# บทที่ 4

# ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัย และการแปลความหมาย จึงกำหนดสัญลักษณ์และอักษรย่อทางสถิติที่ใช้ ดังนี้

**สัญลักษณ์ และอักษรย่อทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล**

| | | |
|---|---|---|
| n | หมายถึง | จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม |
| $\overline{X}$ | หมายถึง | ค่าเฉลี่ย |
| S.D. | หมายถึง | ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน |

**เกณฑ์การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ($\overline{X}$) ใช้เกณฑ์ ดังนี้** (บุญชม ศรีสะอาด, 2545, หน้า 103)

| | | |
|---|---|---|
| 4.51 – 5.00 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับมากที่สุด |
| 3.51 – 4.50 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นยู่ในระดับมาก |
| 2.51 – 3.50 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับปานกลาง |
| 1.51 – 2.50 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับน้อย |
| 1.00 – 1.50 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับน้อยที่สุด |

การวิเคราะห์ข้อมูล จากการศึกษาผลกระทบและความคิดเห็นของประชาชนต่อการสร้างถนนสายรองของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามวิเคราะห์โดยใช้ค่าแจกแจงความถี่และค่าร้อยละดังตารางที่ 4.1

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการโดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ดังตารางที่ 4.2-4.4

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหา/ผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่เกิดจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

โดยใช้วิธีการสรุปรวบรวมความคิดเห็นเป็นหมวดหมู่และแจกแจงความถี่ของความคิดเห็นดังประเด็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหา/ผลกระทบด้านอื่นๆ ดังตารางที่ 4.5

## ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

### ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามครั้งนี้ เป็นหัวหน้าครัวเรือนที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณถนนสายรองชุมชน เคหะบางพลี จำนวน 364 คน ได้รับแบบสอบถามคืน 348 ฉบับ จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 364 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 95.60 ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ดังบทที่ 3

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่อาศัย จำนวนสมาชิกในครอบครัว อาชีพหลักและรายได้รวมของครอบครัว

| รายการ | เพศ | | | | รวม | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ชาย | | หญิง | | | |
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| **อายุ** | | | | | | |
| 20 ปี หรือต่ำกว่า | 3 | 0.86 | 0 | 0.00 | 3 | 0.86 |
| 21- 30 ปี | 29 | 8.33 | 0 | 0.00 | 29 | 8.33 |
| 31 - 40 ปี | 74 | 21.26 | 4 | 1.15 | 78 | 22.41 |
| 41 - 50 ปี | 64 | 18.39 | 10 | 2.87 | 74 | 21.26 |
| 51 - 60 ปี | 102 | 29.31 | 17 | 4.89 | 119 | 34.20 |
| มากกว่า 60 ปีขึ้นไป | 37 | 10.63 | 8 | 2.30 | 45 | 12.93 |
| **รวม** | **309** | **88.79** | **39** | **11.21** | **348** | **100.00** |
| **ระดับการศึกษาสูงสุด** | | | | | | |
| ประถมศึกษา | 101 | 29.02 | 8 | 2.30 | 109 | 31.32 |
| มัธยมศึกษาตอนต้น | 60 | 17.24 | 10 | 2.87 | 70 | 20.11 |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่อาศัย จำนวนสมาชิกในครอบครัว อาชีพหลักและรายได้รวมของครอบครัว (ต่อ)

| **รายการ** | **เพศ** | | | | **รวม** | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **ชาย** | | **หญิง** | | | |
| | **จำนวน** | **ร้อยละ** | **จำนวน** | **ร้อยละ** | **จำนวน** | **ร้อยละ** |
| มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. | 43 | 12.36 | 5 | 1.44 | 48 | 13.79 |
| | | | | | | |
| อนุปริญญา/ปวส. | 36 | 10.36 | 2 | 0.57 | 38 | 10.92 |
| ปริญญาตรี | 24 | 6.90 | 2 | 0.57 | 26 | 7.47 |
| สูงกว่าปริญญาตรี | 3 | 0.86 | 0 | 0.00 | 3 | 0.86 |
| (อื่น ๆ) ไม่ได้เรียน | 42 | 12.07 | 12 | 3.45 | 54 | 15.52 |
| **รวม** | **309** | **88.79** | **39** | **11.21** | **348** | **100.00** |
| **ภูมิลำเนาเดิม** | | | | | | |
| อยู่ในชุมชนเคหะบางพลีมาแต่ดั้งเดิม | 217 | 62.36 | 27 | 7.76 | 244 | 70.11 |
| ย้ายมาจากที่อื่น | 92 | 26.44 | 12 | 3.45 | 104 | 29.89 |
| **รวม** | **309** | **88.79** | **39** | **11.21** | **348** | **100.00** |
| **ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในชุมชนเคหะบางพลี** | | | | | | |
| น้อยกว่า 5 ปี | 65 | 18.68 | 8 | 2.30 | 73 | 20.98 |
| 5 - 10 ปี | 10 | 2.87 | 4 | 1.15 | 14 | 4.02 |
| 11 - 15 ปี | 16 | 4.60 | 5 | 1.44 | 21 | 6.03 |
| 16 - 20 ปี | 14 | 4.02 | 5 | 1.44 | 19 | 5.46 |
| มากกว่า 20 ปี | 204 | 58.62 | 17 | 4.89 | 221 | 63.51 |
| **รวม** | **309** | **88.79** | **39** | **11.21** | **348** | **100.00** |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่อาศัย จำนวนสมาชิกในครอบครัว อาชีพหลักและรายได้รวมของครอบครัว (ต่อ)

| รายการ | เพศ | | | | รวม | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ชาย | | หญิง | | | |
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| **จำนวนสมาชิกในครอบครัว** | | | | | | |
| 1 – 2 คน | 136 | 39.08 | 15 | 4.31 | 151 | 43.39 |
| 3 – 5 คน | 165 | 47.41 | 21 | 6.03 | 186 | 53.45 |
| 6 – 8 คน | 8 | 2.30 | 3 | 0.86 | 11 | 3.16 |
| **รวม** | **309** | **88.79** | **39** | **11.21** | **348** | **100.00** |
| **ปัจจุบันนี้ท่านประกอบอาชีพหลัก** | | | | | | |
| ค้าขาย | 47 | 13.51 | 10 | 2.87 | 57 | 16.38 |
| เจ้าของธุรกิจ | 12 | 3.45 | 7 | 2.01 | 19 | 5.46 |
| ลูกจ้าง/รับจ้าง | 207 | 59.48 | 28 | 8.05 | 235 | 67.53 |
| ข้าราชการ | 35 | 10.06 | 4 | 1.15 | 39 | 11.21 |
| อื่น ๆ (โปรดระบุ) เกษตรกร | 8 | 2.30 | 0 | 0.00 | 8 | 2.30 |
| **รวม** | **309** | **88.79** | **39** | **11.21** | **348** | **100.00** |
| **รายได้รวมของครอบครัวประมาณต่อเดือน** | | | | | | |
| น้อยกว่า 10,000 บาท | 29 | 8.33 | 11 | 3.16 | 40 | 11.49 |
| 10,000 – 20,000 บาท | 212 | 60.92 | 15 | 4.31 | 227 | 65.23 |
| 20,001 – 30,000 บาท | 47 | 13.51 | 8 | 2.30 | 55 | 15.80 |
| 30,001 – 40,000 บาท | 11 | 3.16 | 2 | 0.57 | 13 | 3.74 |
| 40,001 – 50,000 บาท | 7 | 2.01 | 1 | 0.29 | 8 | 2.30 |
| มากกว่า 50,000 บาทขึ้นไป | 3 | 0.86 | 2 | 0.57 | 5 | 1.44 |
| **รวม** | **309** | **88.79** | **39** | **11.21** | **348** | **100.00** |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

จากตารางที่ 4.1 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 88.79 อายุ 41-50 ปี ร้อยละ 34.20 รองลงมาอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 22.41 และน้อยที่สุดอายุ 20 หรือต่ำกว่า ร้อยละ 0.86 การศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 31.32 รองลงมามัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 20.11 และน้อยที่สุดสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 0.86 ภูมิลำเนาเดิมส่วนใหญ่ อยู่ในชุมชนเคหะบางพลีมาแต่ดั้งเดิม ร้อยละ 70.11 และย้ายมาจากที่อื่นร้อยละ 29.89 ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนเคหะบางพลี มากกว่า 20 ปี ร้อยละ 63.51 รองลงมา 11-15 ปี ร้อยละ 6.03 และน้อยที่สุด 5-10 ปี ร้อยละ 4.02 จำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-5 คน ร้อยละ 53.45 รองลงมา 1-2 คน ร้อยละ 43.39 และน้อยที่สุด 6-8 คน ร้อยละ3.16 ปัจจุบันประกอบอาชีพหลัก ลูกจ้าง/รับจ้าง ร้อยละ 67.53 รองลงมา ค้าขาย ร้อยละ 16.38 และน้อยที่สุด เกษตรกร ร้อยละ 2.30 รายได้รวมของครอบครัวประมาณต่อเดือน 10,000 – 20,000 บาท ร้อยละ 65.23 รองลงมา 20,001 – 30,000 บาท ร้อยละ 15.80 และน้อยที่สุด มากกว่า 50,000 บาทขึ้นไป ร้อยละ 1.44

**ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ**

การดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยได้ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ตามวัตถุประสงค์การศึกษาโดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนเป็นตัวชี้วัด และบอกระดับการได้รับผลกระทบ นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นตารางประกอบความเรียง ดังตาราง 4.2 – 4.4 ซึ่งได้กำหนดเกณฑ์พิจารณาค่าระดับโดยเทียบกับเกณฑ์ค่าเฉลี่ยของ บุญชม ศรีสะอาด (2545, หน้า 103) ดังนี้

| | | |
|---|---|---|
| 4.51 – 5.00 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับมากที่สุด |
| 3.51 – 4.50 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับมาก |
| 2.51 – 3.50 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับปานกลาง |
| 1.51 – 2.50 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับน้อย |
| 1.00 – 1.50 | หมายถึง | การสร้างถนนสายรองส่งผลกระทบในเรื่องนั้นอยู่ในระดับน้อยที่สุด |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ตารางที่ 4.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านสุขภาพเรียงลำดับดังนี้

| ลำดับที่ | รายการ | ค่าเฉลี่ย | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน | ระดับ |
|---|---|---|---|---|
| 1 | การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนออกกำลังกายมากขึ้น | 4.63 | 0.86 | มากที่สุด |
| 2 | การสร้างถนนสายรองทำให้เกิดอาหารที่ไม่ถูกสุขลักษณะในชุมชน | 4.16 | 1.08 | มาก |
| 3 | การสร้างถนนสายรองทำให้มีอาหารที่ถูกสุขลักษณะและเพียงพอต่อความต้องการของร่างกายมากขึ้น | 4.12 | 0.87 | มาก |
| 4 | การสร้างถนนสายรองทำให้สิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เช่น มีฝุ่น ควัน เสียง ขยะมากขึ้น | 4.00 | 1.15 | มาก |
| 5 | การสร้างถนนสายรองทำให้มีกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพมากขึ้น | 3.80 | 0.95 | มาก |
| 6 | การสร้างถนนสายรองทำให้มีโอกาสได้รับบริการด้านสุขภาพ เช่น การรักษาพยาบาลมากขึ้น | 3.76 | 1.14 | มาก |
| 7 | การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนเจ็บป่วยมากขึ้น | 3.55 | 1.25 | มาก |
| 8 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ประชาชนเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น | 3.50 | 1.20 | ปานกลาง |
| 9 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีการจัดกิจกรรมเพื่อความเพลิดเพลินและผ่อนคลายน้อยลง | 3.40 | 1.40 | ปานกลาง |
| 10 | การสร้างถนนสายรองทำให้มีแหล่งพักผ่อนหย่อนใจน้อยลง | 3.38 | 1.35 | ปานกลาง |
| 11 | การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนเกิดภาวะความเครียดน้อยลง | 3.35 | 1.47 | ปานกลาง |
| 12 | การสร้างถนนสายรองทำให้สิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เช่น มีฝุ่น ควัน เสียง ขยะน้อยลง | 3.00 | 1.32 | ปานกลาง |
| 13 | การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนออกกำลังกายน้อยลง | 2.92 | 1.21 | ปานกลาง |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ตารางที่ 4.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านสุขภาพเรียงลำดับดังนี้ (ต่อ)

| ลำดับที่ | รายการ | ค่าเฉลี่ย | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน | ระดับ |
|---|---|---|---|---|
| 14 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ประชาชนเกิดอุบัติเหตุน้อยลง | 2.89 | 1.25 | ปานกลาง |
| 15 | การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนเกิดภาวะความเครียดมากขึ้น | 2.88 | 1.42 | ปานกลาง |
| 16 | การสร้างถนนสายรองทำให้มีแหล่งพักผ่อนหย่อนใจมากขึ้น | 2.78 | 1.26 | ปานกลาง |
| 17 | การสร้างถนนสายรองทำให้มีโอกาสได้รับบริการสุขภาพ เช่น การรักษาพยาบาลน้อยลง | 2.66 | 1.44 | ปานกลาง |
| 18 | การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนเจ็บป่วยน้อยลง | 2.60 | 1.24 | ปานกลาง |
| 19 | การสร้างถนนสายรองทำให้มีกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพน้อยลง | 2.54 | 1.31 | ปานกลาง |
| 20 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีการจัดกิจกรรมเพื่อความเพลิดเพลินและผ่อนคลายมากขึ้น | 2.37 | 1.28 | น้อย |
| **รวมเฉลี่ย** | | 3.31 | 1.22 | ปานกลาง |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านสุขภาพ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.31) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนออกกำลังกายมากขึ้น มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับสูงสุด (ค่าเฉลี่ย 4.63) อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ การสร้างถนนสายรองทำให้เกิดอาหารที่ไม่ถูกสุขลักษณะในชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.16) อยู่ในระดับมาก และการสร้างถนนสายรองทำให้มีอาหารที่ถูกสุขลักษณะและเพียงพอต่อความต้องการของร่างกายมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 4.12) ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับต่ำสุด คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีการจัดกิจกรรมเพื่อความเพลิดเพลินและผ่อนคลายมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 2.37) อยู่ในระดับน้อย

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านเศรษฐกิจ

| ลำดับที่ | รายการ | ค่าเฉลี่ย | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน | ระดับ |
|---|---|---|---|---|
| 1 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพทางการเกษตรลดลง | 3.53 | 0.73 | มาก |
| 2 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้รายจ่ายในครอบครัวมากขึ้น | 2.49 | 1.15 | น้อย |
| 3 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ราคาประเมินที่ดินเพิ่มขึ้น | 3.86 | 1.15 | มาก |
| 4 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพค้าขายมากขึ้น | 1.84 | 0.71 | น้อย |
| 5 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้รายได้ของท่านลดลง | 2.57 | 1.23 | ปานกลาง |
| 6 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้รายได้ของท่านเพิ่มขึ้น | 4.41 | 0.97 | มาก |
| 7 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ทรัพย์สินของครอบครัวเพิ่มขึ้น | 3.86 | 1.17 | มาก |
| 8 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้การผลิตและจัดหาอาหารมีประสิทธิภาพมากขึ้น | 2.13 | 1.02 | น้อย |
| 9 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้เงินออมที่มีอยู่ของครอบครัวลดลง | 3.73 | 1.09 | มาก |
| 10 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีการทำประกันชีวิตมากขึ้น | 3.75 | 1.20 | มาก |
| 11 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้เงินออมที่มีอยู่ของครอบครัวเพิ่มขึ้น | 3.93 | 1.08 | มาก |
| 12 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพทางการเกษตรมากขึ้น | 2.16 | 1.28 | น้อย |
| 13 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้หนี้สินของครอบครัวลดลง | 1.70 | 0.78 | น้อย |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านเศรษฐกิจ (ต่อ)

| ลำดับที่ | รายการ | ค่าเฉลี่ย | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน | ระดับ |
|---|---|---|---|---|
| 14 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้การผลิตและจัดหาอาหารมีประสิทธิภาพน้อยลง | 2.51 | 1.23 | ปานกลาง |
| 15 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ทรัพย์สินของครอบครัวลดลง | 3.06 | 1.43 | ปานกลาง |
| 16 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้รายจ่ายในครอบครัวลดลง | 3.47 | 1.41 | ปานกลาง |
| 17 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพค้าขายลดลง | 3.61 | 1.15 | มาก |
| 18 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีการทำประกันชีวิตน้อยลง | 2.43 | 1.34 | น้อย |
| 19 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ราคาประเมินที่ดินลดลง | 3.36 | 1.35 | ปานกลาง |
| 20 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้หนี้สินของครอบครัวเพิ่มขึ้น | 2.11 | 1.12 | น้อย |
| **รวมเฉลี่ย** | | 3.02 | 1.13 | ปานกลาง |

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านเศรษฐกิจ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.02) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพทางการเกษตรลดลง มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับสูงสุด (ค่าเฉลี่ย 4.41) อยู่ในระดับมาก รองลงมา ได้แก่ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้รายจ่ายในครอบครัวมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 3.93) และการสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ราคาประเมินที่ดินเพิ่มขึ้นกับการสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพค้าขายมากขึ้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน (ค่าเฉลี่ย 3.86) อยู่ในระดับมาก ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับต่ำสุด คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้หนี้สินของครอบครัวเพิ่มขึ้น (ค่าเฉลี่ย 1.70) อยู่ในระดับน้อย

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านสังคม

| ลำดับที่ | รายการ | ค่าเฉลี่ย | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน | ระดับ |
|---|---|---|---|---|
| 1 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ระดับการศึกษาของคนในชุมชนสูงขึ้น | 4.07 | 0.95 | มาก |
| 2 | การสร้างถนนสายรองทำให้ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนแย่ลง | 3.75 | 1.19 | มาก |
| 3 | การสร้างถนนสายรองทำให้เกิดปัญหาครอบครัวมากขึ้น | 3.69 | 1.19 | มาก |
| 4 | การสร้างถนนสายรองทำให้วัฒนธรรม ประเพณีต่างๆ เช่น วันลอยกระทง วันวิสาขบูชา ฯลฯ เปลี่ยนแปลงไปในทางที่แย่ลง | 3.69 | 1.23 | มาก |
| 5 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้สภาพแวดล้อมบริเวณเคหะชุมชนบางพลีแย่ลง | 3.66 | 1.17 | มาก |
| 6 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้เกิดปัญหายาเสพติด อาชญากรรม อุบัติเหตุ โจรผู้ร้าย ฯลฯ มากขึ้น | 3.64 | 1.22 | มาก |
| 7 | การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางศาสนาน้อยลง | 3.59 | 1.20 | มาก |
| 8 | การสร้างถนนสายรองทำให้ความสัมพันธ์ของสมาชิกในครอบครัวแย่ลง | 3.43 | 1.28 | ปานกลาง |
| 9 | การสร้างถนนสายรองทำให้เกิดการวางแผนครอบครัว (จำนวนการมีบุตร) ที่เหมาะสมน้อยลง | 2.69 | 1.38 | ปานกลาง |
| 10 | การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางศาสนามากขึ้น | 2.64 | 1.27 | ปานกลาง |
| 11 | การสร้างถนนสายรองทำให้เกิดการวางแผนครอบครัว (จำนวนการมีบุตร) ที่เหมาะสมมากขึ้น | 2.59 | 1.25 | ปานกลาง |
| 12 | การสร้างถนนสายรองทำให้มีการใช้สิทธิ์เลือกตั้งทางการเมืองลดลง | 2.56 | 1.30 | ปานกลาง |
| 13 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้เกิดปัญหายาเสพติด อาชญากรรม อุบัติเหตุ โจรผู้ร้าย ฯลฯ น้อยลง | 2.54 | 1.29 | ปานกลาง |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านสังคม (ต่อ)

| ลำดับที่ | รายการ | ค่าเฉลี่ย | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน | ระดับ |
|---|---|---|---|---|
| 14 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนดีขึ้น | 2.54 | 1.32 | ปานกลาง |
| 15 | การสร้างถนนสายรองทำให้วัฒนธรรม ประเพณีต่าง ๆ เช่น วันลอยกระทง วันวิสาขบูชา ฯลฯ เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น | 2.51 | 1.31 | ปานกลาง |
| 16 | การสร้างถนนสายรองทำให้ความสัมพันธ์ของสมาชิกในครอบครัวดีขึ้น | 2.50 | 1.31 | น้อย |
| 17 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้สภาพแวดล้อมบริเวณเคหะชุมชนบางพลีดีขึ้น | 2.28 | 1.23 | น้อย |
| 18 | การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ระดับการศึกษาของคนในชุมชนต่ำลง | 2.17 | 1.09 | น้อย |
| 19 | การสร้างถนนสายรองทำให้เกิดปัญหาครอบครัวลดลง | 2.11 | 1.10 | น้อย |
| 20 | การสร้างถนนสายรองทำให้การใช้สิทธิ์เลือกตั้งทางการเมืองมากขึ้น | 2.02 | 1.13 | น้อย |
| **รวมเฉลี่ย** | | 2.93 | 1.22 | ปานกลาง |

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านสังคม โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.93) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ระดับการศึกษาของคนในชุมชนสูงขึ้น มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับสูงสุด (ค่าเฉลี่ย 4.07) อยู่ในระดับมาก รองลงมา ได้แก่ การสร้างถนนสายรองทำให้ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนแย่ลง (ค่าเฉลี่ย 3.75) และการสร้างถนนสายรองทำให้เกิดปัญหาครอบครัวมากขึ้นกับการสร้างถนนสายรองทำให้วัฒนธรรม ประเพณีต่างๆ เช่น วันลอยกระทง วันวิสาขบูชา ฯลฯ เปลี่ยนแปลงไปในทางที่แย่ลงมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน (ค่าเฉลี่ย 3.69) อยู่ในระดับมาก ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับต่ำสุด คือ

การสร้างถนนสายรองทำให้มีการใช้สิทธิ์เลือกตั้งทางการเมืองมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 2.02) อยู่ในระดับน้อย

**ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหา/ผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่เกิดจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ**

จากการรวบรวมแบบสอบถามพบว่ากลุ่มตัวอย่างได้มีการนำเสนอข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหา/ผลกระทบด้านอื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหา/ผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่เกิดจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

| ที่ | รายการ | ความถี่ |
|---|---|---|
| 1 | ต้องการระบบการระบายน้ำที่ดี เพราะมีน้ำท่วมขังเป็นประจำ | 87 |
| 2 | ต้องการให้มีรถโดยสารประจำทางมากขึ้น เพื่อความสะดวกในการสัญจร | 55 |
| 3 | บริเวณภายในชุมชนมีขยะเพิ่มมากขึ้น ควรมีรถเก็บขยะที่เพียงพอ | 53 |
| 4 | ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันการมั่วสุมของเด็กวัยรุ่นมากขึ้น | 48 |
| 5 | ต้องการให้มีการสร้างสะพานลอยในเขตชุมชน | 36 |
| 6 | ให้มีการสร้างหน่วยงานราชการในชุมชน เช่น สถานีอนามัย ตลาด สวนสาธารณะ | 32 |
| 7 | อยากให้มีการจัดระเบียบสถานบันเทิง ไม่ให้เดือดร้อนผู้อื่นจากการใช้เสียง เช่น ร้านคาราโอเกะต่าง ๆ | 29 |
| 8 | ต้องการให้หน่วยงานราชการเข้ามาส่งเสริมอาชีพ หรือกลุ่ม OTOP ในชุมชน | 15 |

จากตารางที่ 4.5 พบว่าข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหา/ผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่เกิดจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ที่มีความถี่สูงสุด คือ มีความต้องการระบบการระบายน้ำที่ดี เพราะมีน้ำท่วมขังเป็นประจำ ความถี่รองลงมา คือ ต้องการให้มีรถโดยสารประจำทางมากขึ้น เพื่อความสะดวกในการสัญจร และบริเวณภายในชุมชนมีขยะเพิ่มมากขึ้น ควรมีรถเก็บขยะที่เพียงพอ ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี