

## ปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

### FACTORS INDICATING SOCIAL SUSTAINABLE SATISFACTION OF STAKEHOLDERS IN MASS RAPID TRANSIT PROJECTS

กรธวัช สุขโข<sup>1</sup>, เฉษฐา วัฒนพรไพโรจน์<sup>1</sup>, นัฐพล เนตรน้อย<sup>1\*</sup>, กิตติพิศ กวีลิตธิสารคุณ<sup>2</sup> และจักรพงษ์ พงษ์เพ็ง<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร

<sup>2</sup> กองบริหารก่อสร้าง 2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

\*Corresponding author address: Natthaphon.netnoi@gmail.com

#### บทคัดย่อ

โครงการรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ช่วยพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย แต่ทั้งนี้ขึ้นตอนก่อน ระหว่าง และหลังการก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดปัญหาต่อสังคมและชุมชนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เช่น ปัญหาการเวนคืนที่ดินอย่างไม่เป็นธรรม ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อม และปัญหาเกี่ยวกับทัศนียภาพ ซึ่งปัญหาเหล่านี้นำไปสู่ความไม่พึงพอใจหรือความไม่ยั่งยืนของสังคม จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับความยั่งยืนของโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทยพบว่า ยังขาดการแนะนำปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงการรถไฟฟ้า ดังนั้นงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาปัจจัยดังกล่าว โดยออกแบบแบบสอบถามเพื่อสำรวจข้อมูลจากเจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้าง และชุมชนใกล้เคียงกับโครงการรถไฟฟ้าเกี่ยวกับระดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน จากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS โดย (1) เปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัย และ (2) เปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างของปัจจัยระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยผลการวิเคราะห์สามารถแบ่งกลุ่มปัจจัยได้ดังนี้ “เศรษฐกิจและสังคม” (22.15%) “การเข้าถึงและความพึงพอใจ” (21.25%) “สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง” (16.36%) “การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม” (15.57%) “การควบคุมมาตรฐาน” (12.39%) และ “ความเท่าเทียมกันในสังคม” (12.28%) ผลที่ได้จากงานวิจัยนี้จะช่วยให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียพัฒนาแนวทางร่วมกันในการสร้างความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนให้กับโครงการรถไฟฟ้าในอนาคตต่อไป

**คำสำคัญ:** ความยั่งยืน, ความพึงพอใจ, ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย, ปัจจัย, โครงการรถไฟฟ้า

#### Abstract

Mass rapid transit projects are part of transport infrastructure development, which support the development of Thailand in terms of economics and society. Nevertheless, pre-construction, during construction, post construction of the projects may cause problems to society and surrounding communities such as unfair expropriation of land, traffic problem, environmental pollution, and scenery problem. These problems possibly lead to dissatisfaction or unsustainability of society. A literature review on infrastructure sustainability in Thailand shows that there is a lack of suggestion about factors indicating social sustainable satisfaction of stakeholders especially in MRT projects. Thus, the objective of this research was to determine such the factors through using a questionnaire to gather the data from MRT project owners, contractors, and surrounding communities of the MRT projects on the level of importance of factors. After that, the data were analyzed by SPSS program to (1) compare the importance level factors and (2) compare the similarities and differences of factors between stakeholders. From the analyzing results, all the factors can be grouped, namely, “economy and society” (22.15%), “accessibility and satisfaction” (21.25%), “health, safety, and risk” (16.36%), “environmental consideration” (15.57%), “standard control” (12.39%) and “equality in society” (12.28%). The results of this research help all stakeholders in developing a common approach to procure social sustainable satisfaction for MRT projects in the future.

**Keywords:** Sustainability, Satisfaction, Stakeholder, Factor, Mass rapid transit project

#### 1. บทนำ

ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าในประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างยาวนาน เพื่อแก้ปัญหาการจราจรและพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนให้

ดีขึ้น อย่างไรก็ตามในช่วงการดำเนินการก่อสร้างและภายหลังโครงการแล้วเสร็จยังเกิดปัญหาต่างๆ เช่น ผลกระทบจากการก่อสร้าง การเข้าถึงที่ตั้งโครงการ การเวนคืนที่ดินอย่างไม่เป็นธรรม

มลพิษทางสิ่งแวดล้อม และปัญหาเกี่ยวกับทัศนียภาพ ซึ่งปัญหาดังกล่าวอาจจะมีสาเหตุมาจากขาดการพัฒนาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน จากเหตุผลดังกล่าว ผู้เขียนได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องถึงความพึงพอใจ และมีนักวิจัยบางส่วนได้พัฒนาและแนะนำปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน ตัวอย่างเช่น Locke [1] ได้ให้คำนิยามความหมายของความพึงพอใจไว้ว่า เป็นภาวะอารมณ์แสดงออกทางอารมณ์ในทางบวกอันเป็นผลมาจากคุณค่าที่ได้รับจากงาน และประสบการณ์ในการทำงานของบุคคลหนึ่ง Powell et al. [2] มีความเห็นถึงความพึงพอใจในชีวิตไม่ได้หมายความว่า บุคคลต้องได้รับการตอบสนองในทุกๆ สิ่งที่ต้องการ แต่ความพึงพอใจในชีวิต หมายถึงความสมดุลระหว่างความต้องการและการได้รับการตอบสนอง โดยเกิดจากการปรับตัวของบุคคลต่อสิ่งแวดล้อมได้ บุคคลนั้นจึงจะเกิดความพึงพอใจในชีวิต Atanda [3] ได้ศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนจากการตรวจสอบ GBAT (Green Building Assessment Tool) และ วรรณกรรมเกี่ยวกับ SS (Social Sustainability) ประกอบด้วย 8 หมวดหมู่ ดังนี้ “ความเท่าเทียมกันทางสังคม” “การเรียนรู้สภาพสิ่งแวดล้อม” “การมีส่วนร่วมและการควบคุม” “การทำงานร่วมกันในสังคม” “สุขภาพและความปลอดภัย” “การเข้าถึงและความพึงพอใจ” “คุณค่าทางวัฒนธรรม” “ความยืดหยุ่นทางกายภาพ” ซึ่งการวิจัยได้วิจัยความยั่งยืนในชุมชนที่พักอาศัยภายใต้ GBAT และผลการวิจัยแสดงว่า “การมีส่วนร่วมและการควบคุม” นั้นเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากที่สุด Karji et al. [4] ได้ศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนโดยวิเคราะห์ระบบ ที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืนทางสังคม อาทิเช่น Envision, LEEDND, BREEAM Communities, CASBEE และ Green Globes แล้วทำการพิจารณาโดยคัดเลือกตัวชี้วัด ได้สรุปปัจจัยที่บ่งชี้ด้านสังคมอย่างยั่งยืนไว้ 33 ตัวชี้วัด จาก 4 หมวดหมู่หลัก ประกอบด้วย “การก่อสร้างและชุมชน” “สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง” “ความเป็นอยู่ที่ดี” “ลักษณะของละแวกใกล้เคียง” ซึ่งงานวิจัยนี้ได้นำไปใช้กับ The Mehr housing project in the city of Parand ซึ่งเป็นเคสตัวอย่าง แต่ว่าปัจจัยที่ศึกษานั้นชุมชนนี้ไม่พึงพอใจซึ่งแสดงสภาพความยั่งยืนด้านสังคมในโครงการบ้านจัดสรรในเมือง Parand ไม่เป็นที่ยอมรับ Menassa and Baer [5] ได้ศึกษาถึงกรอบการประเมินบทบาทในการตัดสินใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการติดตั้งระบบต่างๆ เพิ่มเติมอย่างยั่งยืนในอาคาร ด้วยการใช้โมเดล HOQ ทำให้ทราบปัจจัยที่เป็นผลกระทบที่ส่งผลถึงการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืนด้านสังคม ตัวอย่างเช่น “หลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายเนื่องจากส่วนเกิน” “ได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” “พัฒนาความสะดวกสบายให้ดียิ่งขึ้น” “ลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม” “เพิ่มมูลค่าทรัพย์สินให้ได้อย่างคุ้มค่า” “สูง” Almahmoud and Doloi

[6] กล่าวว่า ความยั่งยืนด้านสังคมนั้น สามารถอธิบายได้ว่าเป็น “เงื่อนไขเชิงบวกภายในชุมชน และกระบวนการที่จะทำให้สำเร็จ” และได้ทำการศึกษาปัญหาต่างๆ ด้านสังคมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมก่อสร้างในรูปแบบปัจจัยด้านสังคมต่างๆ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านสังคมต่างๆ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืนด้านสังคมมีดังนี้ “ความสบายกายสบายใจของผู้ใช้โครงการ” “โอกาสการจ้างงานในท้องถิ่น” “ความปลอดภัยขององค์อาคาร” “ผลกระทบต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น” “การอนุรักษ์ธรรมชาติและธรรมชาติ” “จากรรณกรรมข้างต้นพบว่ายังไม่มีนักวิจัยท่านใดศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนในโครงการรถไฟฟ้า ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

## 2. ระเบียบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมาและชุมชนรอบๆ โครงการรถไฟฟ้า จำนวน 87 คน ด้วยการถามความคิดเห็นถึงระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า โดยมีระดับความสำคัญคือ 5: ระดับความสำคัญของปัจจัยนั้นสูงที่สุด 1: ระดับความสำคัญของปัจจัยต่ำที่สุด ก่อนการแจกแบบสอบถามจริงได้ทำการทดสอบแบบสอบถามกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้า เพื่อตรวจสอบเบื้องต้นเกี่ยวกับความมีเหตุผลของปัจจัยและลักษณะของแบบสอบถาม หลังจากการทดสอบแบบสอบถามได้มีการปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความกระชับและตรงกับแนวทางการประเมินปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งการกำหนดโครงสร้างของปัจจัยนั้นกำหนดจากการวางกรอบแนวคิดของปัจจัยซึ่งอ้างอิงมาจากวรรณกรรมที่ศึกษามาโดยดูเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนและจึงกำหนดกลุ่มปัจจัยโดยกลุ่มปัจจัยนั้นอาศัยถ้อยคำจากปัจจัยที่สามารถอธิบายกลุ่มปัจจัยเดียวกันได้จะถูกจัดไว้ในกลุ่มปัจจัยซึ่งเกี่ยวข้องกับความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน และขั้นตอนการพัฒนาปัจจัยเกิดจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง(การวิเคราะห์เนื้อหาสำหรับปัจจัยแสดงไว้ในภาคผนวก) แล้วใช้องค์ความรู้ของผู้วิจัยจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องมากำหนดโครงสร้างของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า จากนั้นนำโครงสร้างของปัจจัยที่ศึกษามาสร้างแบบสอบถามแล้วไปทดสอบแบบสอบถามเพื่อตรวจสอบความตรงและหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้า

จากแบบสอบถามที่ส่งไปทั้งหมด 87 ฉบับให้กับกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่มดังนี้ เจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และชุมชนโดยรอบโครงการ

รถไฟฟ้า โดยได้รับการตอบกลับ 68 ฉบับคิดเป็น 78.16% ซึ่งถือว่าเป็นอัตราการตอบกลับอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก [7] หลังจากได้รับการตอบกลับแล้วแบบสอบถาม จะถูกนำมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS เพื่อ (1) เปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัย โดยใช้สมการที่(1)

$$\text{ตัวชี้ระดับความสำคัญ} = \frac{\text{ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญ}}{\text{ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน}} \quad (1)$$

(2) ทดสอบสมมติฐานเพื่อหาว่าผู้ตอบทั้งสามเลือกปัจจัยเหมือนหรือต่างกัน โดยการใช้การทดสอบของ Kruskal – Wallis นอกจากนี้ได้มีการทดสอบความน่าเชื่อถือของสเกลด้วยการหาค่าสถิติ Cronbach's Alpha

### 3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการทดสอบความน่าเชื่อถือของสเกลด้วยวิธี Cronbach's Alpha มีค่าเท่ากับ 0.952 แสดงให้เห็นถึงความน่าเชื่อถือ (ค่า Cronbach's Alpha ที่ชี้ว่าสเกลมีความน่าเชื่อถือมีค่ามากกว่า 0.7 [8]) ส่วนผลการวิเคราะห์มี 3 ขั้นตอนดังนี้

#### 3.1. เปรียบระดับความสำคัญของปัจจัย

ผลการเปรียบเทียบตัวชี้ลำดับความสำคัญของแต่ละกลุ่มตัวอย่างดังนี้ เจ้าของโครงการ (ตารางที่ 1) ผู้รับเหมา (ตารางที่ 2) และชุมชนใกล้เคียง (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 1 ค่าระดับความสำคัญ 5 อันดับแรกของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของเจ้าของโครงการในโครงการรถไฟฟ้าจากปัจจัยทั้งหมด 25 ปัจจัย

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ตัวชี้ระดับความสำคัญ	ลำดับ
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	4.54	0.144	31.528	1
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	4.62	0.180	25.667	2
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	4.62	0.180	25.667	3
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	4.46	0.183	24.372	4
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4.38	0.180	24.333	5

ตารางที่ 2 ค่าระดับความสำคัญ 5 อันดับแรกของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้รับเหมาในโครงการรถไฟฟ้าจากปัจจัยทั้งหมด 25 ปัจจัย

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ตัวชี้ระดับความสำคัญ	ลำดับ
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4.16	0.137	33.650	1
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4.13	0.130	31.770	2
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	4.61	0.151	30.530	3
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4.52	0.152	29.737	4
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	4.00	0.141	28.369	5

ตารางที่ 3 ค่าระดับความสำคัญ 5 อันดับแรกของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของชุมชนใกล้เคียงในโครงการรถไฟฟ้าจากปัจจัยทั้งหมด 25 ปัจจัย

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ตัวชี้ระดับความสำคัญ	ลำดับ
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4.38	0.117	37.436	1
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4.00	0.156	25.641	2
การเรียนรู้พฤติกรรมของ	3.56	0.148	24.054	3

ตารางที่ 3 (ต่อ)

มนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม				
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	3.88	0.178	21.798	4

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ตัวชี้ระดับสำคัญ	ลำดับ
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	3.59	0.167	21.497	5

ซึ่งจากตารางที่ 1, 2 และ 3 มุมมองของแต่ละฝ่ายนั้นมีความเห็นที่แตกต่างกันโดยที่ในส่วนของผู้รับเหมาและชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้านั้นพิจารณาปัจจัยที่คล้ายคลึงกัน 3 ปัจจัยแต่ในส่วนของเจ้าของโครงการนั้นปัจจัยที่มีความสำคัญ 5 อันดับแรกนั้นมีความแตกต่างกับผู้รับเหมาและชุมชนใกล้เคียง โดยที่ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของเจ้าของโครงการในโครงการรถไฟฟ้าอันดับแรกคือ “การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าภาพลักษณ์ขององค์กรที่มีต่อประชาชนมีความสำคัญในการทำให้เกิดความน่าเชื่อถือ ส่วนอันดับแรกในมุมมองผู้รับเหมา นั่นคือ “ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ” อาจจะเป็นเพราะว่าเมื่อโครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จมีประชาชนเข้ามาใช้บริการแล้วเกิดความพึงพอใจในโครงการส่งผลให้ทางผู้รับเหมาความน่าเชื่อถือในผลงานและมีโอกาสได้ทำโครงการอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป และสุดท้ายในมุมมองของชุมชนใกล้เคียงโครงการนั้นปัจจัยที่มีความสำคัญเป็นอันดับแรกคือ “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” อาจจะเป็นเพราะชุมชนนั้นต้องการผลประโยชน์เมื่อมีโครงการรถไฟฟ้ามารัฐชุมชนนั้นๆ เมื่อมีโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้นส่งผลให้เกิดการคมนาคมที่สะดวกสบาย การพัฒนาเชิงพาณิชย์โดยรอบโครงการทำให้คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนนั้นเกิดความยั่งยืนขึ้นในสังคม

### 3.2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนั้นใช้วิธีการของ Spearman Rank Correlation เพื่อตรวจสอบความมีเหตุผลของปัจจัยว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไรโดยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีค่าตั้งแต่ 1.00 ถึง -1.00

จากผลการวิเคราะห์นั้นพบว่าปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้านั้นมีความสัมพันธ์กันทุกปัจจัย แสดงว่าปัจจัยร่วมกันบ่งชี้ความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า (ดูที่ความถูกต้องของตัวสร้าง (Construct validity) (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ [9]) และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันมากที่สุด คือ “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” กับ “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม” และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นมากที่สุดคือ “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม”

### 3.3. เปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างของปัจจัย

ผลการเปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าโดยใช้วิธี Kruskal-Wallis Test [10] แสดงดังตารางที่ 4 และตารางที่ 5

ตารางที่ 4 ผลการวิเคราะห์ ทดสอบค่า p-value ของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า

ปัจจัย	P-value
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	0.019
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	0.013
การวางแผนพื้นที่ว่าง	0.150
การจัดช่องทางการร้องเรียน	0.023
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	0.000
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	0.043
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	0.488
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	0.012
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	0.013
การปรับปรุงคุณภาพของไซต่งาน	0.096
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	0.009
การลดผลกระทบทางสุขภาพ	0.098
การป้องกันอาชญากรรม	0.193
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	0.276
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	0.010
การจ้างงานในสังคม	0.139
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	0.529
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	0.092
การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	0.379
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	0.600
การเข้าถึงข้อมูล	0.002
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	0.393
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	0.007
ความเป็นสากลทางด้านการสื่อสารและวัฒนธรรม	0.043
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	0.085

หมายเหตุ: ถ้า p value < 0.05 แสดงว่าเจ้าของโครงการผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้ามี่ความเห็นต่อปัจจัยนั้นแตกต่างกัน

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าระหว่างเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยที่ได้จาก			เปรียบเทียบ ความแตกต่าง
	เจ้าของโครงการ	ผู้รับเหมา	ชุมชน	
	การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	4.08	3.48	
ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4.38	4.09	3.25	แตกต่าง
การวางแผนพื้นที่ว่าง	4.15	4.04	3.50	ไม่แตกต่าง
การจัดช่องทางจราจรเรียน	4.38	3.83	3.38	แตกต่าง
การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม	4.62	4.17	3.41	แตกต่าง
ความสามารถในการเลือกทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด	4.00	4.00	3.47	แตกต่าง
การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม	3.69	3.83	3.56	ไม่แตกต่าง
การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ	4.00	4.09	3.28	แตกต่าง
การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ	4.46	4.39	3.75	แตกต่าง
การปรับปรุงคุณภาพของไซต์งาน	4.15	4.26	3.59	ไม่แตกต่าง
การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม	4.31	4.26	3.59	แตกต่าง

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยที่ได้จาก			เปรียบเทียบ ความแตกต่าง
	เจ้าของโครงการ	ผู้รับเหมา	ชุมชน	
	การลดผลกระทบทางสุขภาพ	4.46	4.57	
การป้องกันอาชญากรรม	3.92	4.39	3.91	ไม่แตกต่าง
การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	4.54	4.30	3.94	ไม่แตกต่าง
ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน	4.62	4.00	3.59	แตกต่าง
การจ้างงานในสังคม	3.85	4.00	3.41	ไม่แตกต่าง
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน	3.46	4.00	3.78	ไม่แตกต่าง
การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ	4.31	4.61	4.00	ไม่แตกต่าง
การลดผลกระทบต่อการก่อสร้างต่อชุมชน	4.23	4.26	3.88	ไม่แตกต่าง
การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	4.38	4.52	4.38	ไม่แตกต่าง
การเข้าถึงข้อมูล	4.23	3.87	3.16	แตกต่าง
การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ	4.31	4.13	4.00	ไม่แตกต่าง
ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ	4.46	4.61	3.88	แตกต่าง
ความเป็นสากลทางด้านการศึกษาและวัฒนธรรม	4.08	4.09	3.50	แตกต่าง

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยที่ได้จาก			เปรียบเทียบ
	เปรียบเทียบ			
	เจ้าของโครงการ	ผู้รับเหมา	ชุมชน	
การพิจารณาความสวยงามของโครงการ	3.85	4.00	3.34	ไม่แตกต่าง

จากตารางที่ 5 พบว่าระหว่างเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้า นั้น มีความเห็นเกี่ยวกับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้ามีความแตกต่างกัน เจ้าของโครงการ และผู้รับเหมา โดยมีความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยย่อยในแต่ละกลุ่มปัจจัยใน 5 กลุ่มปัจจัย ได้แก่ “การเข้าถึงและความพึงพอใจ” “สุขภาพความปลอดภัยและความเสี่ยง” “การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม” “การควบคุมมาตรฐาน” “ความเท่าเทียมกันในสังคม” อย่างไรก็ตามมี 1 กลุ่มปัจจัย คือด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยย่อยแต่ละปัจจัยมีค่าสูง และไม่แตกต่างกับความเห็นของเจ้าของโครงการและผู้รับเหมา ผลลัพธ์นี้สะท้อนให้เห็นว่าคนในชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้ามีความสนใจในปัจจัยกลุ่มเศรษฐกิจและสังคมมากกว่ากลุ่มปัจจัยอื่นๆ อาจเป็นเพราะการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจะทำให้เกิดรายได้ และการเพิ่มขึ้นของสินค้าและบริการในบริเวณชุมชนใกล้เคียงกับโครงการรถไฟฟ้า ทำให้คนในชุมชนบริเวณดังกล่าวมีความได้เปรียบชุมชนอื่นๆ บริเวณรถไฟฟ้า ทั้งด้านการคมนาคม และด้านการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ทำให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว นอกจากนี้ ยังสนับสนุนด้วยผลลัพธ์ที่เจ้าของโครงการและผู้รับเหมาที่แสดงความเห็นโดยให้ความสำคัญของแต่ละปัจจัยย่อยสูงกว่าความเห็นของชุมชนเกือบทุกปัจจัย โดยมีเพียง 1 ปัจจัยย่อยคือ “การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในชุมชน” เท่านั้นที่คนในชุมชนให้คะแนนค่าเฉลี่ยความสำคัญของแต่ละปัจจัยย่อยสูงกว่าความเห็นของเจ้าของโครงการ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืน

อย่างไรก็ตาม ตารางที่ 5 ยังแสดงถึงความเห็นที่แตกต่างกันระหว่างเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมา และคนในชุมชน โดยมี 4 ปัจจัยย่อยที่เจ้าของโครงการให้ค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยย่อยมากกว่าของผู้รับเหมาซึ่งมากกว่า 0.5 ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การจัดช่องทางร้องเรียน และความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน ซึ่งอาจเป็นเพราะเจ้าของโครงการและผู้รับเหมาที่มีความรับผิดชอบต่อโครงการแตกต่างกัน โดยเจ้าของโครงการมีแนวโน้มที่จะต้องการมีส่วนร่วมในโครงการเพื่อให้โครงการสามารถตอบสนองวัตถุประสงค์การใช้งานโครงการได้มากที่สุด ในขณะที่ผู้รับเหมา

ความรับผิดชอบก่อสร้างโครงการให้สำเร็จภายใต้กำหนดเวลาที่จำกัด ทำให้เจ้าของโครงการและผู้รับเหมาให้ความสำคัญต่อความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ยังเห็นว่าความเห็นของชุมชนที่ใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าส่วนมากมีความแตกต่างจากความเห็นของเจ้าของโครงการและผู้รับเหมา โดยปัจจัยย่อยที่มีความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญมากที่สุด 4 ปัจจัยย่อยได้แก่ การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ และการเข้าถึงข้อมูล ซึ่งความเห็นที่แตกต่างกันนี้อาจเป็นเพราะคนในชุมชนใกล้เคียงอาจไม่มีความเชี่ยวชาญด้านโครงการรถไฟฟ้าหรือการก่อสร้างจึงไม่ประสงค์ในการเข้าถึงข้อมูลที่มีความซับซ้อน หรือตัดสินใจหรือรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการของโครงการ เช่น เรื่องความเป็นธรรมและการแบ่งผลประโยชน์ในโครงการ และการตัดสินใจเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อทรัพย์สินสาธารณะหรือมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ เป็นต้น

นอกจากนี้จะเห็นว่าค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้า เปรียบเทียบปัจจัยนั้นมีความแตกต่างกัน 12 ปัจจัย (48%) ซึ่งจะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งสามกลุ่มมีความเห็นต่อปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าเหมือนกันเกินครึ่งหนึ่งพอที่จะรวมความเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้งสามกลุ่มเข้าด้วยกันพร้อมทั้งสามารถคำนวณน้ำหนักความสำคัญจากตัวชี้ระดับความสำคัญได้ดังตารางที่ 6 โดยที่น้ำหนักความสำคัญหาได้จากเปอร์เซ็นต์ของตัวชี้ระดับความสำคัญโดยเทียบกันระหว่างกลุ่มปัจจัยทั้งหมดและเทียบระหว่างปัจจัยในกลุ่มปัจจัยนั้น ซึ่งน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยหรือกลุ่มปัจจัยที่มากกว่าจะแสดงถึงแนวโน้มว่าปัจจัยหรือกลุ่มปัจจัยนั้นส่งผลต่อความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนในโครงการรถไฟฟ้ามากกว่าปัจจัยอื่น ซึ่งมีสูตรการคำนวณได้ดังต่อไปนี้

$$\text{น้ำหนักความสำคัญของกลุ่มปัจจัย} = \frac{\text{ตัวชี้ระดับความมีอิทธิพลของกลุ่มปัจจัย}}{\text{ผลรวมของตัวชี้ระดับความมีอิทธิพลทุกกลุ่ม}}$$

$$\text{น้ำหนักความสำคัญของปัจจัย} = \frac{\text{ตัวชี้ระดับความมีอิทธิพลของปัจจัย}}{\text{ผลรวมของตัวชี้ระดับความมีอิทธิพลทุกปัจจัยนั้น}}$$

ตารางที่ 6 แสดงน้ำหนักความสำคัญของกลุ่มปัจจัยและปัจจัยย่อย

ลำดับที่	กลุ่มปัจจัยและปัจจัย	ตัวชี้ระดับความสำคัญ	น้ำหนักความสำคัญ
1	เศรษฐกิจและสังคม	21.481	22.15%
	การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม	6.161	28.68%
	การลดผลกระทบการก่อสร้างต่อชุมชน	4.279	19.92%

ลำดับ ที่	กลุ่มปัจจัยและปัจจัย	ตัวชี้ระดับ ความสำคัญ	น้ำหนัก ความสำคัญ
	การเพิ่มมูลค่า ทรัพย์สินโดยรอบ โครงการ การพัฒนาเชิง พาณิชย์ในชุมชน การจ้างงานในสังคม	4.189	19.50%
<b>2</b>	<b>การเข้าถึงและความ พึงพอใจ</b>	<b>20.608</b>	<b>21.25%</b>
	การเข้าถึงที่ตั้ง โครงการโดยระบบ สาธารณะ ความพึงพอใจของ ผู้ใช้โครงการ ความเป็นสากล ทางด้านการสื่อสาร และวัฒนธรรม การเข้าถึงข้อมูล การพิจารณาความ สวยงามของโครงการ	5.043	24.47%
<b>3</b>	<b>สุขภาพ ความ ปลอดภัยและความ เสี่ยง</b>	<b>15.868</b>	<b>16.36%</b>
	การลดผลกระทบทาง สุขภาพ การได้รับความ เชื่อมั่นจากสาธารณะ การป้องกัน อาชญากรรม ความพร้อมในการ รับมือเหตุฉุกเฉิน	4.194	26.43%
<b>4</b>	<b>การคำนึงถึง สภาพแวดล้อม</b>	<b>15.095</b>	<b>15.57%</b>
	การเรียนรู้พฤติกรรม ของมนุษย์ต่อ สิ่งแวดล้อม ความสามารถในการ เลือกทรัพยากรอย่าง	4.225	27.99%
		3.939	26.09%

ลำดับ ที่	กลุ่มปัจจัยและปัจจัย	ตัวชี้ระดับ ความสำคัญ	น้ำหนัก ความสำคัญ
	มีประสิทธิภาพและ ประหยัด การลดปัญหา สิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์มรดกทาง วัฒนธรรมและ ธรรมชาติ	3.607	23.90%
<b>5</b>	<b>การควบคุม มาตรฐาน</b>	<b>12.012</b>	<b>12.39%</b>
	ตารางที่ 6 (ต่อ)		
	การปฏิบัติตาม กฎหมายของทาง ภาครัฐ การปฏิบัติตาม ระเบียบของสังคม การปรับปรุงคุณภาพ ของไซต์งาน	4.320	35.96%
<b>6</b>	<b>ความเท่าเทียมกันใน สังคม</b>	<b>11.905</b>	<b>12.28%</b>
	การวางแผนพื้นที่ว่าง การจัดช่องทางการ ร้องเรียน ความเป็นธรรมของผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย การมีส่วนร่วมในการ ตัดสินใจ	3.207	26.94%
		3.079	25.86%
		3.000	25.20%
		2.619	22.00%
			<b>100%</b>

จากตารางที่ 6 จะเห็นได้ว่ากลุ่มปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการรถไฟฟ้าเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ เศรษฐกิจและสังคม (22.15%) การเข้าถึงและความพึงพอใจ (21.25%) สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง (16.36%) การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม (15.57%) การควบคุมมาตรฐาน (12.39%) และความเท่าเทียมกันในสังคม (12.28%)

#### 4. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการ

ก่อสร้างรถไฟฟ้า โดยการสำรวจความคิดเห็นจากเจ้าของโครงการรถไฟฟ้า ผู้รับเหมา และชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าด้วยแบบสอบถามความคิดเห็นของระดับความมีอิทธิพลของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยพบว่าปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของเจ้าของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกคือ “การได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ” (เป็นลำดับแรกในมุมมองของเจ้าของโครงการอาจจะเพราะว่าการได้รับความเชื่อมั่นนั้นมีความสำคัญกับองค์กรที่เป็นเจ้าของโครงการ ซึ่งทำให้ประชาชนนั้นเข้ามาใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าได้อย่างมั่นใจ) “ความพร้อมในการรับมือเหตุฉุกเฉิน” “การลดปัญหาสิ่งแวดล้อม” “การปฏิบัติตามกฎหมายของทางภาครัฐ” และ “ความเป็นธรรมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” ส่วนปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้รับเหมาในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 5 อันดับแรกคือ “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” (เป็นอันดับแรกในมุมมองของผู้รับเหมาอาจจะเพราะว่าความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการส่งผลในด้านดีต่อองค์กรผู้รับเหมา อาจจะทำให้เกิดความเชื่อมั่นในการยื่นประมูลงานในอนาคตเพราะได้รับผลรับตามที่คาดหวังจากผู้ให้บริการ) “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” “การเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินโดยรอบโครงการ” “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” และ “การพิจารณาความสวยงามของโครงการ” ส่วนปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของชุมชนใกล้เคียงโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า อันดับแรกคือ 5 “การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคม” (เป็นลำดับแรกในมุมมองของชุมชนใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้าอาจจะเพราะว่าการนำมาซึ่งคุณภาพชีวิตให้กับคนในชุมชนรวมถึงบุคคลที่ได้ใช้บริการนั้นทำให้เกิดความพึงพอใจกันในสังคม ทำให้เกิดความยั่งยืนต่อมาในสังคม) “การเข้าถึงที่ตั้งโครงการโดยระบบสาธารณะ” “การเรียนรู้พฤติกรรมของมนุษย์ต่อสิ่งแวดล้อม” “ความพึงพอใจของผู้ใช้โครงการ” และ “การปฏิบัติตามระเบียบของสังคม”

จากการวิเคราะห์ข้อมูลได้แบ่งปัจจัยออกเป็น 6 กลุ่ม โดยกลุ่มปัจจัยนั้นอาศัยถ้อยคำจากปัจจัยที่สามารถอธิบายกลุ่มปัจจัยเดียวกันได้จะถูกจัดไว้ในกลุ่มปัจจัยนั้น อาทิเช่น “การลดปัญหาทางสุขภาพ” สามารถอธิบายได้ในกลุ่มปัจจัยสุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง จึงทำให้ปัจจัยนี้อยู่ในกลุ่มปัจจัยดังกล่าว (ซึ่งชื่อของปัจจัยนั้นมาจากการทบทวนวรรณกรรมและการอธิบายถ้อยคำกว้างๆของปัจจัยนั้น) ดังนั้นถ้ากลุ่มปัจจัยใดมีจำนวนปัจจัยมาก แสดงว่ากลุ่มปัจจัยนั้นมีแนวโน้มว่าส่งผลต่อความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนในโครงการรถไฟฟ้าได้มากกว่าปัจจัยอื่น ซึ่งถ้าบวกรวมตัวชี้ระดับความสำคัญของปัจจัยในกลุ่มปัจจัยนั้นมีค่ามาก ก็จะมีค่าน้ำหนักความสำคัญของกลุ่มปัจจัยนั้นสูงกว่ากลุ่มปัจจัยอื่น

เช่นเดียวกัน และน้ำหนักความสำคัญของกลุ่มปัจจัยที่มากกว่าจะสะท้อนให้เห็นถึงลำดับความสำคัญที่สูงกว่า ซึ่งกลุ่มปัจจัยที่น้ำหนักความสำคัญสูงกว่าอีกกลุ่มปัจจัย จะคาดว่าองค์กรควรจะใช้ทรัพยากรหรือความพยายามไปที่กลุ่มปัจจัยนั้นเป็นอันดับแรกก่อน เมื่อมีทรัพยากรเหลือองค์กรจึงค่อยกระจายทรัพยากรลงไปที่กลุ่มปัจจัยลำดับความสำคัญถัดไป ซึ่งน้ำหนักความสำคัญจากมากไปน้อยของกลุ่มปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนในโครงการรถไฟฟ้าแสดงได้ดังนี้ “เศรษฐกิจและสังคม” (22.15%) อาจจะเป็นเพราะว่าผู้คนนั้นมองว่าการที่จะทำให้ได้มาซึ่งคุณภาพชีวิตที่ดีจำเป็นต้องมีเศรษฐกิจที่ดีในสังคมซึ่งส่งผลถึงความยั่งยืนของคนในสังคม, “การเข้าถึงและความพึงพอใจ” (21.25%) มีลำดับเป็นอันดับสองอาจจะเพราะว่าการเข้าถึงข้อมูลของโครงการรถไฟฟ้าที่มีความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย การได้รับซึ่งข้อมูลที่ถูกต้องทำให้เกิดการเข้าใจและนำมาถึงความพึงพอใจซึ่งกันและกันของคนในสังคมทำให้สังคมมีความน่าอยู่มากขึ้น, “สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง” (16.36%), “การคำนึงถึงสภาพแวดล้อม” (15.57%), “การควบคุมมาตรฐาน” (12.39%) และ “ความเท่าเทียมกันในสังคม” (12.28%) เป็นลำดับสุดท้ายอาจจะเพราะว่าในการเกิดมาซึ่งโครงการรถไฟฟ้าไม่ได้นำมาซึ่งความเท่าเทียมกันของคนในสังคม เกิดความเหลื่อมล้ำ ความไม่ยุติธรรม ส่งผลให้สังคมเกิดปัญหาซึ่งกันและกันต่อมาในสังคม ซึ่งการจัดกลุ่มนี้เป็นประโยชน์ในการพัฒนาแนวทางร่วมกันเพื่อทำให้เกิดความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าของไทยต่อไป

## 5. เอกสารอ้างอิง

- [1] Locke, E. A. (1976). The nature and causes of job satisfaction in marvin D. Chicago: Ran McNally.
- [2] Wacker D. P., Harper D. C., Powell W. J., Healy A. (1983). Life outcomes and satisfaction ratings of multihandicapped adults. *Developmental Medicine & Child Neurology*, 25(5), 625-631.
- [3] Atanda, J. O. (2019). Developing a social sustainability assessment framework. *Sustainable Cities and Society*, 44, 237-252.
- [4] Karji A., Woldesenbet A., Khanzadi M., Tafazzoli M. (2019). Assessment of social sustainability indicators in mass housing construction: a case study of Mehr housing project. *Sustainable Cities and Society*, 50, 101697.
- [5] Menassa C. C., Baer B. (2014). A framework to assess the role of stakeholders in sustainable building



- retrofit decisions. *Sustainable Cities and Society*, 10, 207-221.
- [6] Ahmad T., Thaheem M. J. (2017). Developing a residential building-related social sustainability assessment framework and its implications for BIM. *Sustainable Cities and Society*, 28, 1-15.
- [7] Williams A. (2010). How to write and analyse a questionnaire. *Journal of Orthodontics*, 30(3): 245-252.
- [8] SPSS (1998). SPSS training service by IT service in 2001 Queensland University of Technology
- [9] สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, (2546). ระเบียบวิธีทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 12, บริษัทเพื่อองฟ้าพริ้นดิงจำกัด, กรุงเทพฯ.
- [10] McKight P. E., Najab J. (2010). Kruskal-wallis test, *The corsini encyclopedia of psychology*, 1-1.

ภาคผนวก

ตารางที่ ผ.1 ความถี่ของปัจจัยที่บ่งชี้ถึงความพึงพอใจด้านสังคมอย่างยั่งยืนจากการทบทวนวรรณกรรม

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อยจากวรรณกรรม	บททบทวนวรรณกรรม					
		Menassa and Baer (2014)	Tayyab Ahmad (2017)	Atanda (2019)	Karji and Shuaib (2019)	ความถี่	
ความเท่าเทียมกันทางสังคม (Social equity)	การเข้าถึงข้อมูล			1		1	
	การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ			1	1	2	
	รูปแบบของโครงสร้างในองค์กรที่สมดุล			1		1	
	การวางแผนพื้นที่ว่าง			1		1	
	การใช้พื้นที่สาธารณะรวมชาติ			1		1	
การเรียนรู้สภาพสิ่งแวดล้อม (Environmental education)	หลีกเลี่ยงการใช้ยานพาหนะส่วนตัว	1			1	2	
	ทางเลือกในการใช้รถยนต์			1		1	
	แหล่งพลังงาน			1		1	
	ความหลากหลายทางชีวภาพ			1		1	
การมีส่วนร่วมและการควบคุม (Participation & control)	ลดปริมาณน้ำจืดที่ใช้น	1	1	1	1	4	
	การเรียนรู้พฤติกรรมของชุมชนในสิ่งแวดล้อม			1		1	
	ลดปริมาณน้ำจืดที่ใช้น	1				1	
	การใช้รถยนต์สาธารณะที่มีประสิทธิภาพ	1		1		2	
	การมีส่วนร่วมของผู้ใช้เงิน			1		1	
	ความตั้งใจในการกระทำและปรับปรุงสิ่งแวดล้อม			1		1	
	ความคิดเห็นสาธารณะในสถานที่สาธารณะ			1		1	
	การประชุมและสัมมนา			1		1	
	ปรับปรุงคุณภาพของโครงสร้าง	1			1	2	
	ตอบสนองความต้องการของชุมชน	1				1	
การทำงานร่วมกันในสังคม (Social cohesion)	เพิ่มคุณภาพชีวิตให้ได้อีกครั้ง			1		1	
	ปฏิบัติตามนโยบายหรือกฎหมาย	1				1	
	ความเสมอภาคของสาธารณูปโภค		1			1	
	การเรียนรู้จากเพื่อนบ้าน			1		1	
	ปริมาณน้ำที่ดื่มมีส่วนร่วมในการออกแบบและวางแผนงาน			1		1	
การเข้าถึงและความพึงพอใจ (Accessibility & satisfaction)	ออกแบบสถานที่ที่ชุมชนมีส่วนร่วมในขั้นตอนการดำเนินงาน			1		1	
	ออกแบบสถานที่ที่ชุมชนมีส่วนร่วมในขั้นตอนการดำเนินงาน			1		1	
	ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของผู้ใช้เงิน	1	1	1	1	4	
	ลดโอกาสของอุบัติเหตุ	1				1	
	การเข้าถึงข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมกับอาคารสีเขียว			1		1	
	การเข้าถึงทางเลือกของทรัพยากรธรรมชาติ			1		1	
	การเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่โครงการ			1		1	
	การประเมินผลการเข้าถึง			1		1	
	ปรับปรุงผลการดำเนินงานองค์กร	1				1	
	การใช้พลังงานทดแทนในปริมาณความเหมาะสม			1	1	3	
คุณค่าทางวัฒนธรรม (Cultural Values)	ความสะอาดสวยงามของผู้อยู่อาศัย		1			1	
	การบริการและอำนวยความสะดวก		1	1	1	3	
	การสื่อสารระหว่างวัฒนธรรม			1		1	
	การอนุรักษ์หรือวัฒนธรรมและธรรมชาติ		1	1		2	
	การเข้าถึงในการบริการ โดยภาครัฐและ			1		1	
ความยืดหยุ่นทางกายภาพ (Physical resilience)	การปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัย			1		1	
	การจัดการภัยพิบัติอย่างยั่งยืน			1		1	
	การฝึกอบรมแรงงานในท้องถิ่นและการจ้างงานในพื้นที่		1	1	1	3	
การก่อสร้างและชุมชน (Construction & Community)	การสร้างโอกาสในการทำงาน			1	1	2	
	การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องในโครงการ			1		1	
	การสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างชุมชน			1		1	
	การฟื้นฟูความดีของการชุมชน			1		1	
	การฟื้นฟูพื้นที่ที่ปนเปื้อนหรือพื้นที่ที่มีอยู่			1		1	
	การมีอิทธิพลต่อชุมชนในเชิงสังคมเชิงบวก			1		1	
	สนับสนุนผู้สูงอายุในท้องถิ่น			1		1	
	เพิ่มศักยภาพในการใช้ชีวิตและความปลอดภัยที่ทันสมัย			1		1	
	การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางวัฒนธรรมและทรัพยากรธรรมชาติระหว่างการพัฒนา			1		1	
	พัฒนาภาคเอกชนองค์กร	1				1	
	ได้รับความเชื่อมั่นจากสาธารณะ	1				1	
	สุขภาพ ความปลอดภัยและความเสี่ยง (Health, Safety & Risk)	จัดหาพื้นที่ที่ปลอดภัยสำหรับผู้สูงอายุ				1	1
		กำจัดสิ่งปนเปื้อน			1		1
		ปกป้องความปลอดภัยของคนในระหว่างก่อสร้าง			1		1
		การป้องกันอาชญากรรม			1		1
ความน่าเชื่อถือของบริการโดยการพัฒนาระบบสำรองข้อมูลเพื่อลดความเสี่ยงของการหยุดชะงักของบริการ				1		1	
ลดความเสี่ยงที่มีอยู่ของภัยพิบัติธรรมชาติ				1		1	
การบรรเทาความเสียหายที่เกิดจากภัยพิบัติธรรมชาติ				1		1	
การวางแผนภัยพิบัติเพื่อรับมือกับภัยพิบัติจากธรรมชาติ				1		1	
ผลกระทบทางสุขภาพเนื่องมาจากอุบัติเหตุ				1		1	
ความยั่งยืนปลอดภัย				1		1	
ผลกระทบทางสุขภาพเนื่องมาจากมลพิษทางสิ่งแวดล้อมในอาคาร				1		1	
ผลกระทบทางสุขภาพเนื่องมาจากการใช้รถ				1		1	
ผลกระทบทางสุขภาพเนื่องมาจากมลพิษทางอากาศ				1		1	
มีระบบที่ปลอดภัยมากขึ้น		1	1	1	1	4	
ความปลอดภัยของอาคาร		1				1	

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อยจากวรรณกรรม	บทบรรณาธิการ				ความถี่
		Menassa and Baer (2014)	Tajyab Ahmad (2017)	Atanda (2019)	Kajf ulzkhaze (2019)	
<b>ความเป็นอยู่ที่ดี (Livability)</b>	สุขภาพของผู้อยู่อาศัย		1	1	1	3
	การแยกแยะความต้องการและการขนส่ง				1	1
	การเพิ่มความเป็นสีเขียวให้กับพื้นที่อยู่อาศัย				1	1
	จัดการให้บริการขั้นพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพลเมือง				1	1
	คุณภาพอากาศที่ดี				1	1
	ประยุกต์ใช้ Green building				1	1
<b>ลักษณะของละแวกใกล้เคียง (Neighborhood Characteristics)</b>	การตอบสนองทางธุรกิจท้องถิ่น	1				1
	การพัฒนาพื้นที่ที่มีภูมิประเทศอย่างยั่งยืนเพื่อให้สามารถเดินและขี่จักรยานได้				1	1
	การพัฒนาพื้นที่สีเขียวที่มีประโยชน์ในเชิงบวก				1	1
	การเข้าถึงและความเชื่อมต่อกับชุมชน				1	1
	การพิจารณาคุณภาพชีวิตและสุขภาพของผู้อยู่อาศัย				1	1
	การสะท้อนถึงระดับพื้นที่ในท้องถิ่น				1	1
	การออกแบบโครงการที่แสดงถึงลักษณะในท้องถิ่นและตัวตนของชุมชน				1	1