่อสร้างรถไฟลอยฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยที่มีขอบเขตการศึกษาคือ จะทำการศึกษาเฉพาะในพื้นที่ที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทาง รถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ส่งผลกระทบต่อการ ดำเนินชีวิตของประชาชน ในแนวเส้นทางตลอดความยาวของโครงการระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร และจะไม่กล่าวถึงผลกระทบต่อการจราจร ซึ่งการศึกษาวิจัยนี้ได้ จัดทำเครื่องมือวิจัยโดยใช้แบบสอบถาม ในการประเมินความพึงพอใจของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการก่อสร้าง และหาปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจ ทำการกำหนดขนาดของตัวอย่างที่ไม่ทราบจำนวนประชากร (ทราบเพียง แค่ว่ามีจำนวนมาก) โดยใช้สมการ (2.1)

$$n = \frac{p(1-p)z^2}{e^2} \qquad (2.1)$$

เมื่อ n คือ จำนวนสมาชิกกลุ่มตัวอย่าง

p คือ สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยกำหนดจะสุ่มในที่นี้ใช้ 50 %

z คือ ระดับความมั่นใจที่ผู้วิจัยกำหนด ค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

e คือ ความผิดพลาดสูงสุดที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ α = 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นั่นคือ ต้องใช้ตัวอย่างอย่างน้อย 385 ตัวอย่าง (ผู้วิจัยใช้จำนวนตัวอย่าง 400 ตัวอย่าง) โดยใช้ มาตรวัดแบบ Likert Scale ข้อมูลที่สำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติแบบ ไคสแควร์ (Chi-square) ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของประชาชนที่สัมพันธ์กันในแต่ละพื้นที่ และได้มีการจำแนกกลุ่มประชากรโดยใช้วิธีวิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)จำแนกออกเป็นกลุ่มที่อยู่อาศัยในชุมชน/หมู่บ้าน ริมแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งแบ่งเป็นช่วงเส้นทางรถไฟแบ่งเป็น 5 ช่วงกำหนดช่วงละ 80 ตัวอย่าง การศึกษาพบว่า จากการจัดลำดับ ปัญหาในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามที่ อาศัยอยู่บริเวณช่วงต่างๆพึงพอใจในทุกๆช่วงเหมือนกัน คือ ปัญหาทำให้ไม่มีที่อยู่อาศัยจากการ ก่อสร้างโครงการ, ทำให้ไม่สามารถประกอบอำชีพได้, ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ และได้รับอุบัติเหตุจากรถบรรทุกที่เข้า-ออกโครงการ ส่วนปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่พึงพอใจในทุกๆช่วงเหมือนกันคือ ปัญหาพื้นผิวถนนของชุมชนชำรุดจากรถบรรทุก, เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์, เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร, ฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากการก่อสร้าง และฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากรถบรรทุกขนวัสดุที่แล่นผ่านชุมชน และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละช่วงให้ความสำคัญต่อปัญหาเหล่านี้สอดคล้องกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

สมพล ตรีวิศวเวทย์ (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ในระหว่างการก่อสร้าง) ระยะทางรวม 23 กิโลเมตร จากบางซื่อ กรุงเทพมหานคร ถึงบางใหญ่ จ.นนทบุรี พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ในเมืองเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชุมชน จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนทั้งเรื่องการจราจร ฝุ่น ความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเท้า การค้าขายหาบเร่ โดยทำการออกแบบแบบสอบถามสำหรับใช้ในการสอบถามประชาชนในพื้นที่จำนวน 1,160 ตัวอย่าง (290 ตัวอย่างต่อ 1 ช่วงพื้นที่) โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง และใช้มาตรวัดแบบ Likert ข้อมูลที่สำรวจถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อประชาชน ขณะก่อสร้าง งานวิจัยนี้สามารถสรุปผลได้ว่าผลกระทบที่มีปัญหาที่สุดคือ บ้าน/ที่ทำงาน สั่นสะเทือน จากการก่อสร้าง อันดับที่ 2 คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการ อันดับที่ 3 คือ การก่อสร้างกีดขวางถนน/ทางเข้าออกชุมชน อันดับที่ 4 คือ ฝุ่นละอองจากการสัญจรรถบรรทุก และอันดับที่ 5 คือ พื้นผิวถนนชำรุดเสียหาย ซึ่งเมื่อมีการนำไปเปรียบเทียบกับงานวิจัยที่ทำไว้ก่อนหน้าของนายบวรชัย มูสิกะรักษ์ (2551) จะมีระดับผลกระทบที่คล้ายคลึงกัน เช่น อันดับที่ 1 คือ พื้นผิวถนนชำรุดเสียหาย อันดับที่ 2 คือ เสียงดังรบกวนจากรถบรรทุก อันดับที่ 3 คือ เสียงดังรบกวนจากเครื่องจักร อันดับที่ 4 คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการ และอันดับที่ 5 คือ ฝุ่นละอองจากการสัญจรรถบรรทุก ซึ่งแสดง ให้เห็นว่าในการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่จะมีการเกิดผลกระทบเดิมซึ่งยังไม่มีการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังหรือการลดปัญหา ไม่ว่าจะเป็นการก่อสร้างถนน การก่อสร้างรถไฟฟ้าหรือการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.2 งานวิจัยต่างประเทศ

X. Xue et al. (2015) ได้ทำการศึกษาผลกระทบทางลบของโครงการก่อสร้างรถไฟใต้ดิน โดย การสำรวจในประเทศจีน ทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ซึ่งการสำรวจจะใช้วิธีการแจกแบบสอบถาม โดยที่ปัจจัยหลักจะถูกระบุโดยใช้วิธีการสร้างโมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) และใช้วิธี KMO and Bartlett's test ในการทดสอบความสัมพันธ์ของข้อมูล ซึ่งทำ ให้ได้ปัจจัยหลักอยู่ 4 ปัจจัยคือ

1. ผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางและการเดินทางของประชาชน ปัจจัยนี้สะท้อนถึงผลกระทบเชิงลบของการก่อสร้างรถไฟใต้ดินในการเดินทาง ประจำวันของประชาชนรวมถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางรายวัน วิธีการเดินทางและความถี่ในการออกไปนอกบ้าน ผลที่ได้แสดงให้เห็นว่าปัจจัยนี้มีผลกระทบต่อผู้ที่ไม่มีรถส่วนตัวมากยิ่งขึ้นนอกจากนี้ค่าความ แปรปรวนสูงสุดเท่ากับ 29.65% แสดงให้เห็นว่าการก่อสร้างรถไฟใต้ดินมีผลกระทบเชิงลบมากที่สุดต่อ การเดินทางประจำวันของผู้พักอาศัยและประชาชน

2. ผลกระทบในทางลบต่อการจราจร การก่อสร้างทางรถไฟใต้ดินนำไปสู่ปัญหาการจราจรจำนวนมากรวมถึงความเสียหายของอรรถประโยชน์ทางถนน, ความยุ่งยากในการหาที่จอดรถ, การจราจรติดขัดและอุบัติเหตุทางจราจร

3. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การก่อสร้างทางรถไฟใต้ดินยังมีผลกระทบอย่างมากต่อสิ่งแวดล้อม เช่นเสียงในการ ก่อสร้าง, ฝุ่นละออง, ความเสียหายของถนน ฯลฯ

4. ผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน ปัจจัยนี้สะท้อนถึงผลกระทบในทางลบต่อชีวิตประจำวันของประชาชนเช่น ความถี่ในการจับจ่ายใช้สอย, อารมณ์ในการทำงาน, รายได้ต่อเดือน, การระงับน้ำไฟฟ้าและก๊าซธรรมชาติ

Paul (1995) ได้ทำการวิจัยเรื่อง Farmers' Responses to the Flood Action Plan (FAP) of Bangladesh: An Empirical Study ซึ่งเป็นผลลัพธ์ของการสำรวจพื้นที่จัดเตรียมสำหรับการสนับสนุนการแก้ปัญหาน้ำท่วมของบังคลาเทศเป็นแนวความคิดของรัฐบาลในการทำให้แผนของโครงการบรรลุผลในการป้องกันน้ำท่วม การวิจัยนี้ใช้แบบสอบถามถามกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มชาวนาที่ทำการชุ่มจากหมู่บ้านมาช่วยตอบแบบสอบถามการสำรวจในพื้นที่ทำในช่วงฤดูร้อนปี ค.ศ. 1992 แบ่งกลุ่มตัวอย่างสุ่มเป็น 3 ประเภทคือ ชาวนาที่มีพื้นที่เพาะปลูกขนาดเล็กไม่เกิน 10000 ตารางเมตร (ตร.ม.) ชาวนาที่มีพื้นที่เพาะปลูกขนาดกลาง 10000-30000 ตร.ม.และชาวนาที่มีพื้นที่เพาะปลูกขนาดใหญ่ มากกว่า 30000 ตร.ม. ขึ้นไป ซึ่งได้จำนวนตัวอย่าง 164ตัวอย่างซึ่งเป็นการสัมภาษณ์หัวหน้าครอบครัว ซึ่งคำถามจะมุ่งเน้นเรื่องผลกระทบจากการก่อสร้างเขื่อนกั้นน้ำเป็นหลักซึ่งเป็นคำถามแบบปิด และสุดท้ายจะเป็นคำถามแบบเปิดเพื่อให้แสดงความคิดเห็นสิ่งที่ค้นพบจากการตรวจสอบนั้นคือ การสำรวจในพื้นที่แสดงถึงการตอบสนองไม่ค่อยดีนักกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่อาจจะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างเขื่อนกั้นน้ำตามแม่น้ำสายหลัก ๆ ของบังคลาเทศ ซึ่งจำนวนผลกระทบที่เป็นอันตรายที่ถูกกล่าวถึงโดยผู้ตอบแบบสอบถามมีน้อยกว่าผลกระทบของการสร้างเขื่อนกันน้ำที่เกิดขึ้นจริง ถึงแม้วการนำเสนอการศึกษาจากผู้คัดค้าน ได้นำไปสู่การชุมนุมของฝ่ายตรงข้ามก็คือผู้ไม่เห็นด้วยในแผนการสร้างเขื่อนฝายตรงข้ามนี้สามารถนำมาเป็นประโยชน์ต่อการศึกษานี้ได้การทำโครงการให้สำเร็จนั้นเป็นขั้นตอนการทำงานของโครงการ FAP ซึ่งจะมีขั้นตอนเป็นลำดับขั้นเพราะฉะนั้นพวกเขายังมีเวลาที่จะจัดเตรียมการประชาสัมพันธ์ไปสู่เกษตรกร เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบต่างๆ ของโครงการสร้างเขื่อนกั้นน้ำยังจะต้องใช้พยายามอย่างยิ่ง และส่วนประกอบต่างๆที่จะเปลี่ยนทัศนคติของชาวบ้านไปยังการอธิบายผลกระทบและผลเสียจากปัญหาน้ำท่วม

Syagga and Olima (1996) ได้ทำการวิจัยเรื่อง The impact of Compulsory Land Acquisition on Displaces households: The Case of the Third Nairobi Water Supply Project,Kenya โดยเขื่อนไทก้าเป็นที่รู้จักกันดีซึ่งอยู่ในโครงการ Third Nairobi Water Supply Project ซึ่งตั้งอยู่ที่มูรันก้า ซึ่งในอนาคตจะใช้เป็นแหล่งน้ำของเมืองไนโรบิ ซึ่งเป็นเมืองหลักของประเทศเคนยาโครงการนี้เป็นโครงการที่เกี่ยวกับการจัดการน้ำที่ใหญ่ที่สุดของเทศบาลเมืองไนโรบิ ซึ่งจะช่วยปริมาณน้ำได้เป็น 460,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน(ลบม./วัน) จากเดิม 194,200 ลบ.ม/วัน ซึ่งเพียงพอต่อการเจริญเติบโตของเมืองที่จะต้องการใช้น้ำในปี 2005 ซึ่งโครงการนี้จะต้องใช้เงินสร้าง 30.5 ล้านเหรียญสหรัฐสามารถรองรับน้ำได้ 70 ล้านลบม. โครงการนี้ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีชาวนาเป็นเจ้าของที่ดินใช้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงถึงแม้ว่าโครงการจะไปส่งผลกระทบต่อผู้คนในชนบท แต่จุดประสงค์ของโครงการเป็นกาจัดสรรน้ำให้กับเมืองไนโรบิโครงการนี้เริ่มก่อสร้างปี ค.ศ.1989 แล้วเสร็จในปีค.ศ. 1994 การก่อสร้างเขื่อนทำให้ผู้คนมากมายต้องอพยพย้ายถิ่นฐานไปสู่พื้นที่ใหม่นอกเมืองมูรันก้า ซึ่งจะกลายเป็นเมืองศูนย์กลางเกษตรกรรมแห่งใหม่ของเคนยา ครอบครัวที่ได้รับผลกระทบจะได้รับเงินชดเชยจากสภาเมืองไนโรบิ และจะต้องอพยพคนไปยังพื้นที่แห่งใหม่ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่จะต้องซื้อที่ดินใหม่ให้แก่เกษตรกร งานวิจัยนี้เป็นการชี้แจงผลกระทบจากโครงการ Third Nairobi Water Supply Project เป็นการวิจัย 2 ประเด็นคือ ผลกระทบต่อครัวเรือนมีแนวโน้มดีขึ้นหรือแย่ลง พิจารณาในประเด็นทางสถานะทางเศรษฐกิจของเกษตรกรและกระบวนการได้มาซึ่งที่ดิน จะสามารถจัดการให้ครัวเรือนที่ต้องย้ายถิ่นฐานให้ดีที่สุดอย่างไร กระบวนการวิจัย แบ่งประชากรออกเป็น 4กลุ่ม คือเจ้าของที่ดินซึ่งครอบครองที่ดินทั้งหมด เจ้าของที่ดินซึ่งครอบครองที่ดินบางส่วน เจ้าของที่ดินซึ่งครอบครองที่ดินในบริเวณแนวท่อส่งน้ำ และคนในครอบครัวของเจ้าของที่ดิน ในจำนวนนี้กลุ่มที่1และกลุ่มที่2 จะถูกสัมภาษณ์จำนวน 5% จากจำนวนที่มีทั้งหมด และ 20%จะเลือกจากคนในครอบครัวของกลุ่มที่1และกลุ่มที่ 2ที่มีอายุเกิน 18 ปี สุดท้าย10% จะสุ่มจากเจ้าของที่ดินซึ่งครอบครองที่ดินในบริเวณท่อส่งน้ำซึ่งทั้งหมดมีผู้ถูกสัมภาษณ์ 259 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นคำถามแบบปิดและสุดท้ายเป็นคำถามแบบเปิดเพื่อให้แสดงความคิดเห็นการวิจัยนี้วิเคราะห์ผลกระทบของความจำเป็นในการได้มาของที่ดินเพื่อการก่อสร้าง ทำให้เกิดการเวนคืนในเคนยา การวิเคราะห์แสดงถึงความจำเป็นที่จะต้องได้มาในที่ดินซึ่งเกิดขึ้นบ่อยๆ ซึ่งเป็นสิ่งที่จะส่งผลกระทบต่อสังคม และเศรษฐกิจในชีวิตประจำวันของประชาชน คือเกิดผลกระทบของการเวนคืนที่ดินเพื่อนำมาก่อสร้างโครงการ เป็นการเปลี่ยนแปลงต่อรายได้ การทำประโยชน์ต่อที่ดิน และการเป็นเจ้าของที่ดิน ความเป็นเจ้าของฟาร์มซึ่งเป็นสิ่งที่ประกอบเป็นครอบครัววัฒนธรรมและสังคม ในการวิจัยนี้มีการได้มาของที่ดิน การชดเชยและกระบวนการตั้งรกรากใหม่ ความสนใจหลักคือ เมื่อเกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การเวนคืนที่ดินและการได้มาของที่ดินจะมีผลกระทบต่อบุคคล ข้อเสนอบางอย่างจะมีว่ากระบวนการใดที่สามารถทำให้ดีขึ้นได้ในอนาคต ซึ่งหวังว่าจะเป็นบทเรียนในการเรียนรู้จากกรณีศึกษานี้ซึ่งจะให้ความรู้ต่อผู้ที่จะตัดสินใจไม่เฉพาะในเคนยาเท่านั้น แต่จะรวมถึงประเทศอื่น ๆ ด้วยโดยเฉพาะในโครงการก่อสร้างสาธารณะที่จะต้องบังคับให้คนออกนอกพื้นที่ ถึงแม้ว่าโครงการจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยในชุมชนก็ตามโดยจุดประสงค์ของโครงการคือจะเป็นการส่งน้ำประปาสู่ไนโรบิ คือกรณีของโครงการเพื่อชุมชน สามารถส่งผลกระทบได้กว้างไกลต่อเขตชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Lerer (1999) ทำการวิจัยเรื่อง Health impacts of Large Dams การวิจัยนี้เป็นการเก็บข้อมูลจากองค์กรที่เกี่ยวกับสุขภาพลายๆองค์กรด้วยกันซึ่งการวิจัยพบว่าเขื่อนขนาดใหญ่มีผลต่อประชากร เพราะส่งผลด้านลบต่อสิ่งแวดล้อมและกระทบต่อสังคม ความสนใจต่อสุขภาพทั่วไปจะต้องโฟกัสกว้างๆ เช่น การทนทานต่อการนำพาหะของโรคเช่น โรคพยาธิใบไม้ในเลือดกับการเชื่อมโยงกับอ่างเก็บน้ำและการชลประทาน เป็นต้น เขื่อนขนาดใหญ่ยังมีอิทธิพลต่อสุขภาพซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของน้ำและความสะอาดของอาหาร ทำให้มีการเพิ่มของโรคติดต่อและทำให้เกิดการหยุดชะงักด้านสังคม เพราะโครงการก่อสร้างนำไปสู่การตั้งรกรากใหม่โดยไม่ได้ตั้งใจ การอาศัยอยู่ในชุมชนที่ใกล้ชิดกับเขื่อนขนาดใหญ่ที่มีการส่งน้ำและผลิตไฟฟ้า มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ในการประเมินสำหรับการก่อสร้างโครงการเขื่อนขนาดใหญ่ ส่งผลให้การดำรงชีวิตของประชาชนในเขตพื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งการแก้ไขคือให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ในการดำรงชีวิตที่ถูกต้อง และการยอมรับถึงการเปลี่ยนแปลงของกาสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ เพราะเป็นผลประโยชน์ต่อส่วนรวม พร้อมทั้งรับฟังปัญหาต่างๆ ของประชาชนเพื่อนำไปหาแนวทางแก้ไข

Ogunlana, S. et al. (1999) ทำการวิจัยเรื่อง Assessment of People's Satisfaction: The Public Hearing on the YADANA Natural Gas Pipeline Project ซึ่ง YADANA เป็นแหล่งก๊าซธรรมชาติที่ตั้งอยู่บริเวณเขตทะเลของประเทศพม่าห่างจากเมืองย่างกุ้งประมาณ 250 กม. ซึ่งมีปริมาณก๊าซ 5.7×10^{7} ลบ.ฟุต แหล่งก๊าซแห่งนี้สามารถผลิตก๊าซได้ 65ล้านลบ.ฟุต/วัน (ข้อมูลกรกฎาคม ค.ศ.1998) และจะเพิ่มเป็น 525 ล้านลบ.ฟุต/วัน ในปีค.ศ. 1999 ก๊าซธรรมชาติจาก YADANA จะถูกส่งผ่านท่อขนาด36นิ้ว ระยะทาง413กม.มาสู่ประเทศไทยที่อำเภอทองผาภูมิ เขตจังหวัดกาญจนบุรี เพราะเป็นจุดรวมของท่อก๊าซที่ส่งมาจากแหล่งก๊าซธรรมชาติ YADANA ซึ่งถูกส่งผ่านท่อขนาด 20 นิ้ว จากที่นี่ปตท. จะวางท่อขนาด 42นิ้วส่งไปที่โรงไฟฟ้าราชบุรีกำลังการผลิต 4600 MW ซึ่งมีระยะทาง 260 กม. Non-governmental Organizations (NGO) และผู้เชี่ยวชาญทางด้านสิ่งแวดล้อมคัดค้านโครงการนี้เพราะ 45.5 กม. ของแนวท่อได้ถูกออกแบบให้ตัดผ่านเขตปาไม้ และอีก 6 กม. ตัดผ่านพื้นที่รองรับน้ำบริเวณอุทยานแห่งชาติไทรโยก อำเภอทองผาภูมิ เขตจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธรรมชาติสัตว์ป่าและอาจมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดการระเบิดของก๊าซเนื่องจากแผ่นดินไหว ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อมนุษย์เช่นกันการที่จะให้การศึกษาครั้งนี้สำเร็จตามวัตถุประสงค์นั้นจะต้องมีขั้นตอนการศึกษาอยู่ 4 ขั้นตอนดังนี้ 1) ศึกษาจากงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เข้าใจถึงสภาพปัญหาปัจจุบัน ซึ่งจะมีตัวชีปัจจัยถึงระดับการกระทบกระเทือน ความพึงพอใจของประชาชนและคนที่เกี่ยวข้อง 2 รวบรวมข้อมูลทั้งนี้เพื่อจะได้ตัวชี้ปัจจัยของความคิดเห็นของประชาชนโดยใช้แบบสอบถามโดยแบบสอบถามจะถูกออกแบบและจัดการประเมินความพึงพอใจของประชาชนที่เกี่ยวข้อง 3) ความคิดเห็นถูกวิเคราะห์และอธิบายโดยวิธีเชิงคุณภาพและเชิงประมาณ และ 4) นำผลที่ได้ไปใช้พัฒนาข้อคิดเห็นให้ดีขึ้นการสำรวจเบื้องตันนี้ได้ถูกกระทำโดยผู้เชี่ยวชาญทางด้านการทำประชาพิจารณ์ซึ่งทราบถึงระดับความพึงพอใจของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ กระประเมินค่าความพึงพอใจของประชาชนที่คิดเห็นต่อโครงการท่อแก๊สธรรมชาติผลการวิจัยบ่งบอกว่าแนวความคิดของประชาชนที่คิดเห็นต่อโครงการท่อแก๊สธรรมชาติ YADANA มีการประมินค่าระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ความพึงพอใจของพวกเขาไม่ดีขึ้นเลยเมื่อได้รับการชี้แจงจากโครงการเพราะโครงการผู้รับผิดชอบไม่มีคำแนะนำและอธิบายผลต่อของโครงการที่จะกระทบต่อสิ่งสาธารณะ ระหว่างการศึกษา Environmental Impact

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Assessment (EIA) ค้นพบว่าไม่สามารถเปลี่ยนแปลงแนวความคิดของผู้คนต่อผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการวางท่อก๊าซธรรมชาติ YADANA แม้ว่าการขัดแย้งคือการจัดการที่ยังไม่ได้รับการตอบสนองคือยังไม่พึงพอใจของโครงการ มีแต่ผู้สนับสนุนโครงการนี้เท่านั้นที่พึงพอใจ การไม่สามารถปรับความพึงพอใจของประชาชนจะเป็นปัญหาใหญ่ที่จะส่งผลกระทบต่อโครงการ แต่อย่างไรก็ตามส่วนมากผู้ถูกกระทบจะไม่เข้าใจและขาดแคลนความรู้เกี่ยวกับโครงการเท่าที่ควร ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการนี้จะต้องปรับปรุงเรื่องปัญหาต่างๆให้กระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

Baum-Snow and Kahn (2000) ทำวิจัยเรื่อง Prediction Stop-and-go Traffic Noise Level National Cooperative Highway Research Program ทำการวิจัยเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟเรื่องการนำมาใช้ประโยชน์ในทางสาธารณะ ผลกระทบที่ได้รับต่อผู้อยู่อาศัยทั่วไปหรือในพื้นที่ใกล้เคียง โดยทำการศึกษาจากข้อมูลประชากรศาสตร์ (Demographic Group) ในประเทศสหรัฐอมริกา ช่วงทศวรรษ1940 ถึง 1990 การขนส่งทางรถไฟได้รับความนิยมต่ำมาก เพราะประชาชนส่วนใหญ่นิสัยใช้รถโดยสารส่วนตัวมากกว่า แต่ต่อมาได้เห็นความสำคัญและมุ่งเน้นการลงทุนและพัฒนาการระบบการขนส่งทางรถไฟขึ้นมาเช่น Los Angeles ได้ลงทุนพัฒนาถึง 300 ล้านเหรียญสหรัฐต่อไมล์ให้เส้นทางวิ่งสายสีแดง Portland ใช้ประมาณ 40 ล้านเหรียญสหรัฐต่อไมล์ให้กับการสร้างผิวทางวิ่งสายทางรถไฟ หรือแม้แต่ Denven, Dallas, Baltimore, St. Louis and San Diego ใช้เงินลงทุน 10-40 ล้านเหรียญสหรัฐต่อไมล์ให้กับการพัฒนาระบบทางสายทางรถไฟ (Richmond 1998) โดยได้พัฒนาได้ดีขึ้นจนถึงปี ค.ศ. 1989 โดยการพัฒนาระบบขนส่งรถไฟก็มักมีปัญหาเรื่องเกี่ยวกับมลพิษให้พื้นที่ผู้อยู่อาศัย ซึ่งเห็นได้ว่าต้องทำการพัฒนาให้เติบโตการพื้นที่ตัวเมืองและลดปัญหาดังกล่าว (Downs 1992) และพัฒนาให้มีประสิทธิภาพยิ่งๆขึ้นไปซึ่งจะมีประโยชน์ในอนาคตภายหน้าพร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ประชาชน ซึ่งแสดงให้เห็นจนปัจจุบันว่าการขนส่งทางรถไฟได้รับความนิยมอย่างมากและยังคงมีประโยชน์ต่อประชาชน โดยผู้วิจัยได้การศึกษาก่อนและหลังการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1980 ถึง ค.ศ.1990 ว่ามีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาทั้งหมดดังนี้

1) การลดผลกระทบต่อเส้นทางรถไฟต่อพื้นที่ชาวบ้านโดยวิธีการแก้ไขในการก่อสร้างทางรถไฟ ได้ทำการหลีกเลี่ยงเส้นทางรถไฟให้ออกห่างจากพื้นที่ผู้อยู่อาศัยหรือเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางทั่วไป เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกาขนส่งได้อย่างรวดเร็วและง่ายยิ่งขึ้นและลดปัญหาเรื่องการเวนคืนพื้นที่ผู้อยู่อาศัยทั่วไปในตัวเมือง และได้ทำเส้นทางทั่วไปให้สามารถเชื่อมมาเส้นทางรถไฟได้ง่ายและสะดวกสบาย เพื่อช่วยเรื่องการขนส่งอีกด้วย ร่วมทั้งสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเช่น จุดเติมก๊าซ จุดเก็บค่าธรรมเนียม หรือการจัดเส้นทางเชื่อมไปถนนทั่วไปได้อีกด้วยและลดปัญหาเรื่องเวลาในการเดินทางให้ง่ายและสะดวกขึ้น เช่น สนับสนุนเส้นทางเดินของผู้อยู่อาศัยได้ดียิ่งขึ้นลดปัญหาการขนส่งทางรถไฟจากเส้นเมืองไปอีกเมือง และสร้างเส้นทางไว้ให้สำหรับการเดินทางอพยพกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ซึ่งจากผลดังกล่าวสรุปจาก 5 เมืองที่มีชื่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 แสดงชื่อเมืองและจำนวนรถโดยสารในเมืองในปี ค.ศ.1980 และ ค.ศ.1989

เมือง	จำนวนรถโดยสารในปีค.ศ. 1980	จำนวนรถโดยสารในปีค.ศ. 1989
Atlanta	658	566
Boston	842	839
Chicago	2121	1803
Portland	473	420
Washington	1545	1400

จากตารางที่2.1 แสดงให้เห็นได้ว่า เมื่อมีการขนส่งทางรถไฟแล้ว สามารถช่วยลดจำนวนประชาชนจากการขนส่งทางรถโดยสารได้

2) การได้รับประโยชน์ของการขนส่งทางรถไฟกับผู้อยู่อาศัย ช่วงสมัยก่อนที่ไม่ค่อยได้รับความนิยมเรื่องการการขนส่งทางรถไฟช่วยทศวรรษ 1980 - 1989 เนื่องจากผู้อยู่อาศัยนิยมใช้รถส่วนตัวเป็นพาหนะส่วนใหญ่หลังจากที่ได้มีหลายหน่วยงายเร่งพัฒนาการขนส่งทางรถไฟให้ดียิ่งขึ้น ทำให้การขนส่งนี้กระจายไปยังพื้นที่ท้องถิ่นทั่วไป ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับทำให้การขนส่งทางรถไฟ ซึ่งข้อมูลทางประชากรศาสตร์แสดงให้เห็นว่าประชากรในพื้นที่ท้องถิ่นสามารถเดินทางมาทำงานหรือธุรกิจในพื้นที่ตัวเมืองได้ง่ายขึ้น เพิ่มรายได้ให้ทั่วถึง ส่วนคนในพื้นที่ตัวเมืองก็สามารถที่จะกระจายหาพื้นที่ก่อสร้างหรือขยายธุรกิจไปยังส่วนพื้นที่ท้องถิ่นได้ง่ายขึ้น และจากการสำรวจจะเห็นได้ว่า ในพื้นที่มีรถไฟตัดผ่าน จะมีประชากรหรือผู้อยู่อาศัยมาอาศัยในบริเวณนี้มากขึ้นซึ่งจะเห็นได้ว่าภายหลังการก่อสร้าง ยังเพิ่มการกระจายพื้นที่ผู้อยู่อาศัยได้อีกด้วย ทำให้พื้นที่ตัวเมืองลดความหนาแน่นลงไปได้ด้วย

3) การประหยัดเวลาจากการมีการขนส่งทางรถไฟช่วยเรื่องการเดินทางได้สะดวกขึ้น ยกตัวอย่างเช่น จากเดิมต้องใช้การเดินทาง 3 กิโลเมตรก็เหลือ 1 กิโลเมตร โดยเป็นการเลี่ยงเส้นทางโดยเดินทางโดยใช้วิธีตัดผ่านแทน แต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มประมาณ 19เหรียญสหรัฐจากการเดินทาง แต่ถ้าถือโดยภาพร่วมก็คุ้มค่าต่อการประหยัดเวลา

สรุปปัจจัยการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟที่ประเทศสหรัฐอมริกาจากกลุ่มตัวอย่างมีดังนี้ 1) ผู้ทำงานวิจัยแสดงการลดผลกระทบโดยการหลีกเลี่ยงเส้นทางคมนาคมเดิม ซึ่งลดผลกระทบระหว่างการก่อสร้างไว้วิธีหนึ่งและไม่กระทบการคมนาคมเดิม 2) ผู้ทำงานวิจัยแสดงผลของให้ผู้อยู่อาศัยท้องถิ่นหันมาใช้รถไฟในการเดินทางมาขึ้นเนื่องจากใช้เวลาที่น้อยกว่าถึงอาจจะต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายมากขึ้นเล็กน้อยและ 3) ผู้ทำงานวิจัยแสดงสิ่งที่ผู้อยู่อาศัยได้รับหลังจากการก่อสร้างรถไฟเสร็จคือ ทำให้ผู้คนทั่วไปหันมาอาศัยในบริเวณนี้มากขึ้น ซึ่งง่ายต่อการทำงานในตัวเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาแบบสำรวจ (Survey Research) ประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น ต่อประชาชนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ว่างไว้ ผู้วิจัยได้ กำหนดแนวทางการดำเนินการศึกษาดังนี้

3.1 การกำหนดขนาดตัวอย่าง
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล
3.4 กรอบแนวคิดในการวิจัย
3.5 การสร้างเครื่องมือวิจัย
3.6 การทดสอบแบบสอบถาม
3.7 การแจกแบบสอบถาม
3.8 การประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การกำหนดขนาดของตัวอย่าง

เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ทราบเพียงว่ามีจำนวนมาก (Cochran. 1963)

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

เมื่อ n คือจำนวนสมาชิกกลุ่มตัวอย่าง

p คือสัดส่วนของประชาชากรที่ผู้วิจัยกำหนดจะสุ่ม ในที่นี้ใช้ 50%

z คือระดับความมั่นใจที่ผู้วิจัยกำหนด ค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

e คือความผิดพลาดสูงสุดที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ α เท่ากับ 0.05

แทนค่าในสมการ 3.1 จะได้

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

นั้นคือต้องใช้ตัวอย่างอย่างน้อย 385 ตัวอย่างผู้วิจัยเลือกใช้จำนวนตัวอย่าง 400 ตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรเป้าหมายในการสำรวจข้อมูลทางด้านทัศนคติ และผลกระทบต่อประชาชนจากการก่อสร้างโครงการฯ จะใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยผู้ตอบแบบสอบถาม ต้องอยู่ภายในระยะรัศมี 1 กิโลเมตรจากโครงการก่อสร้างทางยกระดับ อ่อนนุช-ลาดกระบัง ซึ่งแบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ บริเวณที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตรแรก จากแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณที่อยู่ภายนอกระยะ 500 เมตรถึง 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ โดยกำหนดช่วงละ 200 ตัวอย่าง

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือแบบสอบถามซึ่งผู้ดำเนินการวิจัยได้จัดทำขึ้น ให้มีลักษณะที่ง่ายต่อการตอบ และยังครอบคลุมวัตถุประสงค์ที่ผู้วิจัยตั้งใจเอาไว้ โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด (Open-Ended Questions) และคำถามปลายปิด (Close-Ended Questions) รวบรวมข้อมูลซึ่งแบ่งคำถามสำหรับการศึกษา ครั้งนี้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป เช่น สถานภาพ อายุ การศึกษา

ส่วนที่ 2 การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ

ส่วนที่ 3 ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในระหว่างก่อสร้างโครงการฯ

ส่วนที่ 4 ทัศนคติและความคิดเห็นต่อโครงการฯ

3.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง พบว่า การสร้างทางยกระดับ อาจส่งผลต่อทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณที่มีโครงการก่อสร้าง ในด้านผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น 5 ด้าน ได้แก่ ด้านชุมชน ด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัย ด้านการจราจร ด้านสุขภาพ และด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ

3.5 การสร้างเครื่องมือวิจัย

สรชัย พิศาลบุตร และคณะ (2549) กล่าวไว้ว่า แนวคิดในการสร้างแบบสอบถามเพื่อที่จะได้แบบสอบถามที่ดี คือได้ข้อมูลที่จำเป็นต้องนำมาใช้ในการวิเคราะห์วิจัยครบถ้วน ไม่ขาดไม่เกิน ได้ข้อมูลที่มี คุณภาพดีในระดับที่สามารถนำไปใช้งานได้ และข้อมูลที่ได้นั้นมีความง่าย สะดวก และรวดเร็ว ในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล รายละเอียดของแนวคิดที่ใช้ในการก่อสร้างแบบสอบถามมี ดังรูป 3.1

ขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถาม

1) กำหนดส่วนประกอบของแบบสอบถามที่จะใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

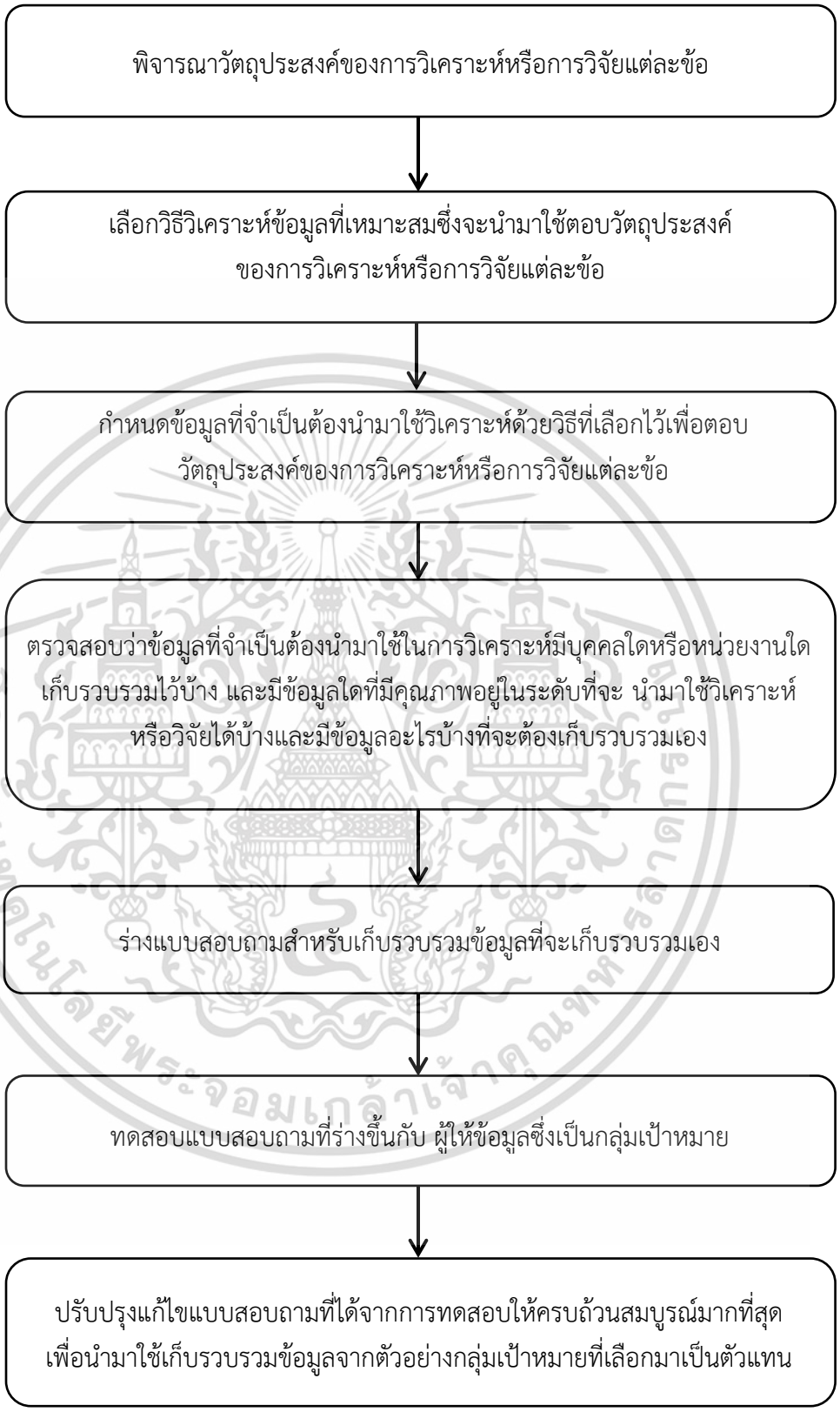
2) กำหนดคำถามที่จำเป็นต้องถามในแต่หละส่วนประกอบ

3) ร่างแบบสอบถามตามคำถามที่จำเป็นต้องถามในแต่ละส่วนประกอบ

4) ทดสอบแบบสอบถามที่ร่างขึ้นกับตัวอย่างกลุ่มเป้าหมายจำนวนประมาณ 30 คน

5) ปรับปรุงแบบสอบถามที่นำไปใช้ทดสอบให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วนมากที่สุดก่อนนำไปใช้เก็บ รวบรวมข้อมูลจากตัวอย่างกลุ่มเป้าหมายที่เลือกมาเป็นตัวแทนจากกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 3.1 รายละเอียดแนวคิดในการสร้างแบบสอบถาม (สรชัย พิศาลบุตร และคณะ 2549)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6 การทดสอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ได้จัดเตรียมขึ้นนั้น จะถูกไปทดสอบ (Pilot Test) โดยการใช้สัมภาษณ์ประชาชนที่มี ลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรตัวอย่างที่จะนำไปใช้จริงจำนวน 30 ครัวเรือนและนำมาหาค่าความเชื่อมั่นโดย ใช้วิธีครอนบาช (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 ถ้าลดหลั่นไม่เท่ากัน จาก 4, 3, 2, 1, 0 คะแนน ตามลำดับของความถูกต้อง ควรจะใช้การหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตร Coefficient alpha (α) แบบทดสอบถามที่ใช้ Rating Scale แบบของ Likert Scale ที่ให้ตอบแต่ละข้อคำถามว่าถ้า "ถูกต้องที่สุด" หรือ "เหมาะสมที่สุด" ให้ตอบ "4" ถ้า "ถูกต้อง" หรือ "เหมาะสม" ให้ตอบ "3" ถ้า" เฉย ๆ" หรือมีความรู้สึก "ปานกลาง" ให้ตอบ "2" แต่ถ้า "ไม่ ถูกต้อง" หรือ "ไม่เหมาะสม" ให้ตอบ "1" และถ้า "ไม่ถูกต้องเลย" หรือ "ไม่เหมาะสมเลย" ให้ตอบ "0" สูตรของการหาค่าความเชื่อมั่นแบบนี้มีดังต่อไปนี้

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \times (1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2}) \qquad (3.2)$$

เมื่อ α คือค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบ

k คือจำนวนข้อของแบบทดสอบ

S_i^2 คือความแปรปรวนของคะแนนในข้อคำถามข้อหนึ่ง ๆ

S_t^2 คือความแปรปรวนของคะแนนทั้งหมด

ลำดับขั้นตอนของการคำนวณ

1) หาคะแนน$\sum X$และ$\sum X^2$ของแต่ละข้อของผู้เข้าสอบทั้งหมด เพื่อหา S^2เป็นรายข้อ

2) หาความแปรปรวนของคะแนนทั้งฉบับ

3) ใช้สูตร α หาค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.7 การแจกแบบสอบถาม

ในการแจกแบบสอบถามได้แจกแบบสอบถามในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางยกระดับ อ่อนนุช-ลาดกระบัง จำนวน 400 ตัวอย่าง การแจกแบบสอบถามจะเป็นการสุ่มตามบ้านเรือน ร้านค้า โดย แบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงละ 200 ตัวอย่าง โดยแบ่งสัดส่วนจำนวนแบบสอบถามเท่ากันทุกพื้นที่เนื่องจากความหนาแน่นของจำนวนครัวเรือน และประชากรในเขตเมืองไม่แตกต่างกันมากตามช่วง ดังนี้

ช่วงที่1 จุดเริ่มต้นโครงการ กม 0+000.000 บริเวณซอยลาดกระบัง 42/1 ถึง กม 3+900.000 บริเวณซอยบ้านเอื้ออาทรลาดกระบัง ที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ช่วงที่2 จุดเริ่มต้นโครงการ กม 0+000.000 บริเวณซอยลาดกระบัง 42/1 ถึง กม 3+900.000 บริเวณซอยบ้านเอื้ออาทรลาดกระบัง ที่อยู่ภายในระยะ 500 เมตรถึง 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ตารางที่ 3.1 จำนวนตัวอย่างในแต่ละช่วงพื้นที่

พื้นที่	**จำนวนตัวอย่าง**
ช่วงที่ 1 ภายในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ	200
ช่วงที่ 2 ระยะ 500 เมตรถึง 1 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการ	200
รวมทั้งหมด	400

โดยตอนแจกแบบสอบถามจะมีการอธิบายรายละเอียดของแบบสอบถามและให้เวลาผู้ตอบแบบสอบถาม เมื่อแจกแบบสอบถามทั้งหมดจะมีการเดินเก็บแบบสอบถามที่แจกไป เมื่อได้รับแบบสอบถามคืน มาจะมีการตรวจสอบข้อมูลทันทีเพื่อความถูกต้องและสมบูรณ์ของแบบสอบถาม

3.8 การประมวลผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล จะใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistic Package for the Social Science : SPSS) เพื่อประมวลผลในรูปแบบร้อยละความถี่ โดยแยก วิเคราะห์ ดังนี้

1) สำหรับข้อมูลทางด้านระดับผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้าง ใช้มาตราวัดแบบ Likert Scale โดยจะทำการถ่วงน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยปัญหาต่าง ๆ ในระหว่างการโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง โดยเรียงลำดับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างมากที่สุด เป็นอันดับที่ 5 และอันดับที่ 1 คือมีอันดับผลกระทบที่เกิดจากโครงการก่อสร้างน้อยที่สุดแสดงดัง ตารางที่ 3.2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 แสดงการใช้มาตราวัดระดับ

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

2) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างโดยหาค่าความถี่และร้อยละ

3) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง โดยใช้ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญวิเคราะห์และจัดลำดับของน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยโดยใช้ ค่าตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ (เทียบเคียง Lehmann. 1989) ดังแสดงในสมการต่อไปนี้

$$\text{ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ} = \frac{\text{ค่าเฉลี่ยน้ำหนักความสำคัญ}}{\text{ส่วนเบี่ยงเบนมาตราฐาน}} \quad (3.3)$$

ผู้ศึกษาทำการวิเคราะห์โดยวิธีสถิติพรรณนา (descriptive statistics) เพราะผู้ศึกษาต้องการใช้ค่าเฉลี่ย (mean, $\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation, SD) เพื่ออธิบายเปรียบเทียบและสรุปผลข้อมูล เพื่อให้ทราบว่าความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยตามแนวโครงการว่าโครงการจะส่งผลกระทบในด้านใดมากที่สุด

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^{n} X_i}{n} \quad (3.4)$$

โดยที่ $\bar{X}$ = ค่าเฉลี่ยน้ำหนักความสำคัญ
X_i = น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยของกลุ่มตัวอย่าง i
i = กลุ่มตัวอย่างที่ 1,2,3...,n
n = จำนวนข้อมูลทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง

$$S.D. = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^{n}(X_i - \bar{X})}{n-1}} \quad (3.5)$$

โดยที่ $S.D.$ = ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
$\bar{X}$ = ค่าเฉลี่ยน้ำหนักความสำคัญ
X_i = น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยของกลุ่มตัวอย่าง i
i = กลุ่มตัวอย่างที่ 1,2,3...,n
n = จำนวนข้อมูลทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4) โดยการวิเคราะห์ระดับปัญหาด้วยค่าเฉลี่ย และได้กำหนดความหมายของการแปลงผลของการแปลงผลทางสถิติ เพื่อจะจัดกลุ่มของระดับปัจจัยให้ใกล้เคียงความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น โดยอาศัยใช้ เกณฑ์การคำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้น ในการพิจารณาค่าเฉลี่ยโดยการแบ่งช่วงค่าเฉลี่ย (พรพิมล คงฉิม, 2554) ดังตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 แสดงค่าเฉลี่ยโดยการแบ่งตามช่วงค่าเฉลี่ย

ระดับผลกระทบ	ช่วงค่าเฉลี่ยระหว่าง	สีแสดงระดับผลกระทบ
มากที่สุด	4.21-5.00	
มาก	3.41-4.20	
ปานกลาง	2.61-3.40	
น้อย	1.81-2.60	
น้อยมาก	1.00-1.80	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4
การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 วิธีการเก็บข้อมูล

ทำการเก็บข้อมูลโดยแจกแบบสอบถามแก่ประชาชนผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ช่วงแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช - ลาดกระบัง ระหว่างกิโลเมตรที่ 0+000 บริเวณ ซอยลาดกระบัง 42/1 และจุดสิ้นสุดโครงการกิโลเมตรที่ 3+900.000 บริเวณ ซอยบ้านเอื้ออาทรลาดกระบัง ระยะทางรวม 3.90 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ เขตลาดกระบัง ที่อยู่ห่างจากตัวโครงการภายในรัศมี 1 กิโลเมตร การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีของ Cochran ได้จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยกำหนดความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดระหว่างค่าจริงและค่าประมาณการร้อยละ 5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช – ลาดกระบัง ส่วนที่ 3 ระดับทัศนคติของประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช – ลาดกระบัง ส่วนที่ 4 ความกังวล ความเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะเป็นแบบเนื้อหาปลายปิด-เปิด สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีการแจกแบบสอบถามแบบเจาะจง (purposive sampling) และแจกแบบสอบถามผ่านอินเตอร์เน็ตโดยใช้ Google form โดยแบ่งการแจกแบบสอบถามเป็น 2 กลุ่ม คือ อยู่ภายในระยะ 500 เมตร กับอยู่ภายนอกระยะ 500 เมตร อย่างละ 200 ราย จากแนวเส้นทางของโครงการ รวมจำนวนที่รวบรวมได้ทั้งสิ้น 400 ราย ซึ่งปัญหาที่พบคือ ประชาชนไม่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม เนื่องจากไม่มีความสนใจเกี่ยวกับโครงการ และปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้ไม่สามารถแจกแบบสอบถามในบริเวณโรงบาลลาดกระบังได้ อีกทั้งประชาชนบางส่วนมีความวิตกกังวลต่อการช่วยทำแบบสอบถาม เนื่องจากกังวลเกี่ยวกับการติดเชื้อ COVID-19

4.2 การแปลข้อมูล

สำหรับการแปลข้อมูลงานวิจัยนี้ได้วิเคราะห์ข้อมูลโดยคำถามที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคล การรับรู้ข่าวสาร ความกังวล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistic Package for the Social Science : SPSS) โดย ประมวลผลในรูปแบบร้อยละ ความถี่ ส่วนข้อมูลทางด้านระดับผลกระทบต่อประชาชนในช่วงการก่อสร้าง ใช้มาตราวัดแบบ Likert Scale โดยเรียงลำดับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างมากที่สุด เป็นอันดับที่ 5 และอันดับที่ 1คือมีอันดับผลกระทบที่เกิดจากโครงการก่อสร้างน้อยที่สุด โดยประมวลผลในรูปค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์และการนำเสนอผลของการวิจัยเรื่อง “การสำรวจทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง” จะนำเสนอในรูปแบบของ ตารางประกอบคำบรรยาย และรูปประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งการนำเสนอเป็น 8 ข้อ ดังนี้

4.3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการของผู้ทำแบบสอบถาม

4.3.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชุมชน

4.3.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัย

4.3.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจร

4.3.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพ

4.3.7 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ

4.3.8 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

จากแบบสอบถามที่ได้จัดทำขึ้นนั้น จะถูกนำไปทดสอบ (Pilot Test) โดยการใช้สัมภาษณ์ประชาชนที่ลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรตัวอย่างที่จะทำไปใช้จริงจำนวน 30 ครัวเรือน และนำมาหาความเชื่อมั่นโดยใช้วิธี ครอนบาช (Cronbach’s Alpha) จากการคำนวณ จะได้ค่าสถิติ Cronbach’s Alpha เท่ากับ 0.904 จากจำนวณปัจจัยทั้งหมด 35 ปัจจัย แสดงว่าแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ (ค่า Cronbach’s Alpha ที่ชี้ว่าแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ ควรมีค่ามากกว่า 0.8)

4.3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นข้อมูลแบบปฐมภูมิ ซึ่งได้จากการการตอบแบบสอบถามของผู้อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ แบบสอบถามนี้มีลักษณะเป็นแบบ ตรวจสอบรายการ (check list) จำนวน 6 ข้อ มีรายละเอียดและลักษณะของข้อมูล ทั่วไปดังนี้

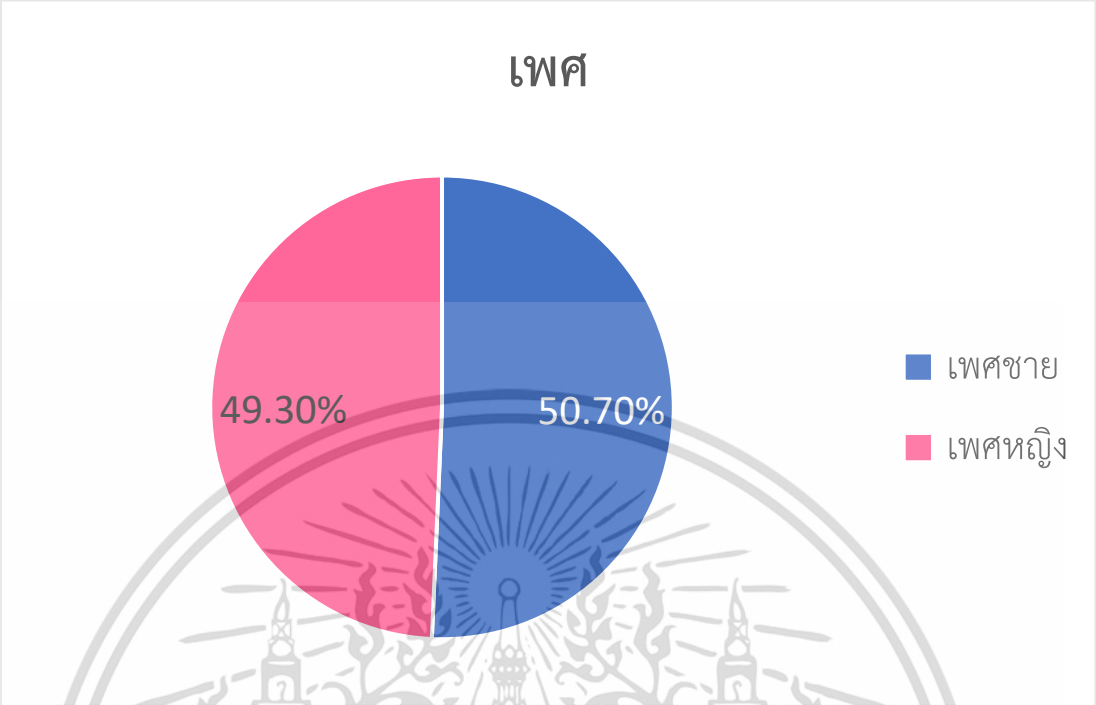
4.3.1.1 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านเพศ แสดงดังตารางที่ 4.1 และรูปที่ 4.1 ซึ่งพบว่าเพศของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50.70 และเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 49.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ

เพศ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ชาย	203	50.70
หญิง	197	49.30
รวม	**400**	**100.00**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ

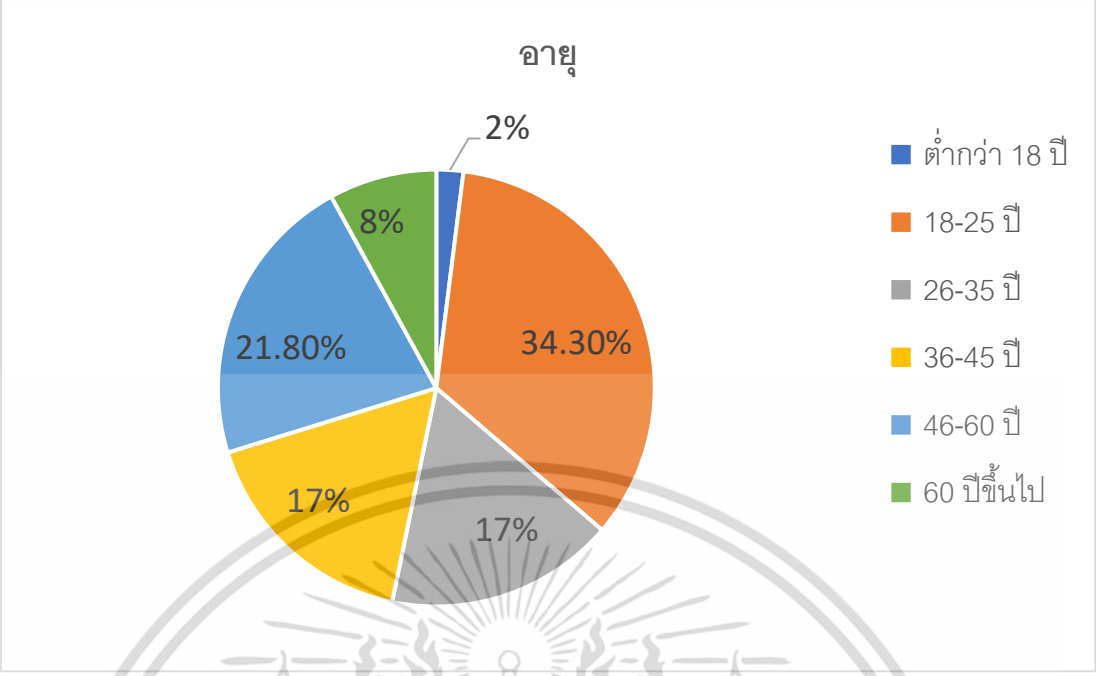
4.3.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านอายุ แสดงดังตารางที่ 4.2 และรูปที่ 4.2 ซึ่งพบว่าช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ อายุ 18-25 ปี คิดเป็นร้อยละ 34.30 รองลงมาคือ อายุ 46-60 ปี คิดเป็นร้อยละ 21.80 อายุ 26-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.00 อายุ 36-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.00 อายุ 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 8.00 และอายุต่ำกว่า 18 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ

อายุ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ต่ำกว่า 18 ปี	8	2.00
18-25 ปี	137	34.30
26-35 ปี	68	17.00
36-45 ปี	68	17.00
46-60 ปี	87	21.80
60 ปีขึ้นไป	32	8.00
รวม	**400**	**100.00**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.2 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอายุ

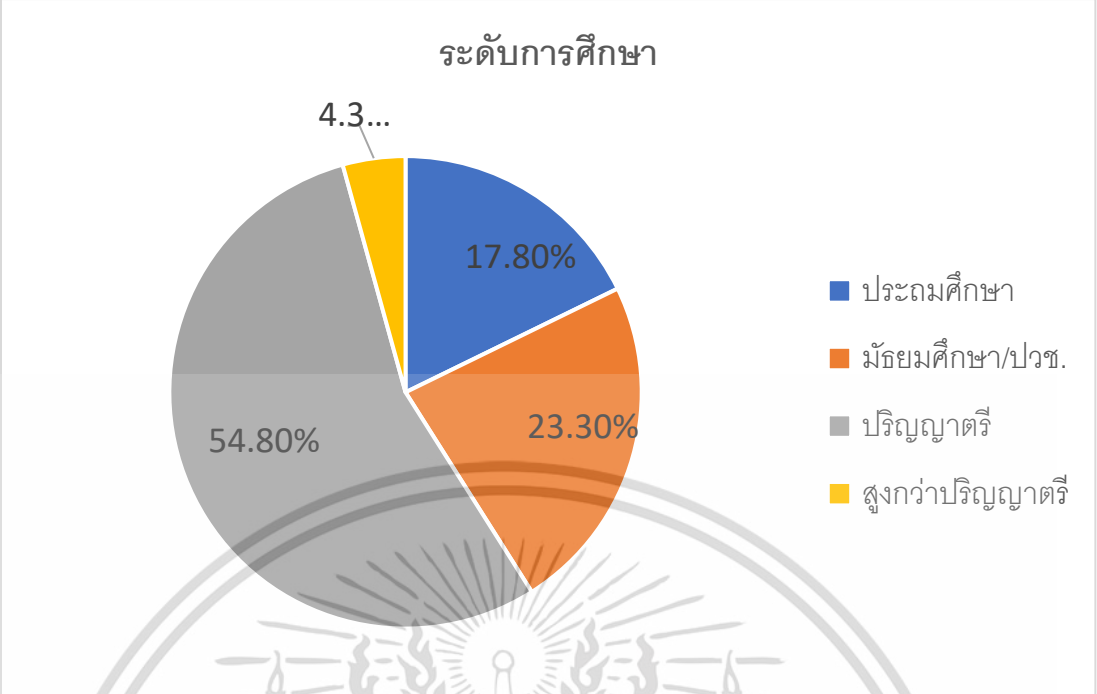
4.3.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระดับการศึกษา

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านระดับการศึกษา แสดงดังตารางที่ 4.3 และรูปที่ 4.3 ซึ่งพบว่าระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ ปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 54.80 รองลงมาคือ มัธยมศึกษา/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 23.30 ประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 17.80 และ สูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 4.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ประถมศึกษา	71	17.80
มัธยมศึกษา/ปวช.	93	23.30
ปริญญาตรี	219	54.80
สูงกว่าปริญญาตรี	17	4.30
รวม	**400**	**100.00**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.3 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการศึกษา

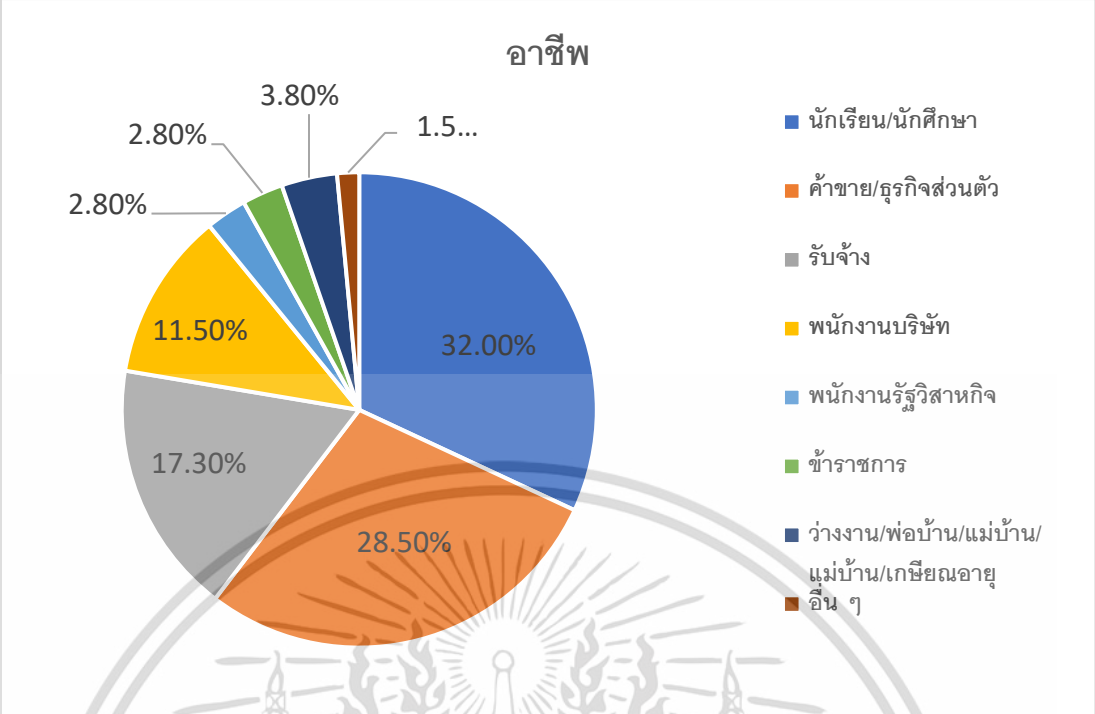
4.3.1.4 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านอาชีพแสดงดังตารางที่ 4.4 และรูปที่ 4.4 ซึ่งพบว่าอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ นักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 32.00 รองลงมาคือ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 28.50 รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 17.30 พนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 11.50 ว่างงาน/พ่อบ้าน/แม่บ้าน/แม่บ้าน/เกษียณอายุ คิดเป็นร้อยละ 3.80 พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 2.80 ข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ 2.80 และ อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ

อาชีพ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
นักเรียน/นักศึกษา	128	32.00
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	114	28.50
รับจ้าง	69	17.30
พนักงานบริษัท	46	11.50
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	11	2.80
ข้าราชการ	11	2.80
ว่างงาน/พ่อบ้าน/แม่บ้าน/ แม่บ้าน/เกษียณอายุ	15	3.80
อื่นๆ	6	1.50
รวม	**400**	**100.00**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.4 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านอาชีพ

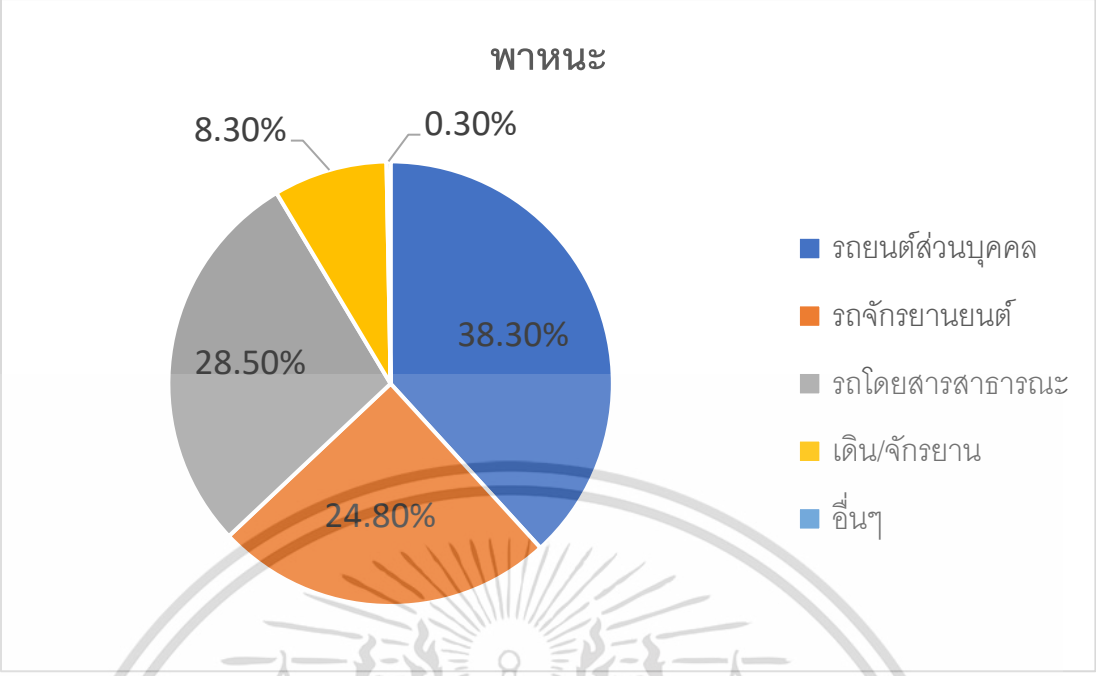
4.3.1.5 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนเส้นทางอ่อนนุช-ลาดกระบัง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านพาหนะที่ใช้งานบนเส้นทางอ่อนนุช-ลาดกระบังแสดงดังตารางที่ 4.5 และรูปที่ 4.5 ซึ่งพบว่าพาหนะที่ใช้งานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ รถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 38.30 รองลงมาคือ รถโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 28.50 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 24.80 เดิน/จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 8.30 และ อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 0.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนเส้นทาง อ่อนนุช - ลาดกระบัง

พาหนะที่ใช้งานบนเส้นทางอ่อนนุช-ลาดกระบัง	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
รถยนต์ส่วนบุคคล	153	38.30
รถจักรยานยนต์	99	24.80
รถโดยสารสาธารณะ	114	28.50
เดิน/จักรยาน	33	8.30
อื่นๆ	1	0.30
รวม	**400**	**100.00**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.5 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านพาหนะที่ใช้งานบนเส้นทางอ่อนนุช-ลาดกระบัง

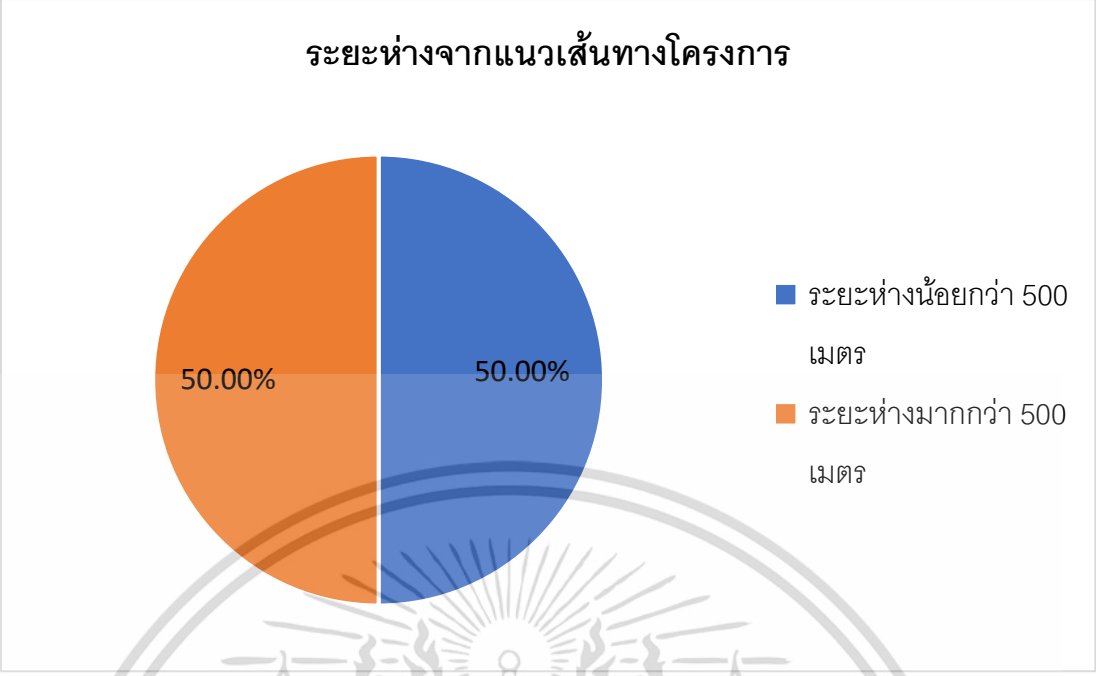
4.3.1.6 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคลในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการแสดงดังตารางที่ 4.6 และรูปที่ 4.6 ซึ่งได้แบ่งการสอบถามออกเป็นจำนวนเท่าๆ กัน คือ ระยะห่างน้อยกว่า 500 เมตร คิดเป็นร้อยละ 50.00 ระยะห่างมากกว่า 500 เมตร คิดเป็นร้อยละ 50.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ

ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ระยะห่างน้อยกว่า 500 เมตร	200	50.00
ระยะห่างมากกว่า 500 เมตร	200	50.00
รวม	**400**	**50.00**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.6 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ

4.3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม

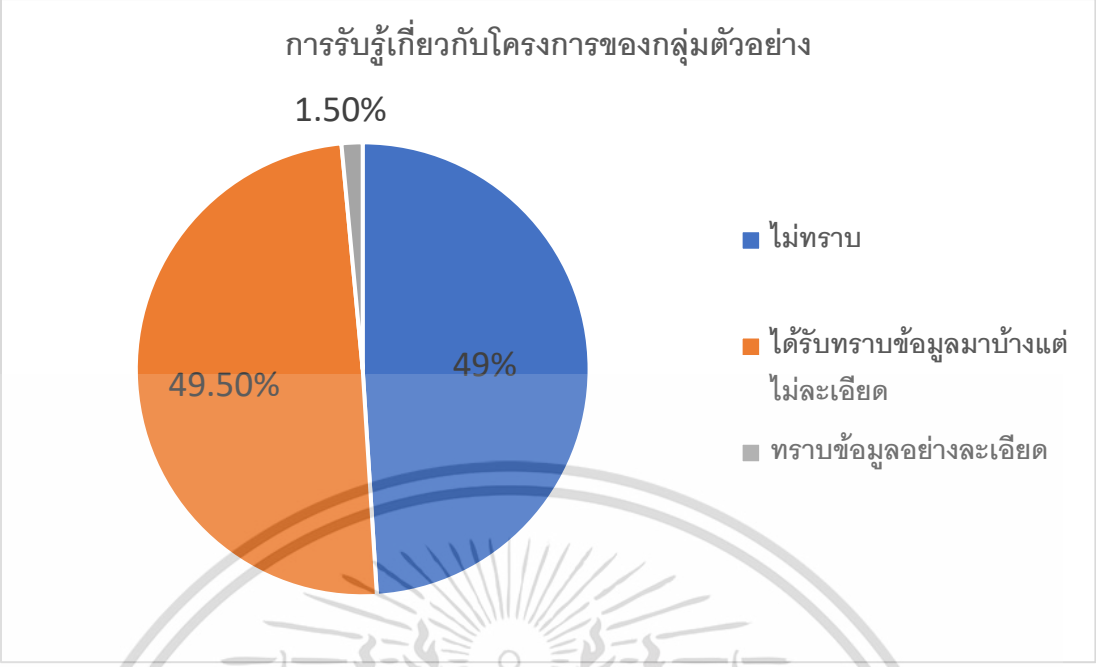
4.3.2.1 การรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงดังตารางที่ 4.7 และรูปที่ 4.7 ซึ่งพบว่าการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือ ได้รับทราบข้อมูลมาบ้างแต่ไม่ละเอียด คิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาคือ ไม่เคย คิดเป็นร้อยละ 49.0 และทราบข้อมูลอย่างละเอียด คิดเป็นร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ

การรับรู้เกี่ยวกับโครงการ	จำนวนประชากร(คน)	สัดส่วน(ร้อยละ)
ไม่ทราบ	196	49.00
ทราบ ได้รับข้อมูลข่าวสารแต่ไม่ละเอียด	198	49.50
ทราบ ได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างละเอียด	6	1.50
รวม	**400**	**100.00**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.7 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ

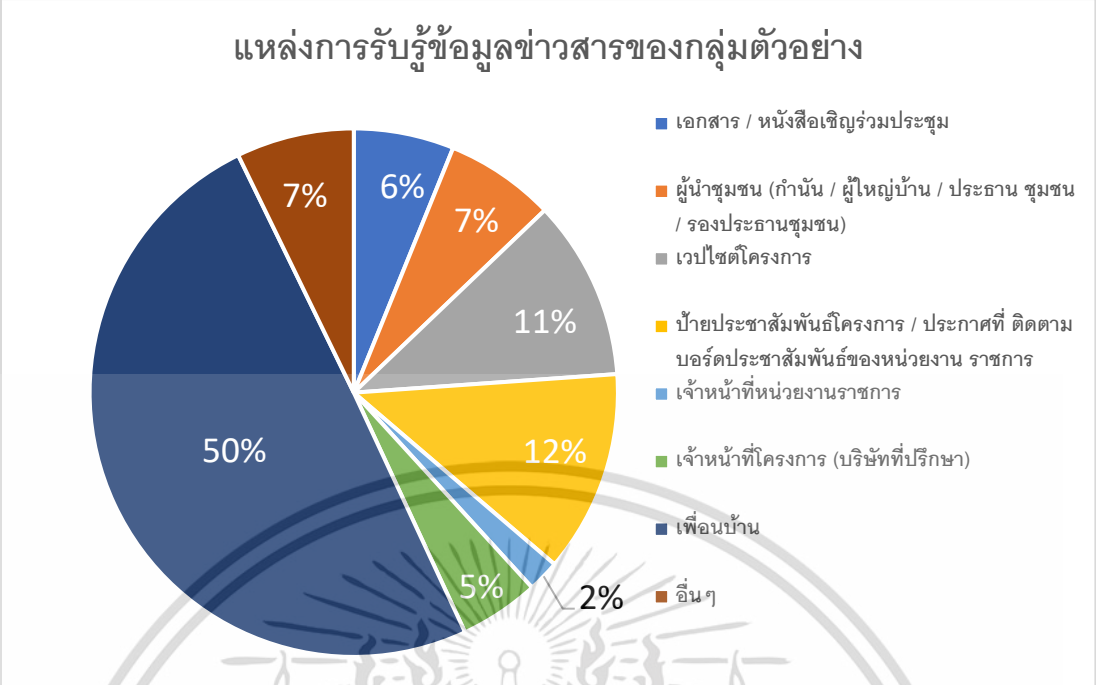
4.3.2.2 แหล่งที่มาของการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งที่มาของการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงดังตารางที่ 4.8 และรูปที่ 4.8 ซึ่งพบว่าแหล่งที่มาของการรับรู้โครงการของผู้ตอบแบบสอบถามที่มากที่สุดคือเพื่อนบ้าน คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมาคือ ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ / ประกาศที่ติดตามบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ คิดเป็นร้อยละ 12.7 เว็ปไซต์โครงการ คิดเป็นร้อยละ 11.3 ผู้นำชุมชน คิดเป็นร้อยละ 6.9 เอกสาร / หนังสือเชิญร่วมประชุม คิดเป็นร้อยละ 6.3 เจ้าหน้าที่โครงการ (บริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อย ละ 5.0 และเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 7.4

ตารางที่ 4.8 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านแหล่งที่มาของการรับรู้ข่าวสารโครงการ

แหล่งการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
เอกสาร / หนังสือเชิญร่วมประชุม	17	6.3
ผู้นำชุมชน (กำนัน / ผู้ใหญ่บ้าน / ประธาน ชุมชน / รองประธานชุมชน)	14	6.9
เว็ปไซต์โครงการ	23	11.3
ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ / ประกาศที่ ติดตามบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน ราชการ	26	12.7
เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ	4	2.0
เจ้าหน้าที่โครงการ (บริษัทที่ปรึกษา)	1	5.0
เพื่อนบ้าน	104	51.0
อื่นๆ	15	7.4
รวม	**204**	**100.0**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.8 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านแหล่งการรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ

4.3.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับผลกระทบต่อชุมชน

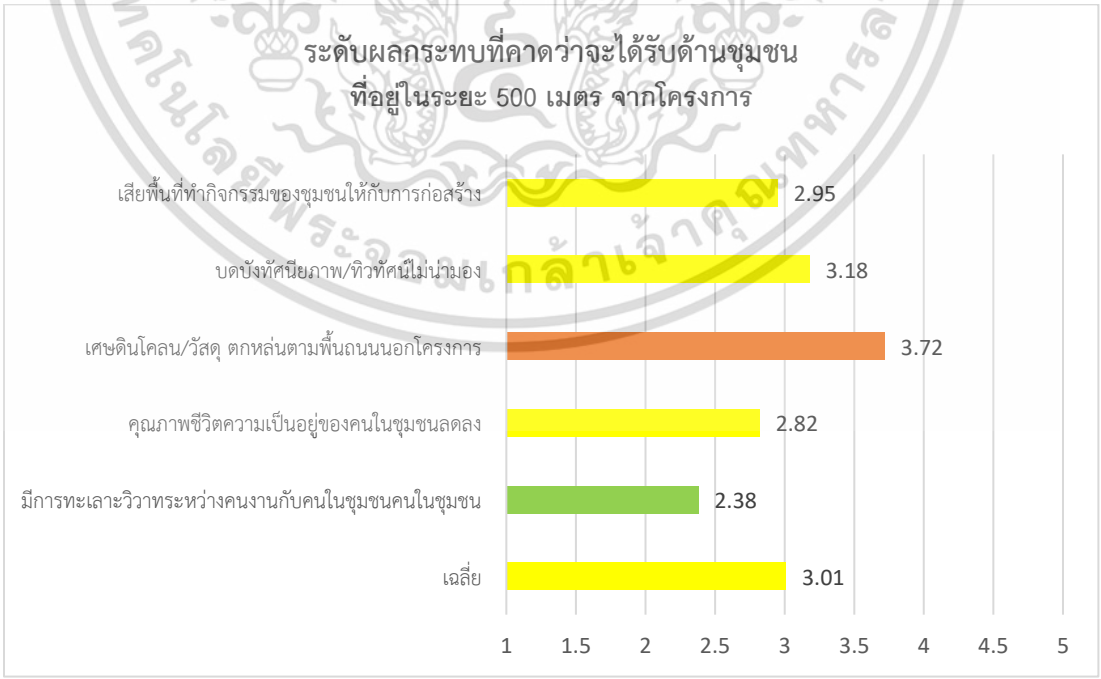
4.3.3.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากรัศมีโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถามแสดงดังตารางที่ 4.9 และรูปที่ 4.9 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.01 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.228 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านชุมชนคือ เศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.099 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญเท่ากับ 3.385 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดด้านชุมชนคือ มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชนคนในชุมชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.325 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญเท่ากับ 2.128

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากจากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง	2.95	1.287	ปานกลาง		2.292
บดบังทัศนียภาพ/ทิวทัศน์ไม่น่ามอง	3.18	1.340	ปานกลาง		2.373
เศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ	3.72	1.099	มาก		3.385
คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง	2.82	1.325	ปานกลาง		2.128
มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชนคนในชุมชน	2.38	1.087	น้อย		2.189
เฉลี่ย	**3.01**	**1.228**	**ปานกลาง**		**2.451**



รูปที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

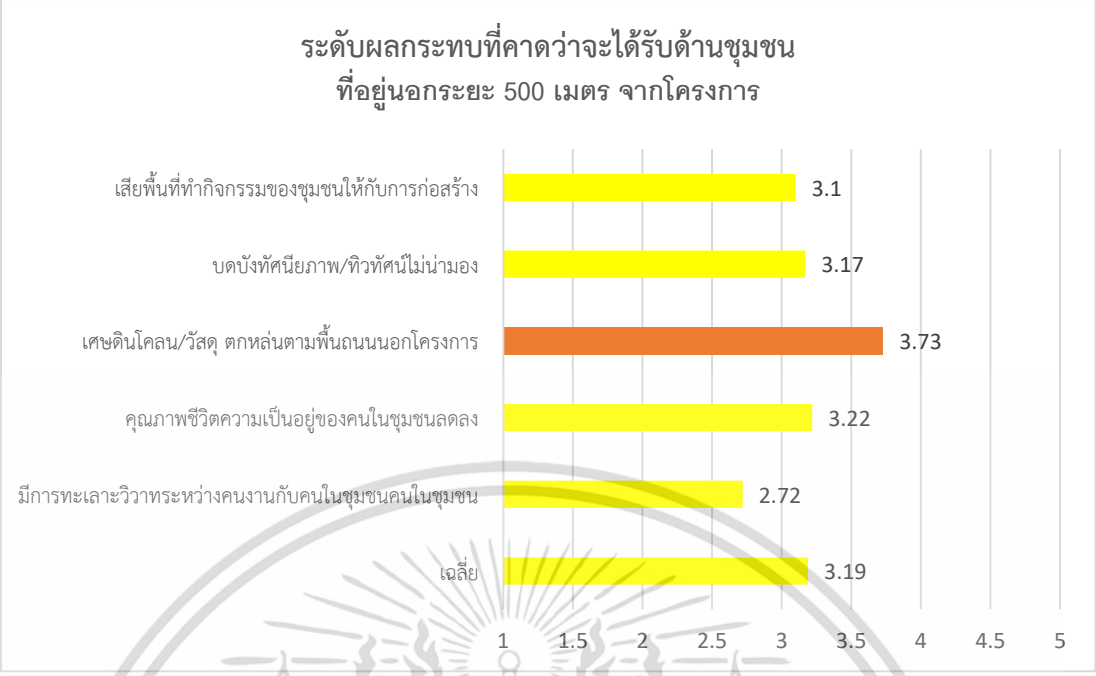
4.3.3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชุมชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากรัศมีโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถามแสดงดังตารางที่ 4.10 และรูปที่ 4.10 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.19 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.032 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านชุมชนคือ เศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.849 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญเท่ากับ 4.393 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดด้านชุมชนคือ มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชนคนในชุมชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.024 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญเท่ากับ 2.656

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง	3.10	0.987	ปานกลาง		3.141
บดบังทัศนียภาพ/ทิวทัศน์ไม่น่ามอง	3.17	1.201	ปานกลาง		2.639
เศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ	3.73	0.849	มาก		4.393
คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง	3.22	1.099	ปานกลาง		2.930
มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชนคนในชุมชน	2.72	1.024	ปานกลาง		2.656
เฉลี่ย	**3.19**	**1.032**	**ปานกลาง**		**3.091**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับต่อชุมชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสรุประดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับด้านชุมชน ทั้งในและนอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ อยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ในปัญหาเศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ มีระดับทัศนคติมากที่สุด ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะผู้คนให้ความใส่ใจในเรื่องเศษวัสดุที่อาจจะกีดขวางทางจราจร เป็นสำคัญ

4.3.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัย

4.3.4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

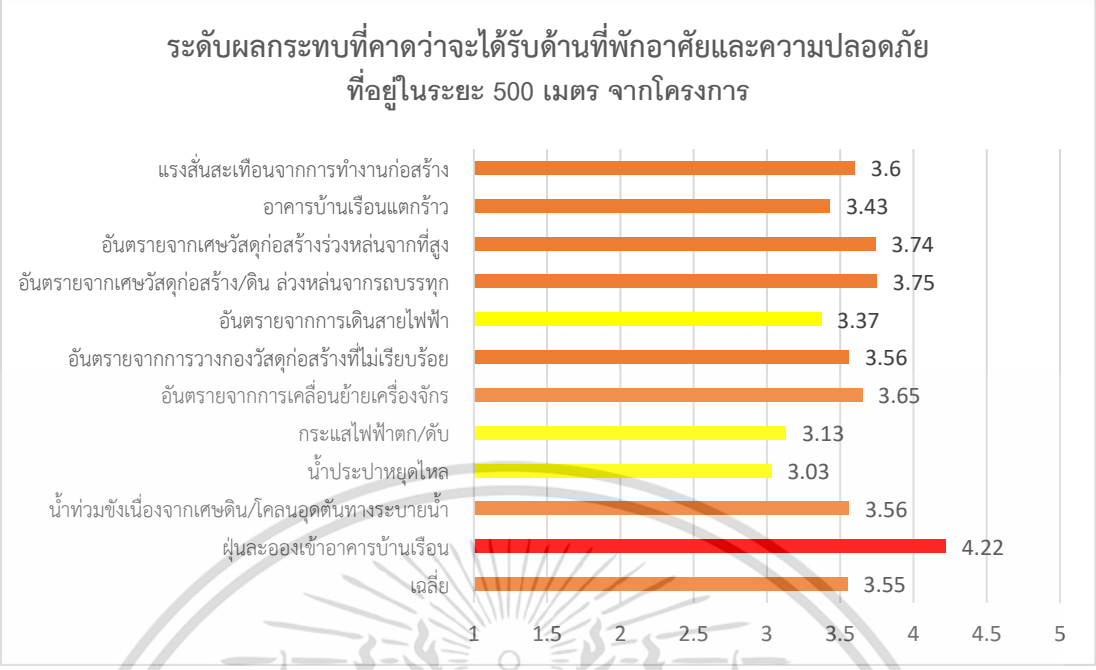
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากรัศมีโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถามแสดงดังตารางที่ 4.11 และรูปที่ 4.11 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.55 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.161 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านพักอาศัยและความปลอดภัยคือ ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.066 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญเท่ากับ 3.959 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยคือ น้ำประปาหยุดไหล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.03 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.190 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญเท่ากับ 2.546

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง	3.60	1.178	มาก		3.056
อาคารบ้านเรือนแตกร้าว	3.43	1.238	มาก		2.771
อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง	3.74	1.095	มาก		3.416
อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดินล่วงหล่นจากรถบรรทุก	3.75	1.092	มาก		3.434
อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า	3.37	1.086	ปานกลาง		3.103
อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย	3.56	1.172	มาก		3.038
อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	3.65	1.146	มาก		3.185
กระแสไฟฟ้าตก/ดับ	3.13	1.327	ปานกลาง		2.359
น้ำประปาหยุดไหล	3.03	1.190	ปานกลาง		2.546
น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ	3.56	1.180	มาก		3.017
ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน	4.22	1.066	มากที่สุด		3.959
เฉลี่ย	**3.55**	**1.161**	**มาก**		**3.058**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัย ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

4.3.4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

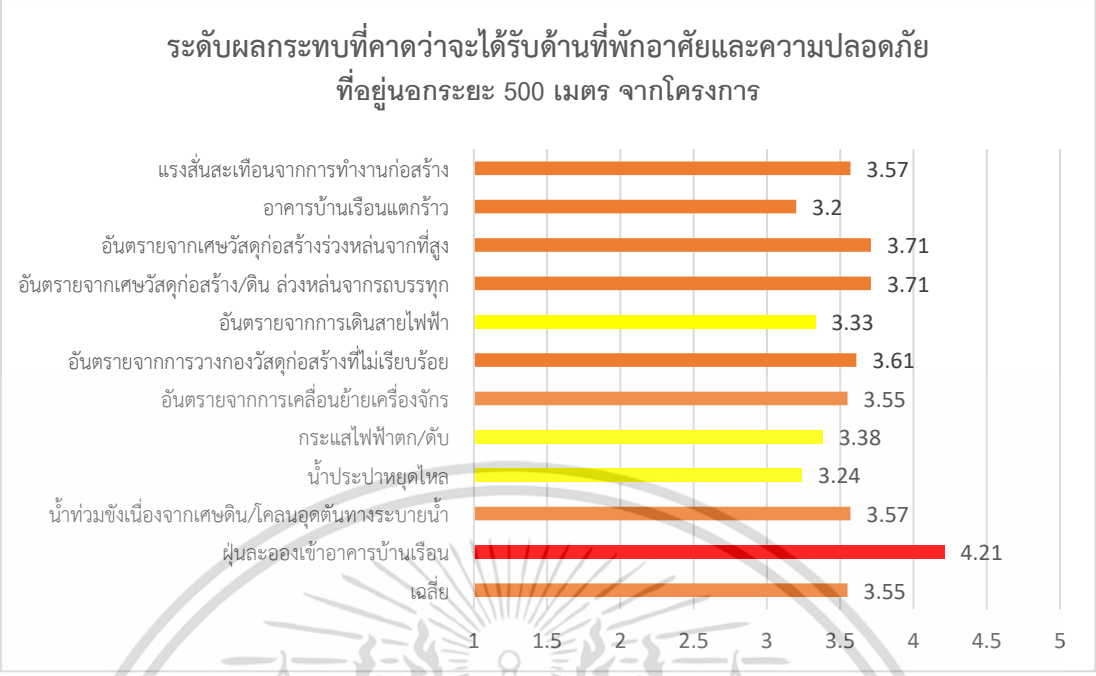
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากรัศมีโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถามแสดงดังตารางที่ 4.12 และรูปที่ 4.12 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.55 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.953 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านพักอาศัยและความปลอดภัยคือ ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.927 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญเท่ากับ 4.542 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยคือ น้ำประปาหยุดไหล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.020 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญเท่ากับ 3.176

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง	3.57	0.932	มาก		3.830
อาคารบ้านเรือนแตกร้าว	3.20	0.958	มาก		3.340
อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง	3.71	0.985	มาก		3.766
อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดินล่วงหล่นจากรถบรรทุก	3.71	0.923	มาก		4.020
อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า	3.33	0.909	ปานกลาง		3.663
อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย	3.61	0.901	มาก		4.007
อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	3.55	0.912	มาก		3.893
กระแสไฟฟ้าตก/ดับ	3.38	1.000	ปานกลาง		3.380
น้ำประปาหยุดไหล	3.24	1.020	ปานกลาง		3.176
น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ	3.57	1.015	มาก		3.517
ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน	4.21	0.927	มากที่สุด		4.542
เฉลี่ย	**3.55**	**0.953**	**มาก**		**3.725**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสรุประดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านที่พักอาศัยและความปลอดภัยทั้งในและนอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าในปัญหาด้านฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน มีระดับทัศนคติมากที่สุด ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะผู้คนให้ความใส่ใจในเรื่องของการดูแลสุขภาพของตัวเองเป็นสำคัญ

4.3.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจร

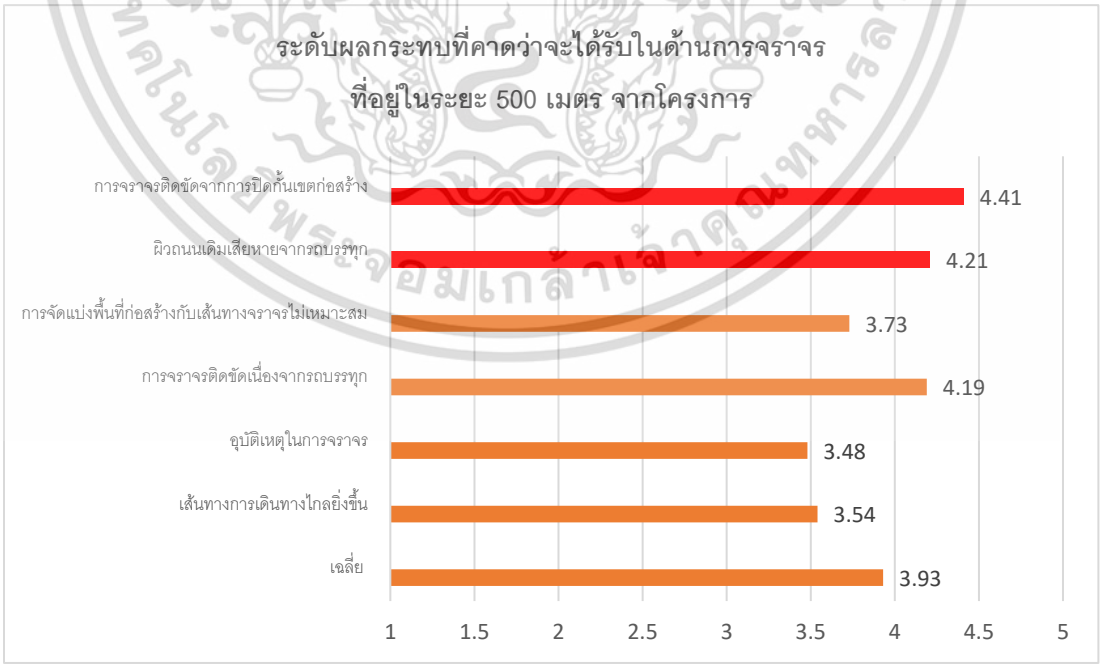
4.3.5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจร ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.13 และรูปที่ 4.13 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.93 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.116 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านการจราจร คือ การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.41 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.920 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 4.793 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านการจราจร คือ อุบัติเหตุในการจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.48 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.138 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 3.058

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง	4.41	0.920	มากที่สุด		4.793
ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก	4.21	1.025	มากที่สุด		4.107
การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม	3.73	1.124	มาก		3.319
การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก	4.19	1.105	มาก		3.792
อุบัติเหตุในการจราจร	3.48	1.138	มาก		3.058
เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น	3.54	1.385	มาก		2.556
เฉลี่ย	**3.93**	**1.116**	**มาก**		**3.522**



รูปที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการจราจรที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

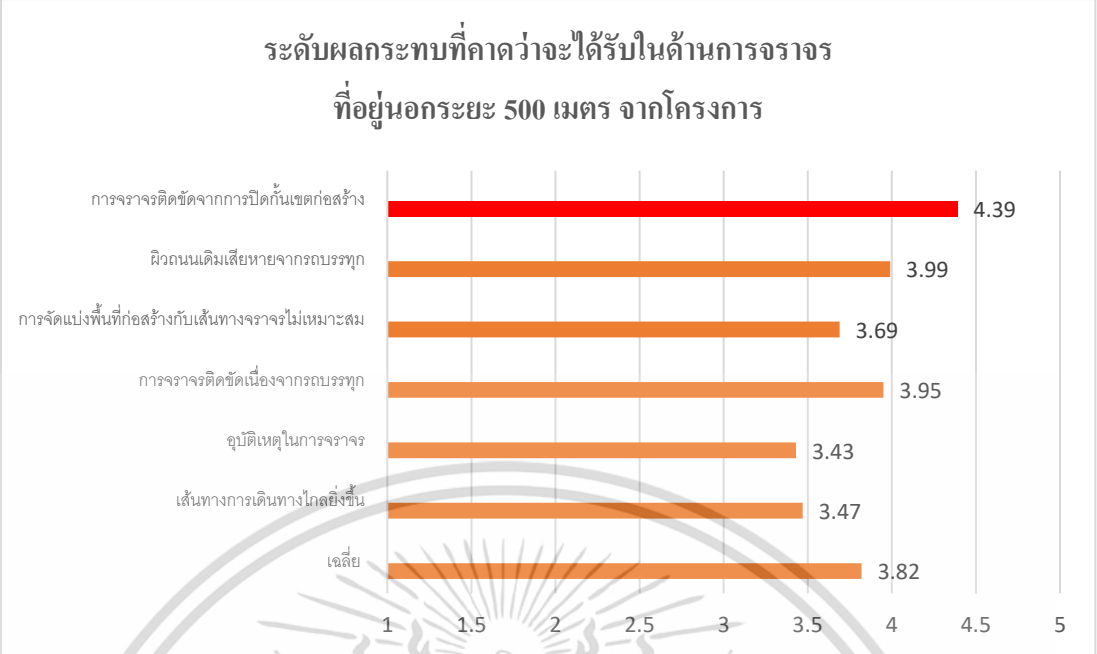
4.3.5.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านการจราจรที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.14 และรูปที่ 4.14 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.942 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านการจราจร คือ การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.813 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 5.400 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านการจราจร คือ อุบัติเหตุในการจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.995 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 3.447

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านการจราจร ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้นับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง	4.39	0.813	มากที่สุด		5.400
ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก	3.99	0.902	มาก		4.424
การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม	3.69	0.994	มาก		3.712
การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก	3.95	0.968	มาก		4.081
อุบัติเหตุในการจราจร	3.43	0.995	มาก		3.447
เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น	3.47	0.982	มาก		3.534
เฉลี่ย	**3.82**	**0.942**	**มาก**		**4.055**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการจราจร ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสรุประดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาด้านจราจรทั้งในและนอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ปัญหาการจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง มีระดับทัศนคติมากที่สุด และผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านการจราจร คือ อุบัติเหตุในการจราจร ที่เป็นเช่นนี้เพราะผู้ตอบแบบสอบถามค่อนข้างกังวลเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัดที่จะเพิ่มมากขึ้น แต่มีความมั่นใจในการจัดการด้านอุบัติเหตุ

4.3.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพ

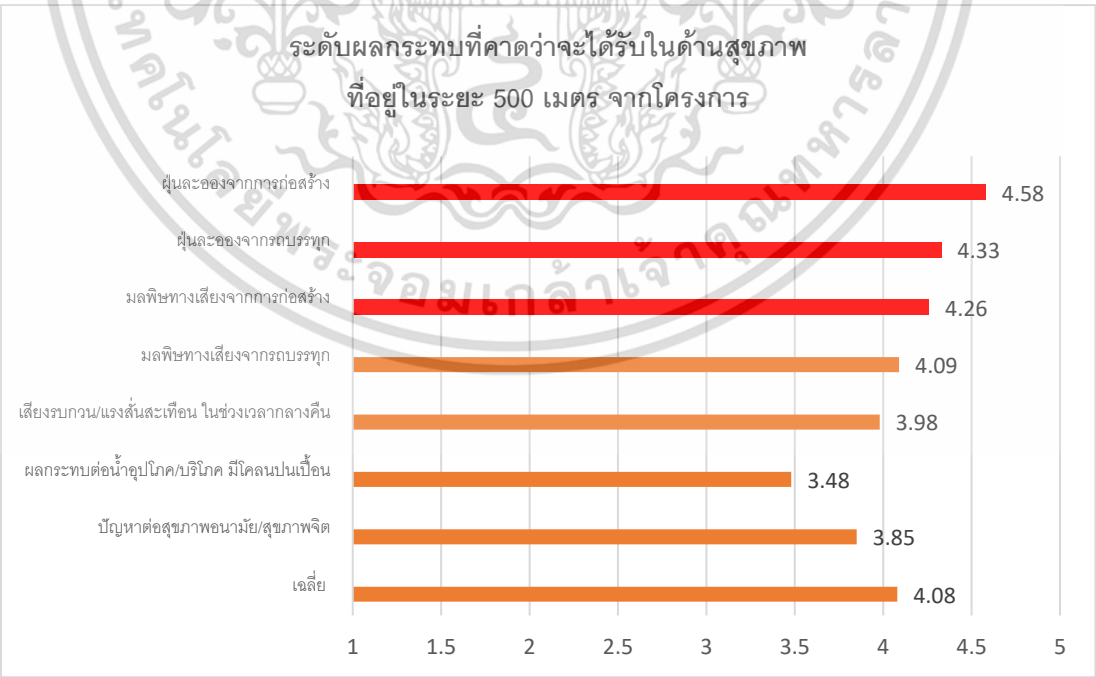
4.3.6.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.15 และรูปที่ 4.15 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.08 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.966 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านสุขภาพ คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.753 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 6.082 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านสุขภาพ คือ ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.48 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.182 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 2.944

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพ ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้นับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	4.58	0.753	มากที่สุด		6.082
ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก	4.33	0.851	มากที่สุด		5.088
มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง	4.26	0.926	มากที่สุด		4.600
มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก	4.09	1.023	มาก		3.998
เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือน ในช่วงเวลากลางคืน	3.98	1.070	มาก		3.720
ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน	3.48	1.182	มาก		2.944
ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	3.85	1.164	มาก		3.308
เฉลี่ย	**4.08**	**0.996**	**มาก**		**4.096**



รูปที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการสุขภาพ ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

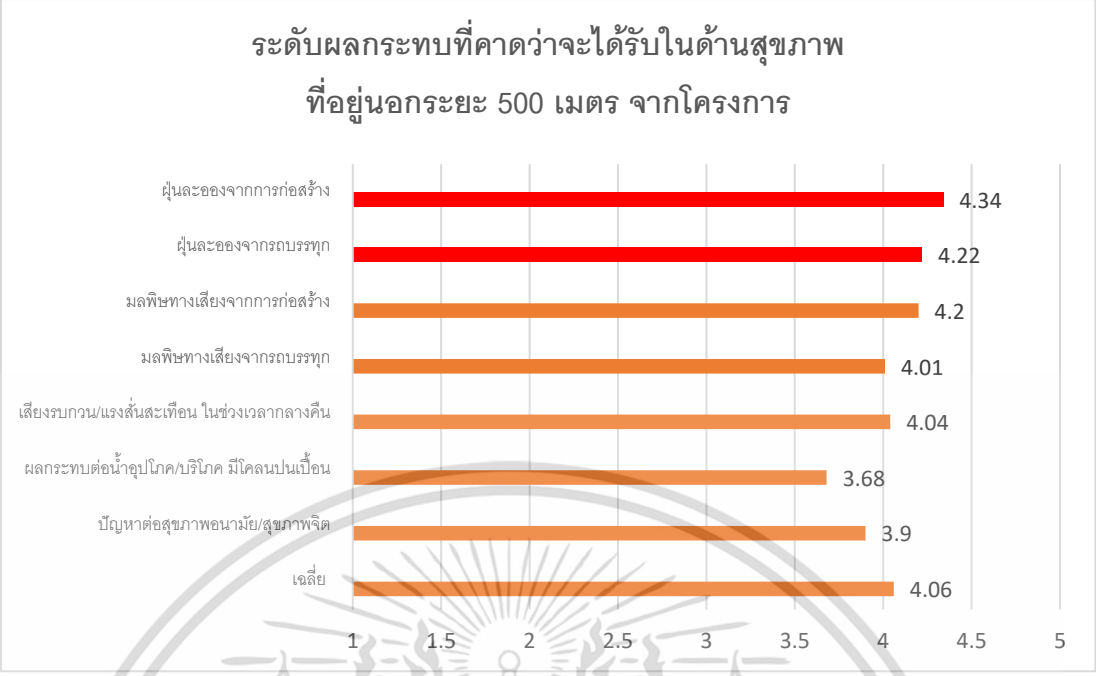
4.3.6.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.16 และรูปที่ 4.16 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.910 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดด้านสุขภาพ คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.806 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 5.385 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านสุขภาพ คือ ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.006 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 3.658

ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านสุขภาพ ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำาถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้นับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	4.34	0.806	มากที่สุด		5.385
ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก	4.22	0.820	มากที่สุด		5.146
มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง	4.20	0.874	มาก		4.805
มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก	4.01	0.930	มาก		4.312
เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางคืน	4.04	0.934	มาก		4.325
ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน	3.68	1.006	มาก		3.658
ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	3.90	0.997	มาก		3.912
เฉลี่ย	**4.06**	**0.910**	**มาก**		**4.462**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านการสุขภาพ ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสรุประดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาด้านสุขภาพทั้งในและนอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ในปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง มีระดับทัศนคติมากที่สุด รองลงมาคือปัญหาฝุ่นละอองจากรถบรรทุก ซึ่งเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความกังวลด้านสุขภาพเกี่ยวกับปัญหาฝุ่นละออง

4.3.7 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ

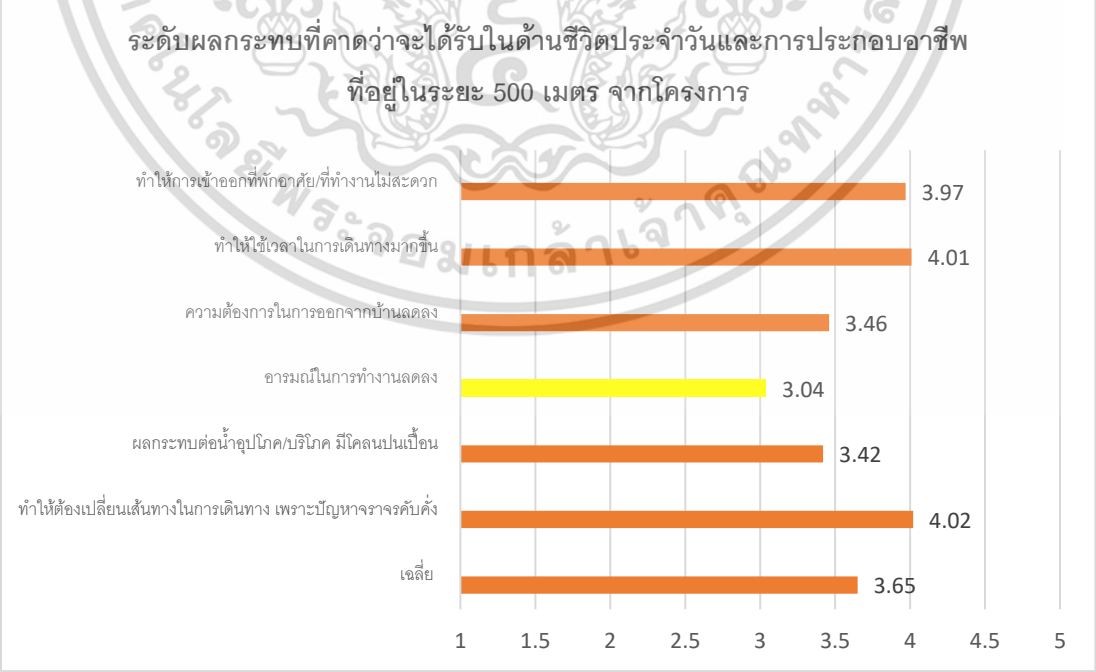
4.3.7.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.17 และรูปที่ 4.17 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.145 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านสุขภาพ คือ ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาจราจรคับคั่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.02 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.178 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 3.413 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านสุขภาพ คือ อารมณ์ในการทำงานลดลง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.04 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.023 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 2.972

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้นับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก	3.97	1.084	มาก		3.662
ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	4.01	1.027	มาก		3.905
ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	3.46	1.190	มาก		2.908
อารมณ์ในการทำงานลดลง	3.04	1.023	ปานกลาง		2.972
ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	3.42	1.369	มาก		2.498
ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	4.02	1.178	มาก		3.413
เฉลี่ย	**3.65**	**1.145**	**มาก**		**3.188**



รูปที่ 4.17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่ในระยะ 500 เมต จากแนวเส้นทางโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

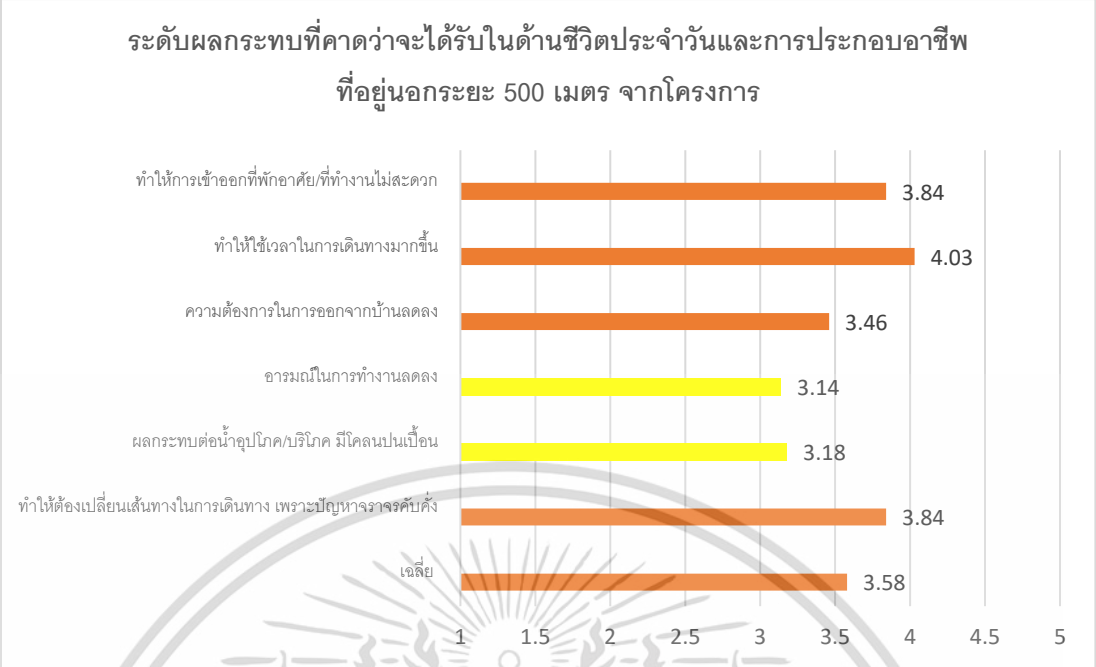
4.3.7.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อผลกระทบคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ โดยภาพรวมและจำแนกตามประเด็นคำถาม แสดงในตารางที่ 4.18 และรูปที่ 4.18 โดยภาพรวมของผลกระทบอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.58 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.015 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดในด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพคือ ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.966 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 4.172 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับน้อยที่สุดในด้านสุขภาพ คือ อารมณ์ในการทำงานลดลง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.14 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.047 และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ 2.999

ตารางที่ 4.18 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับและตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ประเด็นคำถาม	Mean	Std. Deviation	ระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้นับ	สีแสดงระดับผลกระทบ	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ
ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก	3.84	0.953	มาก		4.029
ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	4.03	0.966	มาก		4.172
ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	3.46	1.124	มาก		3.078
อารมณ์ในการทำงานลดลง	3.14	1.047	ปานกลาง		2.999
ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	3.18	1.011	ปานกลาง		3.145
ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	3.84	0.991	มาก		3.875
เฉลี่ย	**3.58**	**1.015**	**มาก**		**3.527**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.18 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อคาดว่าจะได้รับในด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพที่อยู่นอกระยะ 500 เมต จากแนวเส้นทางโครงการ

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสรุประดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับในด้านปัญหาด้านชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพทั้งในและนอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ปัญหาด้านทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง มีระดับทัศนคติมากที่สุด สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามในระยะ 500 เมตรจากโครงการ อาจเป็นเพราะได้รับผลกระทบโดยตรงทำให้ต้องเลี่ยงไปใช้เส้นทางเส้นทางอื่นในขณะทำการก่อสร้าง ในขณะเดียวกันผู้ตอบแบบสอบถามนอกระยะ 500 เมตร มีระดับทัศนคติมากที่สุดในด้านปัญหาด้านทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น เนื่องจากมีการปิดถนนบางส่วนเพื่อใช้ในการก่อสร้าง

เมื่อนำตัวชี้น้ำหนักความสำคัญมาจัดลำดับจากมากไปน้อย จะได้ว่า ปัจจัยที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง และน้อยที่สุด คือ คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง สำหรับประชาชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าชี้น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของประชาชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 35 ปัจจัย เรียงลำดับตามตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ

ลำดับที่	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ	ปัจจัยผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ
1	6.082	ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง
2	5.088	ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3	4.793	การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง
4	4.600	มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง
5	4.107	ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก
6	3.998	มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก
7	3.959	ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน
8	3.905	ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น
9	3.792	การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก
10	3.720	เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือน ในช่วงเวลากลางคืน
11	3.662	ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก
12	3.434	อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ล่วงหล่นจากรถบรรทุก
13	3.416	อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง
14	3.413	ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาจราจรคับคั่ง
15	3.385	เศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ
16	3.319	การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม
17	3.308	ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต
18	3.185	อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร
19	3.103	อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า
20	3.058	อุบัติเหตุในการจราจร
21	3.056	แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง
22	3.038	อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย
23	3.017	น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ
24	2.972	อารมณ์ในการทำงานลดลง
25	2.944	ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน
26	2.908	ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง
27	2.771	อาคารบ้านเรือนแตกร้าว
28	2.556	เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น
29	2.546	น้ำประปาหยุดไหล
30	2.498	ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง
31	2.373	บดบังทัศนียภาพ/ทิวทัศน์ไม่น่ามอง
32	2.359	กระแสไฟฟ้าตก/ดับ
33	2.292	เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง
34	2.189	มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชนคนในชุมชน
35	2.128	คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับประชาชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ปัจจัยที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง และน้อยที่สุด คือ ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 แสดงค่าชี้น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของประชาชนที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ จำนวน 35 ปัจจัย เรียงลำดับตามตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ

ลำดับที่	ตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ	ปัจจัยผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับ
1	5.400	การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง
2	5.385	ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง
3	5.146	ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก
4	4.805	มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง
5	4.542	ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน
6	4.424	ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก
7	4.393	เศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ
8	4.325	เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือน ในช่วงเวลากลางคืน
9	4.312	มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก
10	4.172	ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น
11	4.081	การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก
12	4.029	ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก
13	4.020	อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ล่วงหล่นจากรถบรรทุก
14	4.007	อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย
15	3.912	ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต
16	3.893	อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร
17	3.875	ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาจราจรคับคั่ง
18	3.830	แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง
19	3.766	อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง
20	3.712	การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม
21	3.663	อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า
22	3.658	ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน
23	3.534	เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น
24	3.517	น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ
25	3.447	อุบัติเหตุในการจราจร
26	3.380	กระแสไฟฟ้าตก/ดับ
27	3.340	อาคารบ้านเรือนแตกร้าว
28	3.176	น้ำประปาหยุดไหล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

29	3.145	ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง
30	3.141	เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง
31	3.078	ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง
32	2.999	อารมณ์ในการทำงานลดลง
33	2.930	คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง
34	2.656	มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชนคนในชุมชน
35	2.639	บดบังทัศนียภาพ/ทิวทัศน์ไม่น่ามอง

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสรุประดับทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณที่มีโครงการก่อสร้างต่อผลกระทบที่คาดว่าได้รับโดยรวมทั้ง 5 ด้าน ในระยะ 500 เมตร จากโครงการ ประชาชนในพื้นที่มีความเป็นห่วงในด้านสุขภาพ โดยเฉพาะเรื่องปัญหาเรื่องฝุ่น แต่ไม่กังวลเรื่องผลกระทบด้านชุมชน ส่วนระยะนอก 500 เมตร จากโครงการ ประชาชนส่วนใหญ่มีความกังวลด้านปัญหาการจราจร เมื่อเดินทางเข้าไปในบริเวณเขตก่อสร้าง แต่อาจไม่ได้รับผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ เพราะอยู่ห่างจากบริเวณเขตก่อสร้าง

4.3.8 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่นๆของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.3.8.1 ผลการวิเคราะห์ความกังวลที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

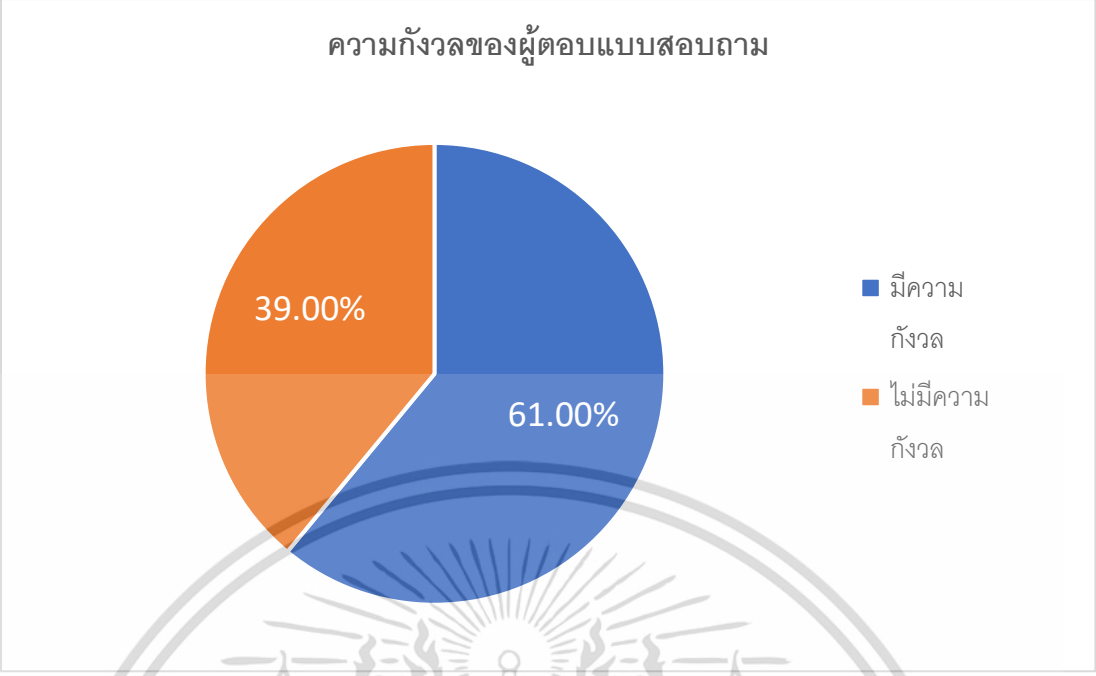
4.3.8.1.1 ผลการวิเคราะห์ความกังวลที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.21 และรูปที่ 4.19 ซึ่งพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความกังวล 122 คน คิดเป็นร้อยละ 61.0 และไม่มีความกังวล 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0

ตารางที่ 4.21 ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อโครงการ ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ความกังวลต่อโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
มีความกังวล	122	61.0
ไม่มีความกังวล	78	39.0
รวม	**200**	**100.0**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.19 ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

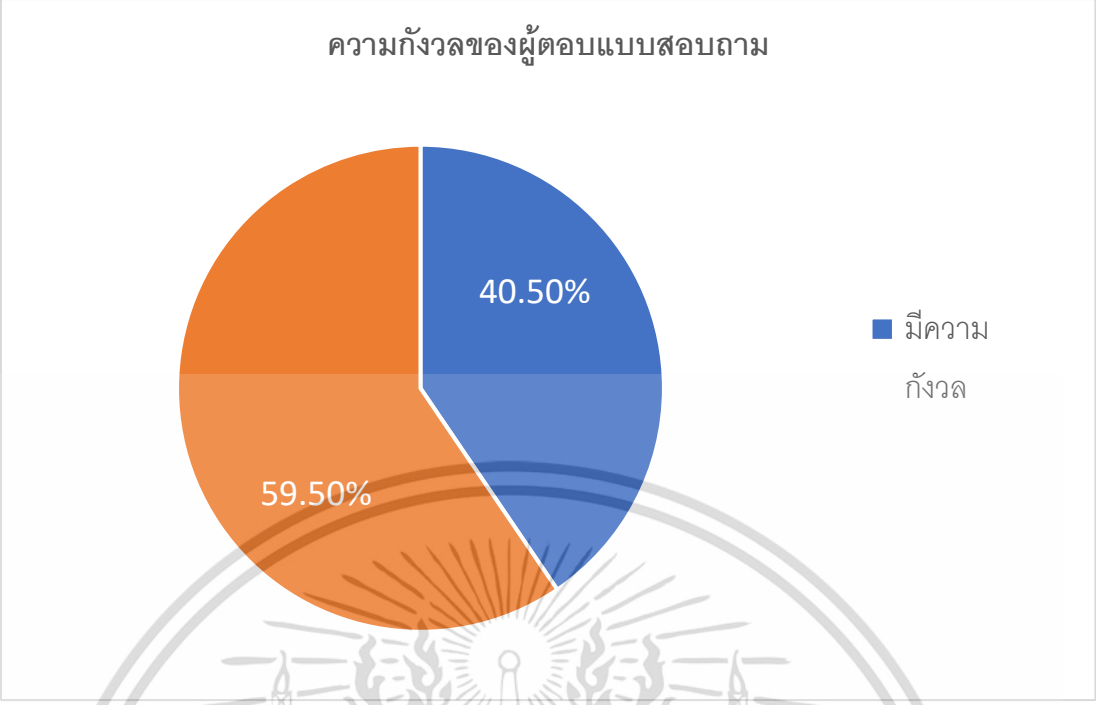
4.3.8.1.2 ผลการวิเคราะห์ความกังวลที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.22 และรูปที่ 4.20 ซึ่งพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความกังวล 81 คน คิดเป็นร้อยละ 40.5 และไม่มีความกังวล 119 คน คิดเป็นร้อยละ 59.5

ตารางที่ 4.22 ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อโครงการ ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ความกังวลต่อโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
มีความกังวล	81	40.5
ไม่มีความกังวล	119	59.5
รวม	**200**	**100.0**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.20 ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

4.3.8.2 ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

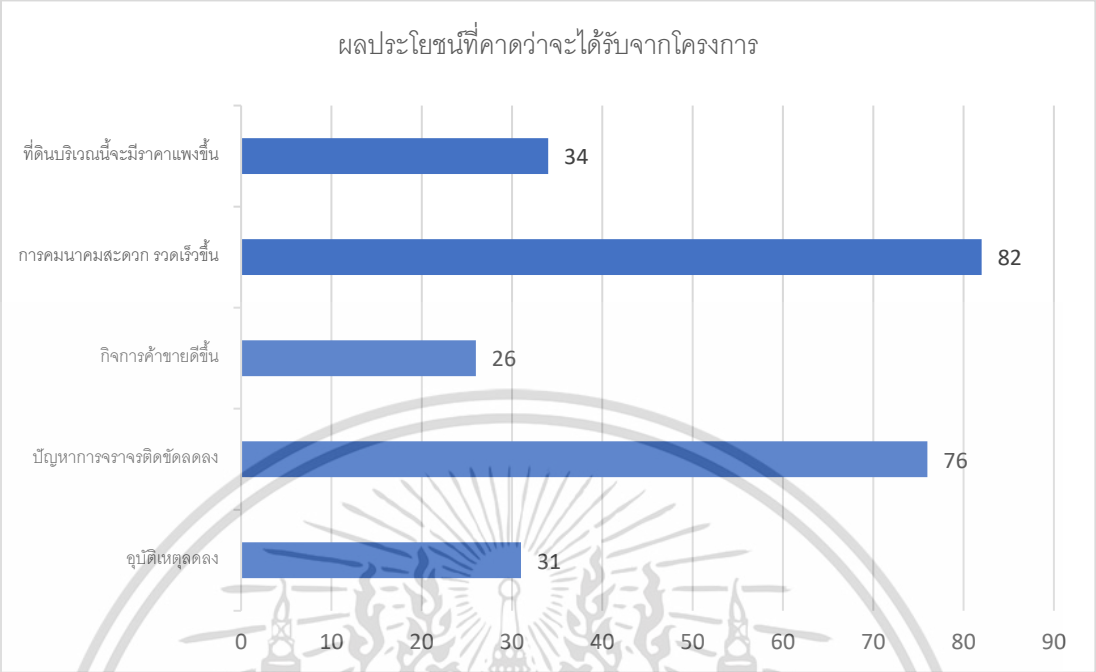
4.3.8.2.1 ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ จากผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.23 และรูปที่ 4.21 ซึ่งพบว่าความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดว่าที่ดินบริเวณนี้จะมีราคาแพงขึ้น จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 การคมนาคมสะดวกรวดเร็วขึ้น จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 82.0 ทำให้กิจการค้าขายดีขึ้น จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 76.0 และอุบัติเหตุลดลง จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0

ตารางที่ 4.23 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ที่ดินบริเวณนี้จะมีราคาแพงขึ้น	68	34.0
การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น	164	82.0
กิจการค้าขายดีขึ้น	52	26.0
ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง	152	76.0
อุบัติเหตุลดลง	62	31.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.21 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

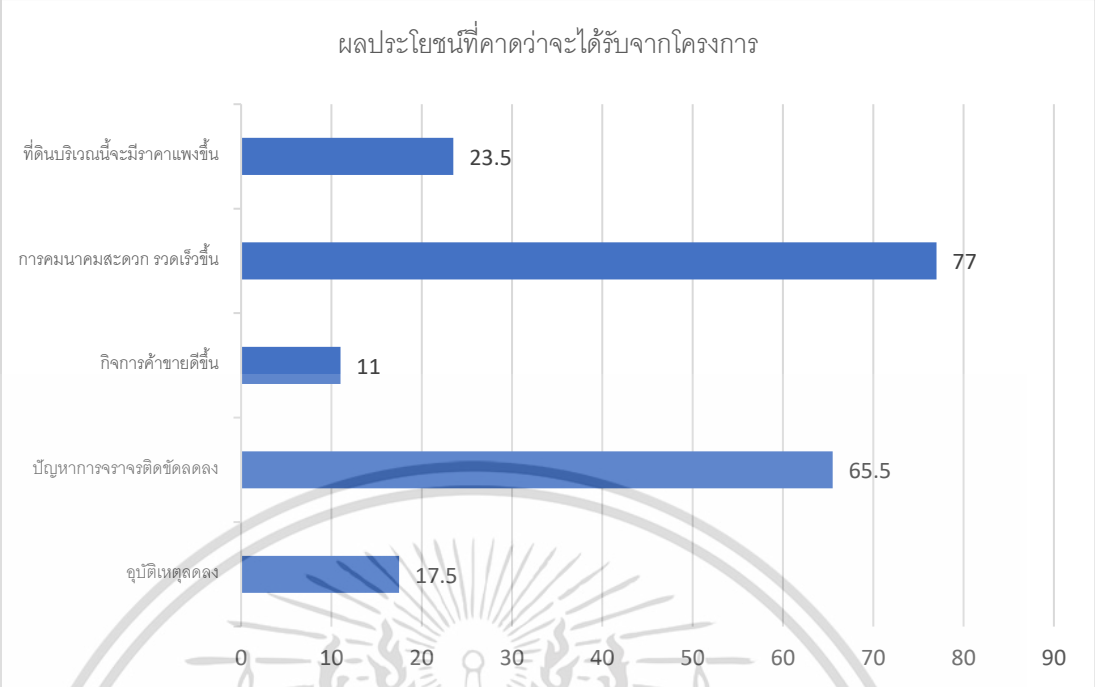
4.3.8.2.2 ผลการวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ จากผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.24 และรูปที่ 4.22 ซึ่งพบว่าความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดว่าที่ดินบริเวณนี้จะมีราคาแพงขึ้น จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 การคมนาคมสะดวกรวดเร็วขึ้น จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 77.0 ทำให้กิจการค้าขายดีขึ้น จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 65.5 และอุบัติเหตุลดลง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5

ตารางที่ 4.24 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ที่ดินบริเวณนี้จะมีราคาแพงขึ้น	47	23.5
การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น	154	77.0
กิจการค้าขายดีขึ้น	22	11.0
ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง	131	65.5
อุบัติเหตุลดลง	35	17.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.22 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

4.3.8.3 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อโครงการ

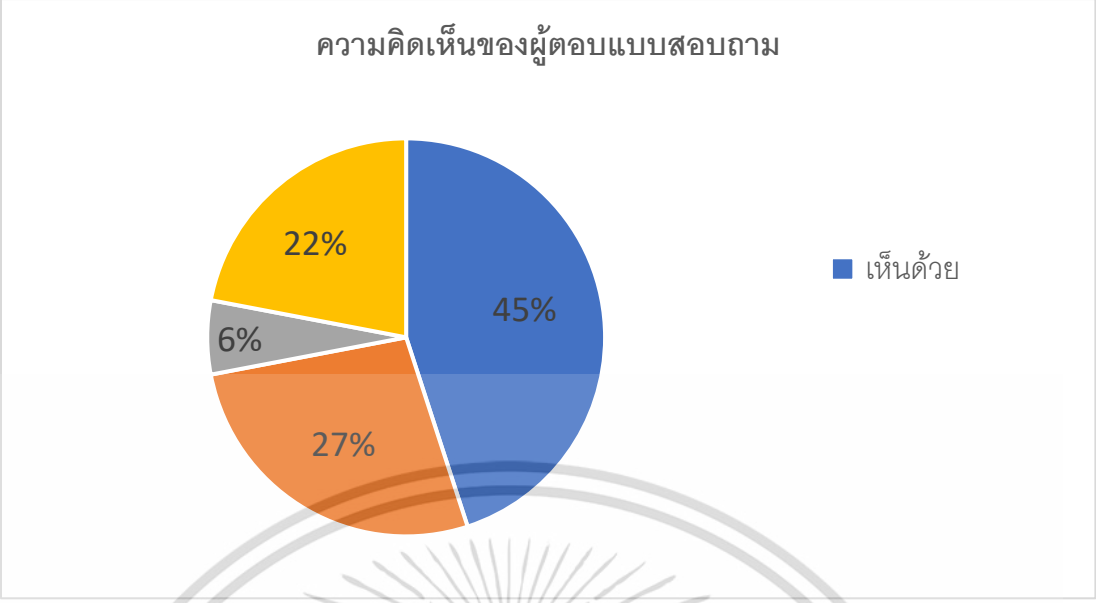
4.3.8.3.1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อโครงการ ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.25 และรูปที่ 4.23 ซึ่งพบว่าความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่เห็นด้วยกับการมีโครงการ 90 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 ไม่แน่ใจจำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 ไม่เห็นด้วยกับการมีโครงการ จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0 และไม่ออกความคิดเห็นจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 22.00

ตารางที่ 4.25 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ความคิดเห็นต่อโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
เห็นด้วย	90	45.0
ไม่แน่ใจ	54	27.0
ไม่เห็นด้วย	12	6.0
ไม่แสดงความคิดเห็น	44	22.0
รวม	**200**	**100.0**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.23 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

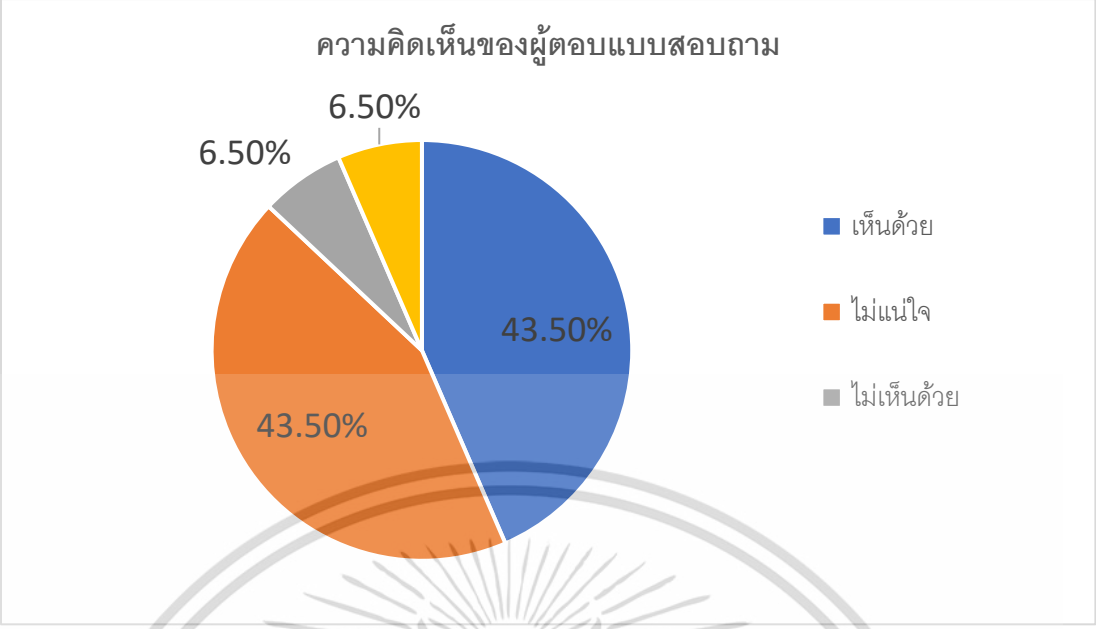
4.3.8.3.2 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อโครงการที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.26 และรูปที่ 4.24 ซึ่งพบว่าความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่เห็นด้วยกับการมีโครงการ 87 คน คิดเป็นร้อยละ 43.5 ไม่แน่ใจจำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 43.5 ไม่เห็นด้วยกับการมีโครงการ จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5 และไม่ออกความคิดเห็นจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5

ตารางที่ 4.26 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

ความคิดเห็นต่อโครงการ	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
เห็นด้วย	87	43.5
ไม่แน่ใจ	87	43.5
ไม่เห็นด้วย	13	6.5
ไม่แสดงความคิดเห็น	13	6.5
รวม	**200**	**100.0**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.24 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่อยู่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิจัยเอกสารและวิจัยเชิงสำรวจเพื่อศึกษาทัศนคติที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบของโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช - ลาดกระบัง ที่มีต่อผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโดยรอบของโครงการ โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังนี้ 1) เพื่อศึกษาผลกระทบของโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช - ลาดกระบัง 2) เพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับโครงการก่อสร้างทางยกระดับที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ประชากรของการวิจัย คือ ประชาชนผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ช่วงแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช - ลาดกระบัง ระหว่างกิโลเมตรที่ 0+000 บริเวณ ซอยลาดกระบัง 42/1 และจุดสิ้นสุดโครงการกิโลเมตรที่ 3+900.000 บริเวณ ซอยบ้านเอื้ออาทรลาดกระบัง ระยะทางรวม 3.90 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ เขตลาดกระบัง ที่อยู่ห่างจากตัวโครงการภายในรัศมี 1 กิโลเมตร การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีของ Cochran ได้จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยกำหนดความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดระหว่างค่าจริงและค่าประมาณการร้อยละ 5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช – ลาดกระบัง ส่วนที่ 3 ระดับทัศนคติของประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช – ลาดกระบัง ส่วนที่ 4 ความกังวล ความเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะเป็นแบบเนื้อหาปลายปิด-เปิด ในการวิจัยได้วิเคราะห์หาคุณภาพเครื่องมือทำโดยการนำแบบสอบถามไปทดลองใช้จำนวน 30 ชุด คำนวณหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟ่าปรากฏผลเท่ากับ 0.966 สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีการแจกแบบสอบถามและผ่านอินเตอร์เน็ตโดยใช้ Google form โดยแบ่งการแจกแบบสอบถามเป็น 2 กลุ่ม คือ อยู่ภายในระยะ 500 เมตร กับอยู่ภายนอกระยะ 500 เมตร อย่างละ 200 ราย จากแนวเส้นทางของโครงการ รวมจำนวนที่รวบรวมได้ทั้งสิ้น 400 ราย จากนั้นได้วิเคราะห์ข้อมูลโดยคำถามที่เป็นข้อมูลส่วนบุคคล การรับรู้ข่าวสาร ความกังวล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามใช้วิธีการหาค่าความถี่ แล้วสรุปออกมาเป็นค่าร้อยละ สำหรับข้อคำถามทัศนคติของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อโครงการ ใช้วิธีการหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.1 สรุปผลการศึกษาข้อมูลทั่วไป

ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยจำนวน 400 คน พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 50.70 เป็นเพศชาย อายุส่วนใหญ่ร้อยละ 34.30 มีอายุระหว่าง 18-25 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 54.80 อยู่ในระดับปริญญาตรี อาชีพส่วนใหญ่ร้อยละ 32.00 เป็นนักเรียน/นักศึกษา ด้านพาหนะที่ใช้งานบนถนนลาดกระบัง-หลวงเพ่งส่วนใหญ่ร้อยละ 38.30 เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล

5.1.2 สรุปผลการศึกษาการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ

ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยจำนวน 400 คน พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 49.50 ทรายได้รับข้อมูลข่าวสารแต่ไม่ละเอียด เมื่อจำแนกแหล่งที่มาของการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 51.0 มาจากเพื่อนบ้าน

5.1.3 สรุประดับทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณที่มีโครงการก่อสร้างต่อผลกระทบที่คาดว่าได้รับโดยรวมทั้ง 5 ด้าน

ระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดโดยรวมของผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง มีค่าตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ เท่ากับ 6.082 รองลงมาคือ ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก มีค่าตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ เท่ากับ 5.088 และระดับทัศนคติต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับมากที่สุดโดยรวมของผู้อยู่อาศัยนอกระยะ 500 เมตร คือ การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง มีค่าตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ เท่ากับ 5.400 รองลงมาคือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง มีค่าตัวชี้น้ำหนักความสำคัญ เท่ากับ 5.385

5.1.4 สรุปผลการศึกษาความกังวลที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากโครงการ ส่วนใหญ่ไม่มีความกังวลต่อโครงการถึงร้อยละ 61 อาจเป็นเพราะอาศัยอยู่ใกล้กับเขตพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งตรงข้ามกับผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยุนอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ ซึ่งมีความกัวลถึงร้อยละ 59.5 เนื่องจากอยู่ห่างไกลจากบริเวณก่อสร้าง

5.1.5 สรุปผลการศึกษาความคิดเห็นต่อโครงการ

ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากโครงการ ส่วนใหญ่เห็นด้วยต่อโครงการถึงร้อยละ 45 อาจเป็นเพราะ เมื่อก่อสร้างสำเร็จ จะได้ผลประโยชน์โดยตรง ซึ่งมากกว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่นอกระยะ 500 เมตร จากโครงการ ซึ่งเห็นด้วยเพียงร้อยละ 43.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาทัศนคติที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบของโครงการทางยกระดับถนนอ่อนนุช – ลาดกระบัง ที่มีต่อผู้อยู่อาศัยที่อยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโดยรอบของโครงการ ผู้ตอบ แบบสอบถามมีข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดังนี้ ให้ดำเนินโครงการอย่างถูกต้องตามกฎหมาย มีการวางแผน ในการทำโครงการเป็นอย่างดีเพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าขึ้น และต้องมีแผนเพื่อแก้ไขหรือบรรเทาปัญหามลพิษทางอากาศและการจราจรติดขัดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

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

นิรันดร์ จงวุฒิเวศน์. 2517. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา รวบรวมโดย ทวีทอง หงส์วิวัฒน์. กรุงเทพฯ : ศักดิ์โสภาการพิมพ์.

ฉัตรชัย อำนาจบุดดี. 2556. “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

บันลือ สุทธารมณ์ม. (2527). ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติกับพฤติกรรมแนวคิดทฤษฎีสังคม. คณะพัฒนาสังคม. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

บวรชัย มูสิกะรักษ์. 2551. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการบัณฑิตวิทยาลัย. สถาบันพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

วีรยุทธ วิเชียรโชติ. (2516). นโยบายสังคมและสวัสดิการสังคม. (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ไพรัตน์ เตชะรินทร์. 2527. กลวิธีแนวทางการส่งเสริมการมส่วยร่วมของประชาชนในงานพัฒนาชุมชน รวบรวมโดย ทวีทอง หงส์วิวัฒน์. กรุงเทพฯ : ศักดิ์โสภาการพิมพ์.

สมพล ตรีวิศวเวทย์. 2556. “ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ในระหว่างการก่อสร้าง).” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร. 2562. โครงการก่อสร้างทางยกระดับ อ่อนนุช-ลาดกระบัง.

เสถียร เหลืองอร่าม. 2527. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจสังคม. กรุงเทพฯ : อักษรสยามการพิมพ์.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Bryant & White, (1982) Political AnalysisTechniqueand Practice. Belmont Calif Wadsworth.

Dye Thomas R. (1982) Understanding Public Policy. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.

Gilmer, V.H. (1967). Applied psychology. New York : McGraw – Hill Book.

Herzberg, Frederick, Bemarol and Synderman, Barbara Bloch. 1959. The Motivation to Work. New York : John Wiley and Sons, lnc.

Murphy & All, (1981) Urban Planning and Municipal Public Policy. New York: Harper & Row Publishers.

Lerer, L B, and Scudder, T. Health impacts of large dams. United States: Environmental Impact Assessment Review, Vol 19, Mar 1999

Paul, Bimal Kanti, 1995. "Farmers' Responses to the Flood Action Plan (FAP) of Bangladesh: An empirical study," World Development, Elsevier, vol. 23(2), pages 299-309, February.

Syagga, P.M., Olima, W.H.A. (1996): "The Impact of Compulsory Land Acquisition and Displaced Households: The Case Study of the Third Nairobi Water Supply Project, Kenya", Habitat International - A Journal for the Study of Human Settlements. Vol. 20. No. 1, M, PROF. SYAGGA PAUL, Journal of Civil Engineering, Vol 8, March 2003, p13-26., (1996)

Van Dersal, William R. 1986. The Successful Supervisor in Government and Business. New York : Prentice-Hall Inc.

Xiaolong Xue, Ruixue Zhang, Xiaoling Zhang, Rebecca Jing Yang, Hong Li. 2015. Environmental and social challenges for urban subway construction: An empirical study in China. International Journal of Project Management. 33:576-588.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถาม

การสำรวจทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง

แบบสอบถามนี้ใช้ประกอบงานวิจัยเรื่อง “โครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง”
โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสำหรับเก็บข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการ
ที่มีผลต่อผู้อาศัยตามแนวเส้นทางโครงการ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร

การตอบแบบสอบถามนี้แบ่งเป็น 4 ส่วน ใช้เวลาประมาณ 10 - 15 นาที

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การสำรวจทัศนคติของประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้าง

โครงการก่อสร้างทางยกระดับ ถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง

The Attitude Survey of Residents Around the Construction Area of

On Nut - Ladkrabang Elevated Road Construction Project

<u>ส่วนที่ 1</u> : ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าข้อความที่ตรงกับสภาพความเป็นจริงของท่าน

1.1 เพศ

☐ 1.ชาย ☐ 2.หญิง ☐ 3.อื่นๆ

1.2 อายุ

☐ 1.ต่ำกว่า 18 ปี ☐ 2.อายุ 18-25 ปี ☐ 3.อายุ 26-35 ปี

☐ 4.อายุ 36-45 ปี ☐ 5.อายุ 46-60 ปี ☐ 6.อายุ 60 ปีขึ้นไป

1.3 ระดับการศึกษา

☐ 1.ประถมศึกษา ☐ 2.มัยธมศึกษา/ปวช. ☐ 3.ปริญญาตรี ☐ 4.สูงกว่าปริญญาตร

1.4 อาชีพ

☐ 1.นักเรียน/นักศึกษา ☐ 2.ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ☐ 3.รับจ้าง

☐ 4.พนักงานบริษัท ☐ 5.พนักงานรัฐวิสากิจ ☐ 6.ข้าราชการ

☐ 7.ว่างงาน/พ่อบ้าน/แม่บ้าน/เกษียณอายุ ☐ 8.อื่นๆ (ระบุ) .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 ท่านเดินทางผ่านเส้นทางถนนลาดกระบัง-หลวงแพ่ง ด้วยพาหนะใดมากที่สุด

☐ 1.รถยนต์ส่วนบุคคล ☐ 2.รถจักรยานยนต์ ☐ 3.รถโดยสารสาธารณะ

☐ 4.รถบรรทุก ☐ 5.เดิน/รถจักรยาน ☐ 6.อื่น ๆ (ระบุ).....

1.6 บริเวณที่ท่านอยู่อาศัยห่างจากบริเวณโครงการมากน้อยเพียงใด

☐ 1.น้อยกว่า 500 เมตร ☐ 2.มากกว่า 500 เมตร

<u>ส่วนที่ 2</u> : การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการของผู้ทำแบบสอบถาม

2.1 ท่านทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการหรือไม่

☐ 1.ไม่ทราบ (ข้ามไปทำแบบสอบถามส่วนที่ 3)

☐ 2.ทราบ ได้รับข้อมูลข่าวสารบ้างแต่ไม่ละเอียด (ถามต่อข้อ 2.2)

☐ 3.ทราบ ได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างละเอียด (ถามต่อข้อ 2.2)

2.2 ท่านทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการจากแหล่งใด

☐ 1. เอกสาร / หนังสือเชิญร่วมประชุม

☐ 2. ผู้นำชุมชน (กำนัน / ผู้ใหญ่บ้าน / ประธานชุมชน / รองประธานชุมชน)

☐ 3. เว็บไซต์โครงการ

☐ 4. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ/ ประกาศที่ติดตามบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ

☐ 5. เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ(ระบุ) .....

☐ 6. เจ้าหน้าที่โครงการ(บริษัทที่ปรึกษา)

☐ 7. เพื่อนบ้าน

☐ 8. อื่น ๆ (ระบุ) .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

<u>ส่วนที่ 3</u> : คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ ระดับผลกระทบทีมีต่อท่านเพียงระดับเดียว

ปัญหาที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ	ระดบของผลกระทบ				
	มาก ที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)
1.ปัญหาผลกระทบต่อชุมชน					
1.1 เสียพื้นทีทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง					
1.2 บดบังทัศนียภาพ/ทิวทัศน์ไม่น่ามอง					
1.3 เศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ					
1.4 คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง					
1.5 มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน					
1.6 อื่นๆ ระบุ.....					
2.ปัญหาผลกระทบต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย					
2.1 แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง					
2.2 อาคารบ้านเรือนแตกร้าว					
2.3 อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง					
2.4 อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ล่วงหล่นจากรถบรรทุก					
2.5 อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า					
2.6 อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย					
2.7 อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร					
2.8 กระแสไฟฟ้าตก/ดับ					
2.9 น้ำประปาหยุดไหล					
2.10 น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ					
2.11 ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน					
2.12 อื่นๆ ระบุ.....					
3.ปัญหาผลกระทบต่อการจราจร					
3.1 การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง					
3.2 ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก					
3.3 การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม					
3.4 การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก					
3.5 อุบัติเหตุในการจราจร					
3.6 เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น					
3.7 อื่นๆ ระบุ.....					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
4.ปัญหาผลกระทบต่อสุขภาพ					
4.1 ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง					
4.2 ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก					
4.3 มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง					
4.4 มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก					
4.5 เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือน ในช่วงเวลากลางคืน					
4.6 ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน					
4.7 ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต					
4.8 อื่นๆ ระบุ.....					
5.ปัญหาผลกระทบต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ					
5.1 ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก					
5.2 ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น					
5.3 ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง					
5.4 อารมณ์ในการทำงานลดลง					
5.5 ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง					
5.6 ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาจราจรคับคั่ง					
5.7 อื่นๆ ระบุ.....					

<u>ส่วนที่ 4</u> : ทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง

4.1 ท่านมีความกังวลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ที่กำลังจะเกิดขึ้นหรือไม่

☐ ไม่มีความกังวล

☐ มีความกังวล

ได้แก่ 1. .....

2. .....

3. .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2 ท่านคิดว่าเมื่อโครงการฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ท่านและครอบครัวจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ

(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1.ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น

☐ 2.การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น

☐ 3.ทำให้กิจการค้าขายดียิ่งขึ้น

☐ 4.ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง

☐ 5.อุบัติเหตุลดลง

☐ 6.อื่นๆ
(ระบุ).....
.....

4.3 เมื่อทำการพิจารณาโดยรวมแล้ว ท่านมีความคิดเห็นต่อโครงการฯ อย่างไร

☐ เห็นด้วย เพราะ
.....

☐ ยังไม่แน่ใจ เพราะ
.....

☐ ไม่เห็นด้วย เพราะ
.....

☐ ไม่แสดงความคิดเห็น

4.4 ข้อเสนอแนะ

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

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ข

การแทนรหัสข้อมูลและผลกาสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 แสดงการแทนรหัสข้อมูล

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
Gender	เพศ	1- ชาย 2- หญิง	1-2
Age	อายุ	1- ต่ำกว่า 18 ปี 2- อายุ 18-25 ปี 3- อายุ 26-35 ปี 4- อายุ 36-45 ปี 5- อายุ 46-60 ปี 6- อายุ 60 ปีขึ้นไป	1-6
Education	ระดับการศึกษา	1- ประถมศึกษา 2- มัธยมศึกษา/ปวช 3- ปริญญาตรี 4- สูงกว่าปริญญาตรี	1-4
Career	อาชีพ	1- นักเรียน/นักศึกษา 2- ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว 3- รับจ้าง 4- พนักงานบริษัท 5- พนักงานรัฐวิสากิจ 6- ข้าราชการ 7- ว่างงาน/พ่อบ้าน/ แม่บ้าน/เกษียณอายุ 8- อื่น ๆ	1-8
Vehicle	พาหนะ	1- รถยนต์ส่วนบุคคล 2- รถจักรยานยนต์ 3- รถโดยสารสาธารณะ 4- รถบรรทุก 5- เดิน/รถจักรยาน 6- อื่น ๆ	1-6
Far	ห่างจากบริเวณโครงการ มากน้อยเพียงใด	1- น้อยกว่า 500 เมตร 2- มากกว่า 500 เมตร	1-2
Perception1	การทราบข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการ	1- ไม่ทราบ 2- ทราบ ได้รับข้อมูล ข่าวสารบ้างแต่ไม่ละเอียด 3- ทราบ ได้รับข้อมูล ข่าวสารอย่างละเอียด	1-3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
Perception2	แหล่งที่มาของข้อมูลข่าวสาร	1- เอกสาร / หนังสือเชิญร่วมประชุม 2- ผู้นำชุมชน 3- เว็บไซต์โครงการ 4- ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ 5- เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ 6- เจ้าหน้าที่โครงการ 7- เพื่อนบ้าน 8- อื่น ๆ	1-8
A1	ต่อชุมชน:เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
A2	ต่อชุมชน:บดบังทัศนียภาพ/ทิวทัศน์ไม่น่ามอง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
A3	ต่อชุมชน:เศษดินโคลน/วัสดุ ตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
A4	ต่อชุมชน:คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
A5	ต่อชุมชน:มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B1	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B2	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อาคารบ้านเรือนแตกร้าว	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B3	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B4	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ล่วงหล่นจากรถบรรทุก	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B5	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
B5	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B6	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B7	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B8	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:กระแสไฟฟ้าตก/ดับ	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B9	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:น้ำประปาหยุดไหล	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
B10	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
B11	ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
C1	ต่อการจราจร:การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
C2	ต่อการจราจร:ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
C3	ต่อการจราจร:การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
C4	ต่อการจราจร:การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
C5	ต่อการจราจร:อุบัติเหตุในการจราจร	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
C6	ต่อการจราจร:เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
D1	ต่อสุขภาพ:ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
D2	ต่อสุขภาพ:ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
D3	ต่อสุขภาพ:มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
D4	ต่อสุขภาพ:มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
D5	ต่อสุขภาพ:เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือน ในช่วงเวลากลางคืน	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
D6	ต่อสุขภาพ:ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
E1	ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ:ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
E2	ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ:ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
E3	ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ:ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
E5	ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ:ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5
E6	ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ:ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง	1- น้อยที่สุด 2- น้อย 3- ปานกลาง 4- มาก 5- มากที่สุด	1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 1 (ต่อ)

ตัวแปร	ความหมาย	รหัสแทนข้อมูล	ค่าที่เป็นไปได้
Concern	ความกังวลเกี่ยวกับโครงการ	1- มีความกังวล 2- ไม่มีความกังวล	1-2
Advantage1	ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น	1- ใช่ 2- ไม่ใช่	1-2
Advantage2	การคมนาคมสะดวกรวดเร็วขึ้น	1- ใช่ 2- ไม่ใช่	1-2
Advantage3	ทำให้กิจการค้าขายดียิ่งขึ้น	1- ใช่ 2- ไม่ใช่	1-2
Advantage4	ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง	1- ใช่ 2- ไม่ใช่	1-2
Advantage5	อุบัติเหตุลดลง	1- ใช่ 2- ไม่ใช่	1-2
Overall	ความคิดเห็นต่อโครงการฯ	1- เห็นด้วย 2- ยังไม่แน่ใจ 3- ไม่เห็นด้วย 4- ไม่แสดงความคิดเห็น	1-4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง ผ.ข 2 แสดงผลการสำรวจพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
1	1	2	5	1	2	5	5	5	5	3	5	2	4	4	2	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5	4	4	3	4	4	3	1	1	5
2	2	3	4	3	2	5	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	5	5	4	5	4	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	4	4
3	2	2	5	3	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4	2	1	4	1	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	5	5	3	3	4	5	4	4	3	2	4	4	3	4	3	3	3
5	2	3	3	1	2	3	3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	5	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	2	5
6	4	3	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	3	3	4	4	5	4	3	4	3	4	5	4	4	4	3	3	4	4	5	3	3	3	4
7	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
8	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	5	3	3	3	4	3	1	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	2	3
9	3	4	5	1	3	5	3	5	4	4	5	5	1	3	3	5	4	5	2	4	3	4	5	4	3	5	5	3	3	4	4	3	3	5	5
10	3	4	3	2	2	3	2	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3
11	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	1	4
12	4	5	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	3	5	4
13	1	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	1	1	5	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	3	3
14	5	5	5	3	3	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5
15	4	5	4	5	3	4	3	3	3	4	5	3	2	3	4	5	5	4	3	4	3	3	5	5	5	5	5	4	5	3	3	4	4	4	3
16	4	5	5	4	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	5	5	3	3	3	3	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	4	4
17	1	1	3	3	2	3	1	1	3	4	3	2	5	1	2	4	4	3	4	4	3	3	5	4	3	3	3	2	5	3	4	4	4	3	5
18	2	4	3	4	1	2	2	3	3	2	4	3	2	4	5	4	5	3	5	5	3	2	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	3	5	5
19	5	3	5	5	5	4	5	4	4	3	5	4	5	2	5	4	5	5	4	4	5	2	5	4	4	3	4	4	5	5	3	2	4	3	5
20	5	5	5	4	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
21	2	5	4	2	3	4	4	5	5	3	1	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	3	3	1	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
22	2	3	4	3	2	5	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	5	5	4	5	4	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	4	4
23	2	2	5	3	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
24	2	1	4	1	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	5	5	3	3	4	5	4	4	3	2	4	4	3	4	3	3	3
25	2	3	3	1	2	3	3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	5	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	2	5
26	1	2	5	1	2	5	5	5	5	3	5	2	4	4	2	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5	4	4	3	4	4	3	1	1	5
27	2	3	4	3	2	5	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	5	5	4	5	4	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	4	4
28	2	2	5	3	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
29	2	1	4	1	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	5	5	3	3	4	5	4	4	3	2	4	4	3	4	3	3	3
30	2	3	3	1	2	3	3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	5	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	2	5
31	4	3	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	3	3	4	4	5	4	3	4	3	4	5	4	4	4	3	3	4	4	5	3	3	3	4
32	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
33	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	5	3	3	3	4	3	1	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	2	3
34	3	4	5	1	3	5	3	5	4	4	5	5	1	3	3	5	4	5	2	4	3	4	5	4	3	5	5	3	3	4	4	3	3	5	5
35	3	4	3	2	2	3	2	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3
36	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	1	4
37	4	5	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	3	5	4
38	1	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	1	1	5	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	3	3
39	5	5	5	3	3	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5
40	4	5	4	5	3	4	3	3	3	4	5	3	2	3	4	5	5	4	3	4	3	3	5	5	5	5	5	4	5	3	3	4	4	4	3
41	4	5	5	4	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	5	5	3	3	3	3	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	4	4
42	1	1	3	3	2	3	1	1	3	4	3	2	5	1	2	4	4	3	4	4	3	3	5	4	3	3	3	2	5	3	4	4	4	3	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
43	2	4	3	4	1	2	2	3	3	2	4	3	2	4	5	4	5	3	5	5	3	2	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	3	5	5
44	5	3	5	5	5	4	5	4	4	3	5	4	5	2	5	4	5	5	4	4	5	2	5	4	4	3	4	4	5	5	3	2	4	3	5
45	5	5	5	4	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
46	2	5	4	2	3	4	4	5	5	3	1	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	3	3	1	5
47	2	3	4	3	2	5	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	5	5	4	5	4	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	4	4
48	2	2	5	3	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
49	2	1	4	1	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	5	5	3	3	4	5	4	4	3	2	4	4	3	4	3	3	3
50	2	3	3	1	2	3	3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	5	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	2	5
51	2	4	3	4	2	3	4	4	4	4	3	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	3	4	5	5	5	4	5	4	4	4
52	2	4	4	5	1	5	4	4	4	4	3	3	2	1	3	5	5	4	3	3	3	1	5	5	5	4	4	3	4	4	4	3	1	5	2
53	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1
54	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
55	2	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	4	5	4	3	5	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	4
56	4	3	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	4	2	2	4	2	1	4	3	3	2	2	1	3	3	3	1	1	1	1
57	4	4	4	4	3	5	5	5	4	4	4	4	4	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5
58	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5
59	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	4	4	4	5
60	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
61	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2
62	4	3	4	3	2	5	4	4	4	3	3	3	3	4	3	5	5	4	4	3	3	3	5	5	5	4	4	3	3	5	4	4	3	3	5
63	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	1	2	2

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
64	4	4	5	4	2	3	1	4	4	4	4	4	3	3	3	3	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5
65	3	1	2	1	2	2	2	3	2	2	3	3	1	2	1	3	3	2	2	3	1	3	3	2	4	3	3	1	3	1	3	2	2	2	3
66	4	5	5	4	2	4	5	4	4	3	5	4	4	3	4	5	5	4	4	5	4	4	5	5	5	5	4	3	5	5	5	4	5	5	5
67	3	4	3	2	2	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	5	5	4	5	5	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	3	3	3	2	4
68	3	3	4	4	2	5	4	5	5	5	5	4	2	2	4	5	5	4	5	3	3	3	5	3	5	5	5	3	3	3	4	4	1	3	5
69	2	3	2	1	1	4	3	2	2	1	3	2	1	3	2	3	2	3	1	2	2	1	4	4	3	4	3	1	2	2	3	1	2	2	2
70	2	3	4	2	2	3	5	5	5	4	5	5	4	3	4	5	5	5	4	5	3	3	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	2	3	3
71	3	3	4	3	2	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	4	3	4	3
72	2	2	4	2	1	4	5	4	5	4	3	3	4	2	3	5	5	5	4	5	3	3	5	5	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	5
73	1	1	3	2	3	2	1	1	2	1	2	2	1	1	1	2	3	2	1	1	1	1	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1
74	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	5	5	5	4	4	3	3	5	5	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4
75	5	4	3	2	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3
76	2	4	3	4	2	3	4	4	4	4	3	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	3	4	5	5	5	4	5	4	4	4
77	2	4	4	5	1	5	4	4	4	4	3	3	2	1	3	5	5	4	3	3	3	1	5	5	5	4	4	3	4	4	4	3	1	5	2
78	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1
79	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
80	2	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	4	5	4	3	5	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	4
81	4	3	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	4	2	2	4	2	1	4	3	3	2	2	1	3	3	3	1	1	1	1
82	4	4	4	4	3	5	5	5	4	4	4	4	4	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5
83	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5
84	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	4	4	4	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
85	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2
86	4	3	4	3	2	5	4	4	4	3	3	3	3	4	3	5	5	4	4	3	3	3	5	5	5	4	4	3	3	5	4	4	3	3	5
87	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	1	2	2
88	4	4	5	4	2	3	1	4	4	4	4	4	3	3	3	3	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5
89	3	1	2	1	2	2	2	3	2	2	3	3	1	2	1	3	3	2	2	3	1	3	3	2	4	3	3	1	3	1	3	2	2	2	3
90	4	5	5	4	2	4	5	4	4	3	5	4	4	3	4	5	5	4	4	5	4	4	5	5	5	5	4	3	5	5	5	4	5	5	5
91	3	4	3	2	2	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	5	5	4	5	5	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	3	3	3	2	4
92	3	3	4	4	2	5	4	5	5	5	5	4	2	2	4	5	5	4	5	3	3	3	5	3	5	5	5	3	3	3	4	4	1	3	5
93	2	3	2	1	1	4	3	2	2	1	3	2	1	3	2	3	2	3	1	2	2	1	4	4	3	4	3	1	2	2	3	1	2	2	2
94	2	3	4	2	2	3	5	5	5	4	5	5	4	3	4	5	5	5	4	5	3	3	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	2	3	3
95	3	3	4	3	2	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	4	3	4	3
96	2	2	4	2	1	4	5	4	5	4	3	3	4	2	3	5	5	5	4	5	3	3	5	5	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	5
97	1	1	3	2	3	2	1	1	2	1	2	2	1	1	1	2	3	2	1	1	1	1	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1
98	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	5	5	5	4	4	3	3	5	5	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4
99	5	4	3	2	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3
100	3	3	4	2	1	3	3	2	2	4	5	4	5	5	4	4	3	3	4	4	2	3	4	4	3	4	2	3	5	4	4	3	4	5	5
101	3	4	2	2	1	3	3	2	3	3	4	4	2	3	2	4	4	4	3	4	2	3	4	3	3	2	1	2	4	2	3	2	2	3	4
102	1	1	5	2	2	4	3	5	5	3	2	2	2	2	5	5	5	5	3	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	2	5
103	1	2	5	2	3	3	3	3	5	4	4	3	3	3	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	4	4	3	2	5	5	3	1	1	5
104	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	3	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5	3
105	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
106	4	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	5	4	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2
107	4	3	4	5	2	5	4	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	3	5	4	3	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	5	5
108	3	3	4	3	2	4	4	3	3	3	4	4	5	4	4	3	5	4	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	3	4
109	2	2	3	1	1	4	4	3	3	2	3	3	2	2	3	2	5	5	4	4	2	5	5	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	3	4
110	2	5	3	5	2	3	5	4	2	2	2	5	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	2	5	5	2	4	5	5
111	4	5	5	1	1	1	2	5	5	2	3	5	3	2	2	5	5	5	5	5	2	4	5	5	5	5	3	2	5	4	4	5	4	3	5
112	5	5	3	2	1	3	1	4	4	4	3	4	1	1	4	5	5	5	3	5	4	3	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	1	5	5
113	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
114	1	1	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	2	3	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	4
115	4	4	4	4	3	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5
116	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
117	5	5	5	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	4	4	4
118	2	2	3	2	1	3	3	4	4	3	3	3	2	2	3	3	4	4	3	4	3	1	5	5	4	4	3	2	3	2	4	3	1	1	3
119	4	4	4	5	1	2	4	4	3	1	4	3	2	2	2	5	4	4	3	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	4	5	3	3	5	5
120	1	1	5	2	2	4	3	5	5	3	2	2	2	2	5	5	5	5	3	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	2	5
121	1	2	5	2	3	3	3	3	5	4	4	3	3	3	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	4	4	3	2	5	5	3	1	1	5
122	4	5	5	1	1	1	2	5	5	2	3	5	3	2	2	5	5	5	5	5	2	4	5	5	5	5	3	2	5	4	4	5	4	3	5
123	5	5	3	2	1	3	1	4	4	4	3	4	1	1	4	5	5	5	3	5	4	3	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	1	5	5
124	4	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	5	4	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2
125	4	3	4	5	2	5	4	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	3	5	4	3	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	5	5
126	3	3	4	2	1	3	3	2	2	4	5	4	5	5	4	4	3	3	4	4	2	3	4	4	3	4	2	3	5	4	4	3	4	5	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
127	3	4	2	2	1	3	3	2	3	3	4	4	2	3	2	4	4	4	3	4	2	3	4	3	3	2	1	2	4	2	3	2	2	3	4
128	1	1	5	2	2	4	3	5	5	3	2	2	2	2	5	5	5	5	3	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	2	5
129	1	2	5	2	3	3	3	3	5	4	4	3	3	3	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	4	4	3	2	5	5	3	1	1	5
130	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	3	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5	3
131	4	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	5	4	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2
132	4	3	4	5	2	5	4	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	3	5	4	3	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	5	5
133	3	3	4	3	2	4	4	3	3	3	4	4	5	4	4	3	5	4	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	3	4
134	2	2	3	1	1	4	4	3	3	2	3	3	2	2	3	2	5	5	4	4	2	5	5	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	3	4
135	2	5	3	5	2	3	5	4	2	2	2	5	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	2	5	5	2	4	5	5
136	4	5	5	1	1	1	2	5	5	2	3	5	3	2	2	5	5	5	5	5	2	4	5	5	5	5	3	2	5	4	4	5	4	3	5
137	5	5	3	2	1	3	1	4	4	4	3	4	1	1	4	5	5	5	3	5	4	3	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	1	5	5
138	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
139	1	1	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	2	3	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	4
140	4	4	4	4	3	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5
141	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
142	5	5	5	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	4	4	4
143	2	2	3	2	1	3	3	4	4	3	3	3	2	2	3	3	4	4	3	4	3	1	5	5	4	4	3	2	3	2	4	3	1	1	3
144	4	4	4	5	1	2	4	4	3	1	4	3	2	2	2	5	4	4	3	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	4	5	3	3	5	5
145	1	1	5	2	2	4	3	5	5	3	2	2	2	2	5	5	5	5	3	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	2	5
146	1	2	5	2	3	3	3	3	5	4	4	3	3	3	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	4	4	3	2	5	5	3	1	1	5
147	4	5	5	1	1	1	2	5	5	2	3	5	3	2	2	5	5	5	5	5	2	4	5	5	5	5	3	2	5	4	4	5	4	3	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
148	5	5	3	2	1	3	1	4	4	4	3	4	1	1	4	5	5	5	3	5	4	3	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	1	5	5
149	4	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	5	4	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2
150	4	3	4	5	2	5	4	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	3	5	4	3	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	5	5
151	4	3	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	3	3	4	4	5	4	3	4	3	4	5	4	4	4	3	3	4	4	5	3	3	3	4
152	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
153	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	5	3	3	3	4	3	1	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	2	3
154	3	4	5	1	3	5	3	5	4	4	5	5	1	3	3	5	4	5	2	4	3	4	5	4	3	5	5	3	3	4	4	3	3	5	5
155	3	4	3	2	2	3	2	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3
156	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	1	4
157	3	3	4	3	2	4	4	3	3	3	4	4	5	4	4	3	5	4	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	3	4
158	2	2	3	1	1	4	4	3	3	2	3	3	2	2	3	2	5	5	4	4	2	5	5	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	3	4
159	2	5	3	5	2	3	5	4	2	2	2	5	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	2	5	5	2	4	5	5
160	4	5	5	1	1	1	2	5	5	2	3	5	3	2	2	5	5	5	5	5	2	4	5	5	5	5	3	2	5	4	4	5	4	3	5
161	5	5	3	2	1	3	1	4	4	4	3	4	1	1	4	5	5	5	3	5	4	3	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	1	5	5
162	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
163	3	3	4	3	2	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	4	3	4	3
164	2	2	4	2	1	4	5	4	5	4	3	3	4	2	3	5	5	5	4	5	3	3	5	5	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	5
165	1	1	3	2	3	2	1	1	2	1	2	2	1	1	1	2	3	2	1	1	1	1	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1
166	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	5	5	5	4	4	3	3	5	5	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4
167	5	4	3	2	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3
168	5	3	5	5	5	4	5	4	4	3	5	4	5	2	5	4	5	5	4	4	5	2	5	4	4	3	4	4	5	5	3	2	4	3	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
169	5	5	5	4	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
170	2	5	4	2	3	4	4	5	5	3	1	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	3	3	1	5
171	2	3	4	3	2	5	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	5	5	4	5	4	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	4	4
172	2	2	5	3	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
173	2	1	4	1	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	5	5	3	3	4	5	4	4	3	2	4	4	3	4	3	3	3
174	4	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	5	4	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2
175	4	3	4	5	2	5	4	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	3	5	4	3	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	5	5
176	4	3	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	3	3	4	4	5	4	3	4	3	4	5	4	4	4	3	3	4	4	5	3	3	3	4
177	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
178	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	5	3	3	3	4	3	1	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	2	3
179	3	4	5	1	3	5	3	5	4	4	5	5	1	3	3	5	4	5	2	4	3	4	5	4	3	5	5	3	3	4	4	3	3	5	5
180	3	4	3	2	2	3	2	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3
181	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	1	4
182	3	3	4	3	2	4	4	3	3	3	4	4	5	4	4	3	5	4	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	3	3	4
183	2	2	3	1	1	4	4	3	3	2	3	3	2	2	3	2	5	5	4	4	2	5	5	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	3	4
184	2	5	3	5	2	3	5	4	2	2	2	5	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	2	5	5	2	4	5	5
185	4	5	5	1	1	1	2	5	5	2	3	5	3	2	2	5	5	5	5	5	2	4	5	5	5	5	3	2	5	4	4	5	4	3	5
186	5	5	3	2	1	3	1	4	4	4	3	4	1	1	4	5	5	5	3	5	4	3	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	1	5	5
187	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
188	3	3	4	3	2	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	4	3	4	3
189	2	2	4	2	1	4	5	4	5	4	3	3	4	2	3	5	5	5	4	5	3	3	5	5	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
190	1	1	3	2	3	2	1	1	2	1	2	2	1	1	1	2	3	2	1	1	1	1	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1
191	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	5	5	5	4	4	3	3	5	5	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4
192	5	4	3	2	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3
193	5	3	5	5	5	4	5	4	4	3	5	4	5	2	5	4	5	5	4	4	5	2	5	4	4	3	4	4	5	5	3	2	4	3	5
194	5	5	5	4	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
195	2	5	4	2	3	4	4	5	5	3	1	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	3	3	1	5
196	2	3	4	3	2	5	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	5	5	4	5	4	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	4	4
197	2	2	5	3	3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
198	2	1	4	1	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	5	5	3	3	4	5	4	4	3	2	4	4	3	4	3	3	3
199	4	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	5	4	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2
200	4	3	4	5	2	5	4	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	3	5	4	3	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	5	5

ตาราง ผ.ข 3 แสดงผลการสำรวจพื้นที่นอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
1	2	3	4	3	3	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	5	5	4	3	4	3	4	4	3	5	4	4	3	4	4	5	4	4	3	4
2	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4
3	5	4	3	4	5	4	4	5	4	3	4	4	5	4	4	3	4	4	5	4	3	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	3	4	4
4	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	2	3	3	4	3	5	5	3	5	5	4	4	5	4	4	4	4	3	4	5	4	4	3	4	4
5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4
6	5	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4
7	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	3	3	4	2	3	2	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
8	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	5	5	3	4	3	3	4	5	5	4	4	5	3	4	5	5	4	3	3	4
9	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	2	4	4	4	3	3	3	4
10	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3
11	4	3	3	3	2	3	3	3	4	3	4	4	3	3	3	5	4	4	3	4	3	3	5	5	4	4	3	4	5	4	4	4	4	4	4
12	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	4	4	4
13	2	3	5	2	3	4	4	4	5	3	5	3	5	3	5	5	5	5	4	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3
14	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
15	3	4	4	2	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	5	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4
16	3	4	4	4	2	4	4	4	3	2	3	4	2	2	2	4	5	2	3	5	2	3	5	5	5	4	5	2	5	4	5	5	2	2	5
17	3	4	4	3	3	3	3	4	5	3	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3	2	4	4	5	4	3	3	4	3	5	3	3	3	3
18	3	2	4	4	2	3	4	2	2	2	1	3	1	3	1	3	2	4	3	3	5	4	2	4	2	4	2	4	3	3	4	3	2	3	4
19	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
20	4	4	4	4	1	3	1	3	3	3	4	4	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	5	5	5	4	2	2	3	3	3	4	4	3	3
21	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
22	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
23	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
24	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
25	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
26	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
27	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
28	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
29	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
30	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
31	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
32	4	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5
33	4	3	4	4	3	5	4	5	5	5	5	5	4	3	4	5	5	5	5	5	4	2	5	5	5	5	5	5	5	2	2	2	2	2	4
34	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
35	1	3	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	3	2	2	1	4	2	3	3	3	2	3	2	4	3	2	2	2	2	3	2	2	2	1
36	1	1	4	3	2	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3
37	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	4	5
38	4	3	5	3	3	5	4	5	5	3	4	4	5	4	4	5	4	3	3	2	3	2	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	2	3	4
39	2	2	3	1	2	4	3	4	3	2	3	2	2	2	1	2	3	4	3	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	2	1	1	2	2	3
40	3	3	4	2	2	4	4	4	4	3	4	3	2	4	4	5	5	3	2	5	3	3	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	3	5
41	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	5	5	4	3	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	2	3	3
42	2	3	3	2	2	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
43	3	2	4	3	3	5	4	3	3	2	4	2	4	4	3	5	5	2	2	4	3	2	5	4	4	4	5	1	2	3	5	4	2	1	5
44	3	2	1	5	4	3	2	2	3	2	4	4	2	3	3	5	4	3	3	2	1	3	5	5	2	3	4	3	3	3	4	2	2	3	4
45	2	1	4	2	1	4	4	3	3	3	2	2	3	3	4	5	4	4	3	4	3	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	3	3	5
46	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
47	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
48	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
49	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
50	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
51	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
52	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
53	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
54	3	3	3	2	2	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	5	5	4	4	5	3	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	2	2	3
55	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4
56	2	2	3	2	1	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	4	3	5	4	3	5	5	5	5	4	4	5	5	5	3	3	3	4
57	2	4	5	3	3	2	2	4	4	3	4	4	2	2	2	5	3	3	3	3	3	3	5	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	2	2
58	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3
59	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4
60	3	4	5	4	2	4	3	5	5	2	4	4	4	2	5	5	4	4	4	2	1	5	5	5	5	5	5	3	3	3	1	4	3	3	4
61	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
62	3	1	1	5	1	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	3	1	3	2	3	5	4	3	3	3	3	3	2	4	3	1	1	1
63	3	2	4	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	5	5	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
64	4	3	3	2	2	4	3	3	2	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4
65	4	3	4	3	3	4	3	4	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	3	3	5	4	4	3	5	4	4	4	3	4	4	4	3
66	4	4	4	3	4	4	3	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	4	3	3	4	3	3	4	3	5	4	4	3	3	4	2	4	3	3
67	2	1	4	2	2	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	5	3	3	4	3	3	4	4	5	4	5	4	4	3	4	3	3	3	4
68	4	5	4	5	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	4	5
69	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	5	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4
70	2	3	4	3	2	2	1	1	3	3	3	2	4	4	4	3	5	4	3	4	2	2	4	3	4	3	3	2	3	3	2	2	3	1	4
71	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	3	2	3	2	5	5	4	3	4	3	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	3	2	2	4
72	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	2	2	3	3	3	2	2	2
73	5	5	5	5	3	5	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	4	5	5
74	2	2	3	3	2	4	4	3	3	3	3	3	5	5	5	5	3	5	5	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	3	3	4
75	1	2	2	1	1	1	1	4	4	1	5	1	3	3	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	3	5
76	3	3	2	2	1	2	1	2	2	1	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	2	1	1	1	2
77	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	2	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3
78	2	2	4	3	2	3	3	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	5
79	5	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	5	4	4	3	4	4
80	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
81	2	2	3	2	2	1	3	2	2	1	2	4	2	2	3	2	2	3	2	5	2	2	4	5	3	2	3	1	2	3	2	2	3	2	4
82	2	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
83	3	3	3	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
84	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
85	2	2	3	3	2	5	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	3	2	4	4
86	2	1	4	1	1	4	2	3	3	3	4	4	2	2	4	5	5	4	3	2	2	2	5	5	5	5	4	2	1	3	4	1	1	1	1
87	3	4	4	3	4	4	3	4	5	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	4
88	4	4	5	4	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5
89	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1
90	4	2	4	2	3	3	3	5	5	5	5	3	5	5	4	5	5	4	5	5	3	4	4	5	4	3	3	3	3	5	5	5	2	3	5
91	2	4	4	2	2	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4	3	5	4	3	3	4
92	4	4	4	5	2	4	3	4	5	3	4	4	3	3	4	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
93	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	5	4	3	3	4	4	3	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	5
94	4	5	4	4	3	5	3	4	3	3	4	3	4	4	3	5	5	5	4	3	3	4	5	5	5	4	4	3	4	4	5	3	4	3	2
95	1	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	5	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3
96	2	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3
97	3	5	5	4	4	3	4	3	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	4	2	3	3	4	5	5	4	4	3	5	5	5	4	4	5	4
98	3	4	5	1	2	4	4	5	5	3	4	4	4	4	5	5	4	4	3	4	4	3	5	5	3	3	4	5	4	4	4	4	3	4	3
99	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	2	2	4	4	4	3	4	3	3	3	3	4	3	2	4
100	4	4	5	3	2	5	4	5	5	4	4	3	3	3	5	5	5	5	4	5	3	3	5	5	5	5	4	4	3	4	4	5	4	3	4
101	3	4	4	2	2	2	1	2	3	2	3	2	1	1	3	4	4	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	1	3	4	4	5	4	2	4
102	3	2	2	2	4	3	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	3	4	4	3	4	4	5	5	5	5	4	5
103	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
104	2	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
105	4	4	5	3	4	5	5	5	5	4	5	5	3	3	4	5	5	5	4	4	3	3	5	3	5	4	5	4	5	4	4	3	3	2	4

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
106	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	3	4
107	4	4	4	5	3	5	3	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	3	3	5	5
108	2	1	3	1	3	3	2	2	3	2	3	3	2	2	3	4	4	4	2	3	2	1	3	4	3	3	2	3	2	3	3	1	1	1	1
109	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	2	3
110	3	4	4	2	3	5	4	4	4	3	4	2	2	2	3	4	5	4	3	3	2	3	4	4	4	4	5	3	4	4	4	3	3	4	4
111	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	5	3	4	5	3	4	4	4	4	3	3	2	4	3	4	3	3	3	3
112	2	2	4	2	3	4	1	4	3	3	4	4	2	2	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	4	3	3	3	4
113	3	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	5	3	4	3	4	4	3	5	5	5	5	4	5	4	4	3	3	3	3	3
114	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3
115	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	4
116	2	2	4	3	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	3	4	3	2	2	3	4
117	3	2	2	2	1	3	2	1	4	3	2	3	2	2	4	5	5	2	2	3	2	4	4	3	2	5	5	2	2	2	2	2	2	3	4
118	3	4	3	2	1	4	2	4	4	3	3	4	4	2	2	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3	4	1	2	2	3
119	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
120	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
121	3	1	4	2	2	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	5	5
122	4	4	4	4	4	5	5	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	4
123	2	2	4	4	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	4
124	1	1	1	1	1	3	2	4	4	4	3	2	3	3	3	5	5	3	2	4	3	2	5	5	5	5	5	3	4	3	3	4	3	3	3
125	3	4	4	3	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3
126	2	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
127	2	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	3	1	1	1	1
128	1	1	4	3	2	1	3	3	3	2	2	2	2	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	1	5
129	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
130	4	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	5	4	3	3	3	4	3	5	4	4	3	3	2	4	3	3	3	4	3	4
131	2	2	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	2	2	2	4	5	3	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	2	2	5
132	2	2	3	2	1	3	1	2	3	2	3	4	1	1	2	5	5	4	3	2	2	3	4	4	5	4	3	2	2	4	4	4	2	2	2
133	4	4	4	4	3	4	2	3	3	2	2	3	3	3	3	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	3	5	5	5	4	3	3	5
134	3	3	3	4	2	4	2	2	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	2	3	3	3	4	3	3	3	4
135	3	4	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3	4	3	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5
136	3	2	3	2	2	3	2	2	3	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2
137	2	2	3	3	3	5	5	4	4	3	3	3	3	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	3	3	4	4	2	2	2	3
138	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
139	4	3	4	4	3	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	3	4
140	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	5	3	3	5	5	4	4	3	3	3	4	5	5	5	3	4
141	3	4	5	4	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	5	5	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	3	4	4
142	3	4	5	3	2	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	3	2	2	3	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3
143	3	2	2	2	3	3	3	5	5	3	4	4	3	3	3	3	5	4	3	4	4	3	5	5	5	5	5	3	4	3	4	3	3	3	3
144	2	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2	4	4	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	2	4	3
145	5	4	4	5	5	3	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	2	2	3	3	3	3
146	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	5	5	3	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
147	4	2	4	3	3	4	3	5	4	4	3	4	3	4	5	5	5	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
148	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	4	4	4	5	5	5	4	3	3	3	4	5	4	3	3	3	4	2	3	1	1	3	3
149	2	2	4	1	1	5	3	4	4	3	5	2	2	1	3	4	5	2	2	2	2	3	3	3	5	4	4	3	2	3	1	2	1	4	4
150	2	2	4	2	3	5	3	5	4	4	4	5	3	4	4	5	5	4	3	5	3	2	5	3	5	4	4	3	3	4	4	2	2	2	4
151	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
152	2	1	4	2	3	5	4	5	5	3	4	3	2	3	3	5	5	4	5	5	4	3	5	5	5	4	5	4	4	5	5	4	5	4	5
153	3	3	5	4	3	4	3	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	4	4	4	3	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	4	4	5
154	3	1	4	3	1	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	5	5	3	5	5	3	3	5	4	4	3	4	4	5	5	5	3	3	3	4
155	3	3	4	3	3	4	4	5	5	3	3	3	3	3	3	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	3	3	5	5	3	2	3	5
156	4	3	4	4	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4
157	1	2	4	3	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5
158	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	4	5	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	2	4
159	5	5	5	5	4	3	2	5	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5
160	4	4	4	4	2	5	4	5	4	3	4	4	3	2	4	5	5	5	2	5	3	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	4	3
161	2	2	4	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4
162	4	4	5	5	3	4	3	3	4	5	5	5	5	3	3	5	5	4	2	5	3	4	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	3	5	5
163	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	3	4	4
164	2	2	5	4	4	3	3	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	2	2	2	4
165	2	5	4	3	2	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	3	3	4	5
166	3	2	3	3	1	3	3	3	3	3	2	2	2	1	2	3	4	4	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1
167	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4
168	3	3	4	5	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	5	5	5	4	3	4	5

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
169	4	4	4	4	2	5	4	5	4	3	4	4	3	2	4	5	5	5	2	5	3	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	4	3
170	3	5	3	1	5	3	3	4	1	3	3	1	3	2	3	4	3	2	4	4	3	2	5	1	4	1	4	4	5	3	4	1	5	3	3
171	3	5	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4
172	4	3	5	5	3	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4	3	4	5	5	5	5	5	5	3	4	4	3	3	4	4
173	4	3	4	2	2	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
174	3	2	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3
175	2	1	4	1	1	4	3	4	4	3	4	2	3	3	3	5	5	5	2	3	1	3	5	4	3	1	4	3	3	4	4	1	1	1	4
176	3	1	2	3	1	1	3	5	2	3	3	4	2	2	2	3	5	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	4	3	1	2	1	4
177	3	4	4	2	2	3	2	4	4	3	4	4	3	2	3	4	5	5	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	5
178	2	2	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	2	1	2	5	5	3	4	4	1	3	4	3	4	3	4	2	3	3	4	2	2	2	3
179	1	2	3	2	1	4	3	4	3	3	5	3	3	3	3	5	5	5	4	3	3	3	5	5	5	3	3	3	3	5	5	3	2	3	4
180	2	2	4	2	2	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	5	4	4	3	4	2	3	5	5	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	3
181	4	4	4	3	2	5	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	2	5	5	4	5	5	2	4	3	5
182	3	2	3	2	2	3	2	4	3	3	3	4	3	1	1	4	5	3	2	3	2	2	4	4	2	2	2	2	2	3	4	3	2	2	4
183	2	1	5	2	4	5	4	5	5	3	5	5	3	2	4	5	5	4	3	4	4	3	5	5	5	5	3	4	3	3	4	1	1	2	4
184	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5
185	4	3	4	3	2	4	3	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4
186	3	4	4	4	1	3	1	2	3	3	3	4	2	2	4	5	4	3	3	2	3	3	5	5	4	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2
187	3	3	5	3	2	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	3	3	3	5	5	3	5
188	2	3	4	3	1	4	5	5	4	4	5	3	3	4	4	5	3	3	4	3	3	4	5	5	4	4	5	4	5	3	4	2	3	3	3
189	4	4	3	5	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3

ตาราง ผ.ข 2 (ต่อ)

คน	A					B											C						D							E					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6
190	3	2	4	4	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	4	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
191	4	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
192	3	3	4	3	1	3	2	3	3	3	3	3	2	3	2	4	4	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	4	3	3	2	3
193	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5
194	2	2	3	1	1	3	3	3	3	3	2	3	2	2	4	5	3	4	4	4	2	2	4	2	3	2	2	2	4	3	2	1	1	1	4
195	4	4	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	3	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	4	4	5
196	1	2	4	3	2	4	4	5	5	4	5	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	4	3	4	2	5
197	4	2	4	2	3	5	4	4	4	3	3	3	4	3	4	5	5	4	2	5	2	2	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	2	3
198	5	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4
199	3	2	4	3	2	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	4
200	3	4	4	5	3	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5

ภาถผนวก ค

ข้อมูลการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS และสรุปผลแบบสอบถามคำถามปลายเปิด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	400	100.0
	Excluded[a]	0	.0
	Total	400	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.966	35

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
ต่อชุมชน: เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง	3.03	1.148	400
ต่อชุมชน: บดบังทัศนียภาพ/ทัศนียภาพไม่น่ามอง	3.18	1.271	400
ต่อชุมชน:เศษดินโคลน/วัสดุตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ	3.73	.981	400
ต่อชุมชน: คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง	3.02	1.232	400
ต่อชุมชน: มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	2.55	1.068	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง	3.59	1.061	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อาคารบ้านเรือนแตกร้าว	3.32	1.111	400

Page 1

รูปที่ ค.1 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง	3.73	1.040	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ล่วงหล่นจากรถบรรทุก	3.73	1.010	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า	3.35	1.000	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย	3.59	1.044	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	3.60	1.036	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:กระแสไฟฟ้าตก/ดับ	3.26	1.180	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:น้ำประปาหมดไหล	3.14	1.112	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ	3.57	1.099	400
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน	4.22	.998	400
ต่อการจราจร: การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง	4.40	.867	400
ต่อการจราจร: ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก	4.10	.971	400
ต่อการจราจร: การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม	3.71	1.060	400
ต่อการจราจร: การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก	4.07	1.044	400

Page 2

รูปที่ ค.2 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
ต่อการจราจร: อุบัติเหตุในการจราจร	3.46	1.068	400
ต่อการจราจร: เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น	3.51	1.199	400
ต่อสุขภาพ: ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	4.46	.787	400
ต่อสุขภาพ: ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก	4.27	.837	400
ต่อสุขภาพ: มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง	4.23	.900	400
ต่อสุขภาพ: มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก	4.05	.977	400
ต่อสุขภาพ: เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางคืน	4.01	1.004	400
ต่อสุขภาพ: ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน	3.58	1.101	400
ต่อสุขภาพ: ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	3.88	1.083	400
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก	3.91	1.022	400
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	4.02	.996	400
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	3.46	1.156	400
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: อารมณ์ในการทำงานลดลง	3.09	1.149	400
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	3.30	1.208	400
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง	3.93	1.091	400

Page 3

รูปที่ ค.3 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ต่อชุมชน: เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง	124.95	609.669	.440	.966
ต่อชุมชน: บดบังทัศนียภาพ/ทิวทัศน์ไม่น่ามอง	124.80	600.190	.548	.966
ต่อชุมชน:เศษดินโคลน/วัสดุตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ	124.25	601.648	.693	.965
ต่อชุมชน: คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง	124.96	602.447	.529	.966
ต่อชุมชน: มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	125.43	612.612	.420	.966
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง	124.39	603.683	.597	.965
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อาคารบ้านเรือนแตกร้าว	124.66	599.418	.649	.965
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง	124.25	597.528	.734	.964
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ร่วงหล่นจากรถบรรทุก	124.25	598.449	.738	.964
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า	124.62	600.425	.704	.965
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย	124.39	600.745	.666	.965
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	124.38	598.938	.709	.965
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:กระแสไฟฟ้าตก/ดับ	124.72	596.913	.653	.965

Page 4

รูปที่ ค.4 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:น้ำประปาหยุดไหล	124.84	601.528	.608	.965
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ	124.41	593.667	.767	.964
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน	123.76	602.076	.671	.965
ต่อการจราจร: การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง	123.58	606.881	.663	.965
ต่อการจราจร: ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก	123.88	599.110	.755	.964
ต่อการจราจร: การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม	124.27	598.477	.701	.965
ต่อการจราจร: การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก	123.91	597.761	.726	.964
ต่อการจราจร: อุบัติเหตุในการจราจร	124.52	596.150	.741	.964
ต่อการจราจร: เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น	124.47	607.323	.460	.966
ต่อสุขภาพ: ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	123.51	608.311	.695	.965
ต่อสุขภาพ: ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก	123.70	607.627	.670	.965
ต่อสุขภาพ: มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง	123.75	601.392	.765	.964
ต่อสุขภาพ: มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก	123.93	600.584	.718	.964
ต่อสุขภาพ: เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางคืน	123.97	598.292	.746	.964
ต่อสุขภาพ: ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน	124.40	595.669	.727	.964

Page 5

รูปที่ ค.5 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
ต่อสุขภาพ: ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	124.10	596.067	.732	.964
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก	124.07	596.403	.772	.964
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	123.96	600.542	.705	.965
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	124.52	599.188	.626	.965
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: อารมณ์ในการทำงานลดลง	124.89	602.005	.579	.965
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	124.68	595.943	.654	.965
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง	124.05	597.907	.691	.965

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
127.98	635.947	25.218	35

Page 6

รูปที่ ค.6 ผลการทดสอบ Reliability หน้าที่ 6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Frequencies

Statistics

		เพศ	อายุ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	พาหนะ	ห่างจากบริเวณโครงการมากน้อยเพียงใด
N	Valid	400	400	400	400	400	400
	Missing	0	0	0	0	0	0

Frequency Table

เพศ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ชาย	203	50.7	50.7	50.7
	หญิง	197	49.3	49.3	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

อายุ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ต่ำกว่า 18 ปี	8	2.0	2.0	2.0
	อายุ 18-25 ปี	137	34.3	34.3	36.3
	อายุ 26-35 ปี	68	17.0	17.0	53.3
	อายุ 36-45 ปี	68	17.0	17.0	70.3
	อายุ 46-60 ปี	87	21.8	21.8	92.0
	อายุ 60 ปีขึ้นไป	32	8.0	8.0	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ระดับการศึกษา

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ประถมศึกษา	71	17.8	17.8	17.8
	มัธยมศึกษา/ปวช.	93	23.3	23.3	41.0
	ปริญญาตรี	219	54.8	54.8	95.8
	สูงกว่าปริญญาตรี	17	4.3	4.3	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

Page 1

รูปที่ ค.7 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อาชีพ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	นักเรียน/นักศึกษา	128	32.0	32.0	32.0
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	114	28.5	28.5	60.5
	รับจ้าง	69	17.3	17.3	77.8
	พนักงานบริษัท	46	11.5	11.5	89.3
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	11	2.8	2.8	92.0
	ข้าราชการ	11	2.8	2.8	94.8
	ว่างงาน/พ่อบ้าน/แม่บ้าน/เกษียณอายุ	15	3.8	3.8	98.5
	อื่นๆ	6	1.5	1.5	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

พาหนะ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	รถยนต์ส่วนบุคคล	153	38.3	38.3	38.3
	รถจักรยานยนต์	99	24.8	24.8	63.0
	รถโดยสารสาธารณะ	114	28.5	28.5	91.5
	เดิน/รถจักรยาน	33	8.3	8.3	99.8
	อื่น ๆ	1	.3	.3	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

ห่างจากบริเวณโครงการมากน้อยเพียงใด

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	น้อยกว่า 500 เมตร	200	50.0	50.0	50.0
	มากกว่า 500 เมตร	200	50.0	50.0	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

รูปที่ ค.8 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล หน้าที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Frequencies

Statistics

		การทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ	แหล่งที่มาของข้อมูลข่าวสาร
N	Valid	400	204
	Missing	0	196

Frequency Table

การทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ไม่ทราบ	196	49.0	49.0	49.0
	ทราบ ได้รับข้อมูลข่าวสารบ้างแต่ไม่ละเอียด	198	49.5	49.5	98.5
	ทราบ ได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างละเอียด	6	1.5	1.5	100.0
	Total	400	100.0	100.0	

แหล่งที่มาของข้อมูลข่าวสาร

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	เอกสาร / หนังสือเชิญร่วมประชุม	17	4.3	8.3	8.3
	ผู้นำชุมชน (กำนัน / ผู้ใหญ่บ้าน / ประธานชุมชน / รองประธานชุมชน)	14	3.5	6.9	15.2
	เว็บไซต์โครงการ	23	5.8	11.3	26.5
	ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ/ประกาศที่ติดตามบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ	26	6.5	12.7	39.2
	เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ	4	1.0	2.0	41.2
	เจ้าหน้าที่โครงการ (บริษัทที่ปรึกษา)	1	.3	.5	41.7
	เพื่อนบ้าน	104	26.0	51.0	92.6
	อื่น ๆ	15	3.8	7.4	100.0
	Total	204	51.0	100.0	
Missing	System	196	49.0		
Total		400	100.0		

Page 1

รูปที่ ค.9 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ หน้าที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Descriptives

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation
ต่อชุมชน: เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง	200	3.10	.987
ต่อชุมชน: บดบังทัศน์นียภาพ/ทิวทัศน์ไม่น่ามอง	200	3.17	1.201
ต่อชุมชน:เศษดินโคลน/วัสดุตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ	200	3.73	.849
ต่อชุมชน: คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง	200	3.22	1.099
ต่อชุมชน: มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	200	2.72	1.024
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง	200	3.57	.932
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อาคารบ้านเรือนแตกร้าว	200	3.20	.958
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง	200	3.71	.985
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ล่วงหล่นจากรถบรรทุก	200	3.71	.923
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า	200	3.33	.909
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย	200	3.61	.901

Page 1

รูปที่ ค.10 ผลการคำนวณหาค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของกลุ่มตัวอย่างนอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	200	3.55	.912
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:กระแสไฟฟ้าตก/ดับ	200	3.38	1.000
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:น้ำประปาหยุดไหล	200	3.24	1.020
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ	200	3.57	1.015
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน	200	4.21	.927
ต่อการจราจร: การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง	200	4.39	.813
ต่อการจราจร: ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก	200	3.99	.902
ต่อการจราจร: การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม	200	3.69	.994
ต่อการจราจร: การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก	200	3.95	.968
ต่อการจราจร: อุบัติเหตุในการจราจร	200	3.43	.995
ต่อการจราจร: เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น	200	3.47	.982
ต่อสุขภาพ: ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	200	4.34	.806
ต่อสุขภาพ: ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก	200	4.22	.820
ต่อสุขภาพ: มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง	200	4.20	.874

Page 2

รูปที่ ค.11 ผลการคำนวณหาค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของกลุ่มตัวอย่างนอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation
ต่อสุขภาพ: มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก	200	4.01	.930
ต่อสุขภาพ: เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางคืน	200	4.04	.934
ต่อสุขภาพ: ผลกระทบต่ออุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน	200	3.68	1.006
ต่อสุขภาพ: ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	200	3.90	.997
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก	200	3.84	.953
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	200	4.03	.966
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	200	3.46	1.124
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: อารมณ์ในการทำงานลดลง	200	3.14	1.047
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	200	3.18	1.011
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง	200	3.84	.991
Valid N (listwise)	200		

Page 3

รูปที่ ค.12 ผลการคำนวณหาค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของกลุ่มตัวอย่างนอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Descriptives

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation
ต่อชุมชน: เสียพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชนให้กับการก่อสร้าง	200	2.95	1.287
ต่อชุมชน: บดบังทัศนียภาพ/ทำทัศน์ไม่น่ามอง	200	3.18	1.340
ต่อชุมชน:เศษดินโคลน/วัสดุตกหล่นตามพื้นถนนนอกโครงการ	200	3.72	1.099
ต่อชุมชน: คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนลดลง	200	2.82	1.325
ต่อชุมชน: มีการทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานกับคนในชุมชน	200	2.38	1.087
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: แรงสั่นสะเทือนจากการทำงานก่อสร้าง	200	3.60	1.178
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:อาคารบ้านเรือนแตกร้าว	200	3.43	1.238
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นจากที่สูง	200	3.74	1.095
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากเศษวัสดุก่อสร้าง/ดิน ล่วงหล่นจากรถบรรทุก	200	3.75	1.092
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการเดินสายไฟฟ้า	200	3.37	1.086
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการวางกองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เรียบร้อย	200	3.56	1.172
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: อันตรายจากการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร	200	3.65	1.146
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย:กระแสไฟฟ้าตก/ดับ	200	3.13	1.327

Page 1

รูปที่ ค.13 ผลการคำนวณหาค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของกลุ่มตัวอย่าง ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: น้ำประปาหยุดไหล	200	3.03	1.190
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: น้ำท่วมขังเนื่องจากเศษดิน/โคลนอุดตันทางระบายน้ำ	200	3.56	1.180
ต่อที่พักอาศัยและความปลอดภัย: ฝุ่นละอองเข้าอาคารบ้านเรือน	200	4.22	1.066
ต่อการจราจร: การจราจรติดขัดจากการปิดกั้นเขตก่อสร้าง	200	4.41	.920
ต่อการจราจร: ผิวถนนเดิมเสียหายจากรถบรรทุก	200	4.21	1.025
ต่อการจราจร: การจัดแบ่งพื้นที่ก่อสร้างกับเส้นทางจราจรไม่เหมาะสม	200	3.73	1.124
ต่อการจราจร: การจราจรติดขัดเนื่องจากรถบรรทุก	200	4.19	1.105
ต่อการจราจร: อุบัติเหตุในการจราจร	200	3.48	1.138
ต่อการจราจร: เส้นทางการเดินทางไกลยิ่งขึ้น	200	3.54	1.385
ต่อสุขภาพ: ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	200	4.58	.753
ต่อสุขภาพ: ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก	200	4.33	.851
ต่อสุขภาพ: มลพิษทางเสียงจากการก่อสร้าง	200	4.26	.926
ต่อสุขภาพ: มลพิษทางเสียงจากรถบรรทุก	200	4.09	1.023
ต่อสุขภาพ: เสียงรบกวน/แรงสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางคืน	200	3.98	1.070
ต่อสุขภาพ: ผลกระทบต่อน้ำอุปโภค/บริโภค มีโคลนปนเปื้อน	200	3.48	1.182

Page 2

รูปที่ ค.14 ผลการคำนวณหาค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของกลุ่มตัวอย่าง ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation
ต่อสุขภาพ: ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	200	3.85	1.164
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้การเข้าออกที่พักอาศัย/ที่ทำงานไม่สะดวก	200	3.97	1.084
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น	200	4.01	1.027
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ความต้องการในการออกจากบ้านลดลง	200	3.46	1.190
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: อารมณ์ในการทำงานลดลง	200	3.04	1.243
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้รายได้จากการค้าขายและการประกอบกิจการลดลง	200	3.42	1.369
ต่อชีวิตประจำวันและการประกอบอาชีพ: ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง	200	4.02	1.178
Valid N (listwise)	200		

Page 3

รูปที่ ค.15 ผลการคำนวณหาค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของกลุ่มตัวอย่าง ในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Statistics

		ความกังวลเกี่ยวกับโครงการ	ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น	การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น	ทำให้กิจการค้าขายดียิ่งขึ้น	ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง
N	Valid	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0

Statistics

		อุบัติเหตุลดลง	ความคิดเห็นต่อโครงการฯ
N	Valid	200	200
	Missing	0	0

Frequency Table

ความกังวลเกี่ยวกับโครงการ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	มีความกังวล	119	59.5	59.5	59.5
	ไม่มีมีความกังวล	81	40.5	40.5	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	47	23.5	23.5	23.5
	ไม่ใช่	153	76.5	76.5	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	154	77.0	77.0	77.0
	ไม่ใช่	46	23.0	23.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

Page 1

รูปที่ ค.16 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลทัศนะคติและความคิดเห็นนอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทำให้กิจการค้าขายดีขึ้น

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	22	11.0	11.0	11.0
	ไม่ใช่	178	89.0	89.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	131	65.5	65.5	65.5
	ไม่ใช่	69	34.5	34.5	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

อุบัติเหตุลดลง

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	35	17.5	17.5	17.5
	ไม่ใช่	165	82.5	82.5	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

ความคิดเห็นต่อโครงการฯ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	เห็นด้วย	87	43.5	43.5	43.5
	ยังไม่แน่ใจ	87	43.5	43.5	87.0
	ไม่เห็นด้วย	13	6.5	6.5	93.5
	ไม่แสดงความคิดเห็น	13	6.5	6.5	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

Page 2

รูปที่ ค.17 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลทัศนะคติและความคิดเห็นนอกระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Statistics

		ความกังวลเกี่ยวกับโครงการ	ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น	การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น	ทำให้กิจการค้าขายดียิ่งขึ้น	ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง
N	Valid	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0

Statistics

		อุบัติเหตุลดลง	ความคิดเห็นต่อโครงการฯ
N	Valid	200	200
	Missing	0	0

Frequency Table

ความกังวลเกี่ยวกับโครงการ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	มีความกังวล	122	61.0	61.0	61.0
	ไม่มีความกังวล	78	39.0	39.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

ทำให้ที่ดินบริเวณนี้มีราคาแพงมากขึ้น

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	68	34.0	34.0	34.0
	ไม่ใช่	132	66.0	66.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

การคมนาคมสะดวก รวดเร็วขึ้น

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	164	82.0	82.0	82.0
	ไม่ใช่	36	18.0	18.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

Page 1

รูปที่ ค.18 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลทัศนะคติและความคิดเห็นในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทำให้กิจการค้าขายดียิ่งขึ้น

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	52	26.0	26.0	26.0
	ไม่ใช่	148	74.0	74.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	152	76.0	76.0	76.0
	ไม่ใช่	48	24.0	24.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

อุบัติเหตุลดลง

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ใช่	62	31.0	31.0	31.0
	ไม่ใช่	138	69.0	69.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

ความคิดเห็นต่อโครงการฯ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	เห็นด้วย	90	45.0	45.0	45.0
	ยังไม่แน่ใจ	54	27.0	27.0	72.0
	ไม่เห็นด้วย	12	6.0	6.0	78.0
	ไม่แสดงความคิดเห็น	44	22.0	22.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

Page 2

รูปที่ ค.18 ผลการคำนวณหาค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลทัศนะคติและความคิดเห็นในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ หน้าที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ค.1 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ
1	อาจจะต้องศึกษาผลกระทบระหว่างเส้นทางการก่อสร้างกับคนในชุมชน เนื่องจากโครงการมีการรบกวนเส้นทางปกติที่คนในชุมชนใช้สัญจรคาดว่าถ้ามีทางยกระดับ อาจมีปริมาณผู้คนที่ใช้สัญจรจากเส้นทางร่วมอื่นมากขึ้น อยากให้มีการออกแบบเพิ่มเติมสำหรับเส้นทางพิเศษของคนในชุมชนด้วย
2	ยังไม่แน่ใจต่อตัวโครงการ เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวย่อมส่งผลเสียต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ แต่ทั้งนี้ก็เป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะ จึงคิดว่าควรมีมาตรการรองรับเพื่อชดเชยความเสียหายที่คาดว่าคนในพื้นที่จะได้รับมากกว่านี้
3	เป็นโครงการที่ดี แต่พื้นที่ทำงานอาจทำให้เกิดการจราจรติดขัด
4	ถ้าจะสร้างจริงๆควรหาเส้นทางในการระบายรถได้ครับ
5	ต้องมีการประชาสัมพันธ์รูปแบบโครงการ วิธีการก่อสร้าง และช่วงระยะเวลาการก่อสร้างอย่างละเอียด
6	ข้อเสียจะเกิดในชุมชนระหว่างก่อสร้างเยอะ เพราะมีทางสามแยกที่การจราจรแออัดอยู่แล้ว แต่เชียร์ให้ทำเพราะหากทำเสร็จจะช่วยระบายรถได้ดีมาก
7	ไม่ควรขึ้นบนดินครับ ลงใต้ดินเถอะ
8	นอกจากจะเป็นสะพานข้ามแยกหรือเชื่อมถนนอ่อนนุช-ลาดกระบังแล้ว อยากให้ทำเป็นทางแยกไปถนนเส้นอื่นๆด้วย เช่น มีนบุรี หรือ ประเวศ เพื่อให้สะดวกต่อการเข้า-ออกตัวเมืองของคนลาดกระบังมากขึ้น ถ้าทำได้จะดีมาก สู้ๆคับขอให้เจคสำเร็จผ่านไปด้วยดี
9	ชอบมาก อยากให้มีการทำขึ้นมาจริงๆ แต่กว่าจะมีขึ้นมาได้ น่าจะต้องใช้ทั้งเวลา เสียทั้งอะไรหลายๆอย่าง จากแค่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ บริเวณลาดกระบังก็ประสบปัญหามากอยู่แล้วเมื่อก่อตั้งในครั้งอดีต
10	การคมนาคมสะดวกขึ้น
11	โครงการดี แต่ต้องดูแวดล้อมให้ดี
12	ทัศนียภาพเป็นเรื่องสำคัญ เส้นทางที่ก่อสร้างค่อนข้างเป็นเส้นชุมชนแออัด ถนนเดิมไม่ได้กว้างอยู่แล้วมีแค่ประมาณ3เลนเอง ถ้าจะสร้างก็จะต้องเสียพื้นที่เกาะกลางไปค่อนข้างเยอะ ทำให้ข้างล่างมีพื้นที่ใช้สอยน้อยลงสภาพการจราจรแออัด และเนื่องจากตอนนี้มลพิษทางอากาศ มีPM2.5จำนวนมากซึ่งส่งผลต่อสุขภาพ ดังนั้นถ้ากีสร้างเกรงว่าจะทำให้เกิดฝุ่นจำนวนมากและเป็นอันตรายต่อส่วนรวม ซึ่งเห็นว่าการสร้างสะพานมีผลเสียมากกว่าผลดี
13	แก้ไม่ตรงจุด
14	เป็นการพัฒนาประเทศในด้านคมนาคม
15	ให้มีการการวางแผนงานที่ดี อย่าให้ประชาชน เดือดร้อนมาก หือเป็นอันตรายมากเกินไป
16	การก่อสร้างใช้ระยะเวลาหลายปีส่งผลกระทบกับการจราจรยิ่งช่วงทางออกซอยลาดกระบัง 54ที่จากเดิมรถติดมากอยู่แล้วถ้ามีการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบกับประชาชนในซอยนั้นที่ต้องการออกจากซอยต้องใช้เวลานานขึ้นอีกเท่าตัว
17	ไม่รู้ว่าจะแก้ปัญหาได้จริงหรือไม่
18	ทำประชามติกับประชาชนให้มากที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ค.1 สรุปผลแบบสอบถามปลายเปิด (ต่อ)

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ
19	แนวเส้นทางของโครงการอาจแก้ไข้ปัญหาจราจรจริงๆ
20	ที่การจราจรติดขัดเป็นเพราะการบริหารป้ายไฟแดงให้รถสนามบินออกมาก่อนเสมอ
21	ควรคำนึงถึงด้านการเป็นอยู่ของผู้ที่ต้องใช้การจราจร และความปลอดภัย
22	ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างอย่างมากเพราะจราจรติดขัดจากการเลี้ยวเข้าซอยศรีวารีมากกว่า รถทางตรงควรลองติดตั้งไฟจราจรตรงคอคอดแล้วปล่อยรถเข้า-ออก ที่เดียว 2 เลน เพื่อที่รถมาจากศรีวารี จะไม่ติดกับรถทางตรงกับรถ กลับรถ
23	ทำประชามติกับประชาชนให้มากที่สุด
24	การคมนาคมสะดวกขึ้น
25	โครงการดี แต่ต้องดูแวดล้อมให้ดี
26	เป็นการพัฒนาประเทศในด้านคมนาคม
27	ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างอย่างมากเพราะจราจรติดขัดจากการเลี้ยวเข้าซอยศรีวารีมากกว่า รถทางตรงควรลองติดตั้งไฟจราจรตรงคอคอดแล้วปล่อยรถเข้า-ออก ที่เดียว 2 เลน เพื่อที่รถมาจากศรีวารี จะไม่ติดกับรถทางตรงกับรถ กลับรถ
28	ที่การจราจรติดขัดเป็นเพราะการบริหารป้ายไฟแดงให้รถสนามบินออกมาก่อนเสมอ
29	ไม่รู้ว่าจะแก้ปัญหาได้จริงหรือไม่
30	แนวเส้นทางของโครงการอาจแก้ไข้ปัญหาจราจรจริงๆ
31	ลดปัญหาจราจรติดขัด
32	ให้มีการการวางแผนงานที่ดี อย่าให้ประชาชน เดือดร้อนมาก หือเป็นอันตรายมากเกินไป
33	แก้ไม่ตรงจุด
34	ยังไม่ประสบกับปัญหา
35	พัฒนาความเจริญ
36	ต้องรอผลสำเร็จ
37	น่าจะช่วยให้การคมนาคมดีขึ้น
38	คงทำให้การเดินทางง่ายขึ้น
39	การจราจรจะไม่ติดขัด
40	ทำให้หารจราจรสะดวกรวดเร็วขึ้น
41	ทำให้หารจราจรสะดวกรวดเร็วขึ้น เมื่อโครงการจบ
42	มีทั้งข้อดีและข้อเสียร่วมกัน
43	ถ้าการก่อสร้างจบได้ตามระยะเวลาที่กำหนด
44	นำความเจริญเข้ามา
45	ควรจะทำนานแล้ว
46	ทำให้การจราจรในอนาคตคล่องตัวมากขึ้น
47	ควรคำนึงถึงด้านการเป็นอยู่ของผู้ที่ต้องใช้การจราจร และความปลอดภัย
48	ลดการติดขัดจราจร

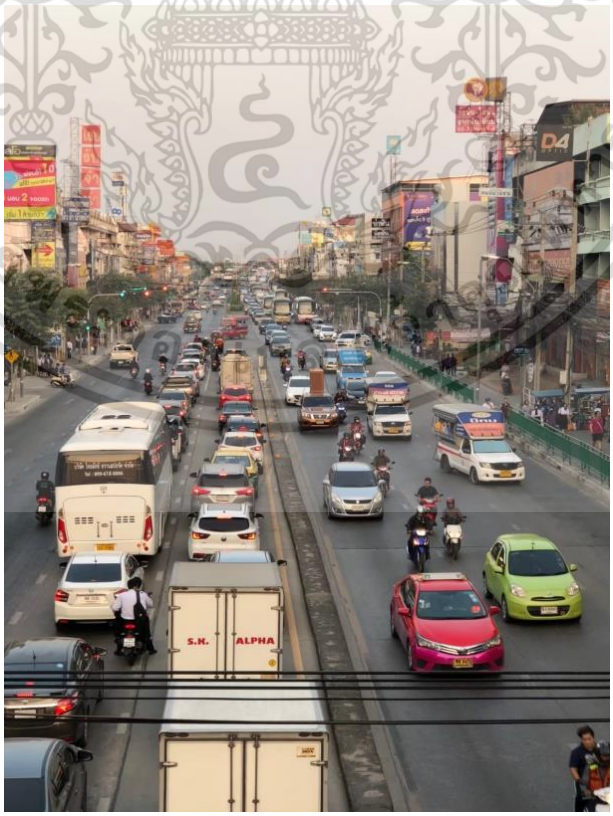
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก ง

ประมวลภาพถ่ายการลงสำรวจในพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.1 สำรวจแนวเส้นทางโครงการบริเวณโรงพยาบาลลาดกระบัง(1)



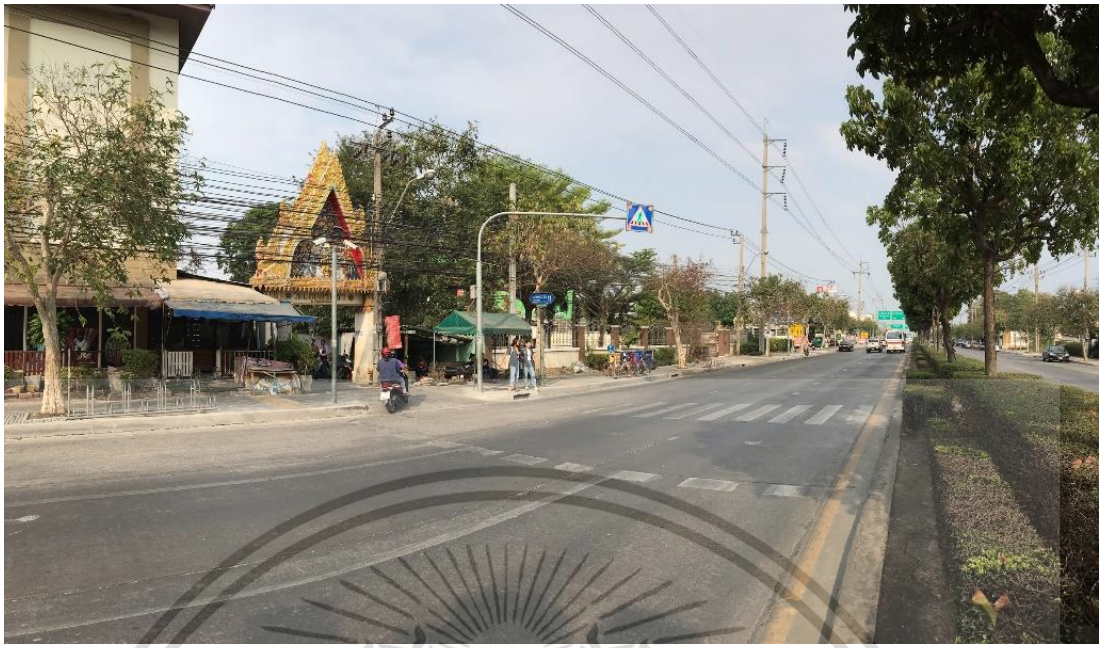
รูปที่ ค.2 สำรวจแนวเส้นทางโครงการบริเวณโรงพยาบาลลาดกระบัง(2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.3 สำรวจแนวเส้นทางโครงการบริเวณตลาดนัดสุวรรณภูมิ

รูปที่ ค.4 สำรวจแนวเส้นทางโครงการบริเวณแยกสุขสมาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.5 สำรวจแนวเส้นทางโครงการบริเวณวัดปลูกศรัทธา

รูปที่ ค.6 สำรวจแนวเส้นทางโครงการบริเวณวัดพลมานีย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.7 สำรวจแนวเส้นทางโครงการบริเวณตลาดนัดหัวตะเข้(1)

รูปที่ ค.8 สำรวจแนวเส้นทางโครงการบริเวณตลาดนัดหัวตะเข้(2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.9 การทำpilot test(1)

รูปที่ ค.10 การทำpilot test(2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.11 การทำpilot test(3)

รูปที่ ค.12 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดพลมานีย์ (1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.13 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดพลมานีย์ (2)

รูปที่ ค.14 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดพลมานีย์ (3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.15 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดพลมานีย์ (4)

รูปที่ ค.16 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดปลูกศรัทธา (1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.17 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดปลูกศรัทธา (2)

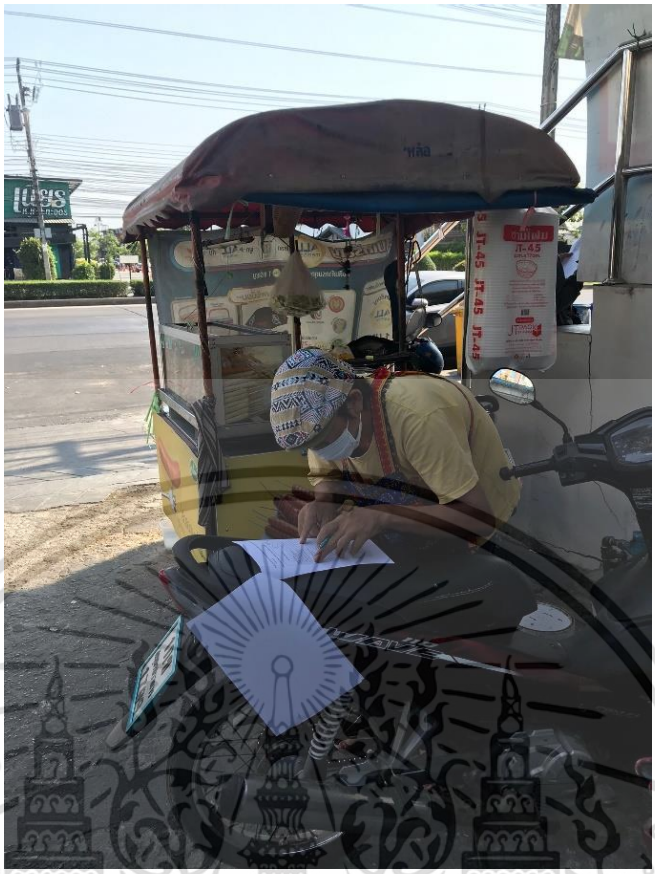
รูปที่ ค.18 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดปลูกศรัทธา (3)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ ค.19 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดปลูกศรัทธา (4)

รูปที่ ค.20 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดปลูกศรัทธา (5)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.21 สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่บริเวณวัดปลูกศรัทธา (6)

รูปที่ ค.22 สัมภาษณ์คุณจรัญศิริรัตน์ ลามอ (สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสุกล	นาย ชนกานต์ สุขกระจ่าง	
วัน เดือน ปีเกิด	28 มิถุนายน 2541 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร	
ที่อยู่	3/151 ถ.หทัยราษฎร์ 33/2 แขวงสามวาตะวันตก เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510	
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2553 – 2558	โรงเรียนเศรษฐบุตรบำเพ็ญ
	พ.ศ. 2559 – 2562	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ชื่อ – นามสุกล	นาย ณัฐชนน ลิ่วเจริญศักดิ์กูล	
วัน เดือน ปีเกิด	14 กรกฎาคม 2540 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร	
ที่อยู่	175 ถ.สามเสน แขวงวัดสามพระยา เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร 10250	
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2553 – 2555	โรงเรียนโยนออฟอาร์ค
	พ.ศ. 2556 – 2558	โรงเรียนโยธินบูรณะ
	พ.ศ. 2559 – 2562	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ชื่อ – นามสุกล	นาย พีรพัฒน์ อนุวงศ์กุล	
วัน เดือน ปีเกิด	24 มีนาคม 2541 ที่จังหวัดภูเก็ต	
ที่อยู่	307 ต.ตลาดใหญ่ อ.เมือง จ.ภูเก็ต 83000	
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2553 – 2558	โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย
	พ.ศ. 2559 – 2562	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้