

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษา ผลกระทบของนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง : ศึกษาเฉพาะกรณีความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ในบทนี้เป็นผลมาจากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสำรวจโดยการถอดแบบสัมภาษณ์จำนวน 397 ราย และเสริมด้วยข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึกให้ผลวิเคราะห์หนักแน่นขึ้น ผลการศึกษานำเสนอออกเป็นส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
2. ระดับความคิดเห็นผลกระทบของนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง
3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อผลกระทบของนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
0 – 20 ปี	54	13.6
21-30 ปี	133	33.5
31-40 ปี	112	28.2
41-50 ปี	62	15.6
51 ปีขึ้นไป	36	9.1
รวม	397	100.0

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างของประชาชนในเขตเทศบาลแหลมฉบังที่ตอบแบบสอบถาม มีอายุอยู่ระหว่าง 21 – 30 ปี มากที่สุดร้อยละ 33.5 รองลงมาคือมีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี, มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี, และมีอายุระหว่าง 0 – 20 ปี ร้อยละ 28.2, ร้อยละ 15.6, และร้อยละ 13.6 ตามลำดับ และที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือมีอายุมากกว่า 51 ปี ร้อยละ 9.1

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ทะเบียนราษฎรเทศบาลตำบลแหลมฉบังพบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังส่วนใหญ่ จะมีอายุอยู่ในช่วงอายุ 21 – 30 ปี เนื่องจาก

“เป็นกลุ่มอายุอยู่ในช่วงวัยทำงาน” กล่าวคือ เป็นอายุที่ย่างเข้าสู่วัยรุ่นต่อเนื่องเป็นผู้ใหญ่และจะมีกำลังความสามารถในการทำงานมากประกอบกับในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังเป็นเขตอุตสาหกรรม ทำให้ต้องการแรงงานที่กำลังทำงาน จึงทำให้ประชาชนที่อยู่ในวันทำงานมากที่สุด(นภกรณ์ ศรีไทย, สัมภาษณ์, 21 เมษายน 2547)

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพหลัก

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	152	38.3
รับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ	24	6.0
ค้าขาย	57	14.4
ธุรกิจส่วนตัว	41	10.3
ประมงและเกษตรกร	82	20.7
อื่น ๆ	41	10.3
รวม	397	100.0

จากตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างของประชาชนเทศบาลตำบลแหลมฉบังที่ตอบแบบสอบถามมีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนและอาชีพรับจ้างทั่วไปมากที่สุดร้อยละ 38.3 รองลงมาคือมีอาชีพประมงและอาชีพเกษตรกร, อาชีพค้าขาย, อาชีพธุรกิจส่วนตัว, และอาชีพอื่น ๆ ร้อยละ 20.7, ร้อยละ 14.4, ร้อยละ 10.3, และร้อยละ 10.3 ตามลำดับ และที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือมีอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจและอาชีพรับราชการ ร้อยละ 6.0

จากการเอกสารของเทศบาลตำบลแหลมฉบังพบว่า การที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไปมากที่สุด สาเหตุเนื่องมาจากเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังมีเขตอุตสาหกรรมที่สำคัญ หลายแห่ง ได้แก่เขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เขตนิคมอุตสาหกรรมศรีราชา และเขตอุตสาหกรรมอื่น ๆ อาชีพหลักของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังจึงประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้าง โดยเป็นการรับจ้างในภาคอุตสาหกรรม รองลงมาเป็นอาชีพประมง เนื่องจากประชาชนในกลุ่มตัวอย่างนี้เป็นประชาชนในชุมชนเทศบาลตำบลแหลมฉบังเดิม จึงยึดอาชีพประมงเป็นหลัก (เทศบาลตำบลแหลมฉบัง, 2547)

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามวุฒิการศึกษา

วุฒิการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ป.1 – ป.7	3	0.8
มัธยมศึกษาตอนต้น	26	6.5
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่า	218	55.0
ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	132	33.2
ปริญญาตรีขึ้นไป	18	4.5
รวม	397	100.0

จากตารางที่ 6 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างของประชากรในเขตเทศบาลแหลมฉบังที่ตอบแบบสอบถามมีวุฒิการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่ามากที่สุดร้อยละ 55.0 รองลงมาคือมีวุฒิการศึกษา ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า มีวุฒิการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น และมีวุฒิการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป ร้อยละ 33.2, ร้อยละ 6.5 และร้อยละ 4.5 ตามลำดับ และที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือมีวุฒิการศึกษา ป.1- ป.7 ร้อยละ 0.8

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ทะเบียนราษฎรเทศบาลตำบลแหลมฉบังพบว่า ตลาดแรงงานส่วนใหญ่ในเขตอุตสาหกรรมต้องการผู้ที่จบวุฒิการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่ามากที่สุดถึงเนื่องจากผู้จบมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่าจะได้รับ “ค่าแรงดี” กว่าผู้ที่จบวุฒิ ปวส. อนุปริญญาหรือเทียบเท่า และปริญญาตรี ดังนั้นจึงเป็นที่สนใจของตลาดแรงงานในเขตอุตสาหกรรม มาก (นภาพรณี ศรีไทย, สัมภาษณ์, 21 เมษายน 2547)

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาที่การพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง

ระยะเวลาในการอาศัยอยู่	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5 ปี	75	18.9
5 – 10 ปี	71	17.9
11 – 15 ปี	39	9.8
16 – 20 ปี	37	9.3
20 ปีขึ้นไป	175	44.1
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 7 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างของประชาชนเทศบาลแหลมฉบังที่ตอบแบบสอบถามพักอาศัยอยู่ในบริเวณแหลมฉบังเป็นเวลา 20 ปีขึ้นไปมีมากที่สุดร้อยละ 44.1 รองลงมาคือพักอาศัยอยู่ในบริเวณแหลมฉบังเป็นเวลาค่ำกว่า 5 ปี, พักอาศัยอยู่ในบริเวณแหลมฉบังเป็นเวลาตั้งแต่ 5 ปีถึง 10 ปี, และพักอาศัยอยู่ในบริเวณแหลมฉบังเป็นเวลาตั้งแต่ 11 ปีถึง 15 ปี ร้อยละ 18.9, ร้อยละ 17.9, และร้อยละ 9.8 ตามลำดับ และที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือพักอาศัยอยู่ในบริเวณแหลมฉบังเป็นเวลาตั้งแต่ 16 ปีถึง 20 ปี ร้อยละ 0.8

จากการสนทนากับกลุ่มประชาชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังพบว่าประชาชนส่วนใหญ่ในกลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังเดิม จึงได้พักอาศัยอยู่ในบริเวณเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังเป็นเวลา 20 ปีขึ้นไป ซึ่งประชาชนในกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ “อยู่มาตั้งแต่เกิดเป็นคนแหลมฉบังตัวจริง” รองลงมาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังต่ำกว่า 5 ปี เนื่องจากเป็นประชาชนที่เพิ่งย้ายเข้ามาเพื่อทำงานในเขตอุตสาหกรรมได้จึงอยู่ได้ไม่นานนัก (สนทนากลุ่มผู้ประกอบอาชีพประมง, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงท่าเรือแหลมฉบัง

ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงท่าเรือฯ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5 กม.	118	29.7
5 – 10 กม.	172	43.3
11 – 15 กม.	57	14.4
16 – 20 กม.	23	5.8
20 กม. ขึ้นไป	27	6.8
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 8 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างของประชาชนเทศบาลแหลมฉบังที่ตอบแบบสอบถามมีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่ 5 กิโลเมตรถึง 10 กิโลเมตรมีมากที่สุด ร้อยละ 43.3 รองลงมาคือมีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่า 5 กิโลเมตร, มีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่ 11 กิโลเมตรถึง 15 กิโลเมตร, และมีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่ 20 กิโลเมตรขึ้นไป ร้อยละ 29.7, ร้อยละ 14.4, และร้อยละ 6.8 ตามลำดับ และที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือมีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่ 16 กิโลเมตรถึง 20 กิโลเมตร ร้อยละ 5.8

กล่าวโดยสรุปแล้วจะพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 5 กิโลเมตรถึง 10 กิโลเมตร เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นเขตอุตสาหกรรมจึงทำให้มีที่พักอาศัยมาก ซึ่งจากการสนทนากับกลุ่มพนักงานบริษัทเอกชน พบว่าบริเวณดังกล่าวเป็นที่พักของ “พนักงานโรงงานทั้งนั้นเพราะอยู่ใกล้ที่ทำงาน” ซึ่งสอดคล้องกับตารางที่ 5 ส่วนกลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่มีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังรองลงมา คือ อยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่า 5 กิโลเมตรลงไป เนื่องจากบริเวณดังกล่าว “เป็นที่อยู่ของชาวประมง กันทั้งหมู่บ้าน” ซึ่งอยู่ติดกับทะเลและอยู่ติดกับท่าเรือแหลมฉบังมากที่สุด (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ระดับความคิดเห็นของผลกระทบของนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวม

ตารางที่ 9 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบังของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายเรื่อง

เรื่องที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
1.คุณภาพน้ำ	103/25.9	151/38.0	114/28.7	27/6.8	2/0.5	3.82	0.91	ค่อนข้างมาก
2.อุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ	66/16.6	120/30.2	164/41.3	40/10.1	7/1.8	3.50	0.94	ค่อนข้างมาก
3.การปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ	101/25.4	144/36.3	119/30.0	23/5.8	10/2.5	3.76	0.98	ค่อนข้างมาก
4.ระบบนิเวศแหล่งน้ำ	92/23.2	134/33.8	152/38.3	12/3.0	7/1.8	3.74	0.91	ค่อนข้างมาก
5.คุณภาพอากาศ	114/28.7	153/38.5	104/26.2	22/5.5	4/1.0	3.88	0.92	ค่อนข้างมาก
6.เสียงและการสั่นสะเทือน	83/20.9	147/37.0	136/34.3	25/6.3	6/1.5	3.83	0.87	ค่อนข้างมาก
7.การจัดการของเสีย	99/24.9	153/38.5	127/32.0	16/4.0	2/0.5	3.53	0.97	ค่อนข้างมาก
8.คุณภาพทางทัศนียภาพ	67/16.9	134/33.8	150/37.8	34/8.6	12/3.0	3.70	0.92	ค่อนข้างมาก
ผลกระทบโดยรวม	82/20.7	153/38.5	146/36.8	14/3.5	2/0.5	3.75	0.84	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 9 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังพบว่า มีผลอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ทั้งในภาพรวมและรายเรื่อง

จากการศึกษาโดยผ่านการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่าถ้าคิดถึงความน่าจะเป็นและสภาพสิ่งแวดล้อมโดยทั่วไปของเทศบาลตำบลแห่งนั้นแล้ว ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง คือด้านคุณภาพอากาศและด้านคุณภาพน้ำ เป็นหลัก เพราะการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังส่งผลให้เกิดเขตอุตสาหกรรม ซึ่งโรงงานในเขตอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะเป็นสาเหตุทำให้คุณภาพอากาศและคุณภาพน้ำ มีผลในเชิงลบส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ส่วนผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในเรื่องเสียงและการสั่นสะเทือน, การปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ, ระบบนิเวศแหล่งน้ำ, คุณภาพทางทัศนียภาพ, การจัดการของเสีย, และอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ, มีผลกระทบค่อนข้างมาก ตามมาเป็นลำดับ

ผลกระทบเรื่องคุณภาพน้ำ

ตารางที่ 10 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบคุณภาพน้ำจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
1.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้น้ำทะเลเน่าเสีย	107/27.0	91/22.9	167/42.1	25/6.3	7/1.8	3.67	1.00	ค่อนข้างมาก
2.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้น้ำในแม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง รวมทั้งแหล่งน้ำอื่นเน่าเสีย	77/19.4	98/24.7	161/40.6	52/13.1	9/2.3	3.46	1.02	ค่อนข้างมาก
3.การก่อสร้างท่าเรือโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มเติม ทำให้น้ำ ทะเลขุ่นมากขึ้น	106/26.7	125/31.5	122/30.7	43/10.8	1/0.3	3.74	0.98	ค่อนข้างมาก
4.ความใสของน้ำทะเลลดลง เนื่อง จากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลม ฉบัง	95/23.9	133/33.5	105/26.4	52/13.1	12/3.0	3.62	1.08	ค่อนข้างมาก
5.แหล่งน้ำจืดต่าง ๆ มีตะกอนมาก ขึ้น เกิดมาจากโครงการพัฒนาท่า เรือแหลมฉบัง	67/16.9	97/24.4	166/41.8	58/14.6	9/2.3	3.39	1.00	ปานกลาง
6.แสงสว่างต้องผ่านลงในแหล่งน้ำ (แหล่งน้ำจืดและทะเล) ได้น้อยลง เนื่องจากก่อสร้างท่าเรือโครงการ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มเติม	68/17.1	112/28.2	160/40.3	49/12.3	8/2.0	3.46	0.98	ค่อนข้างมาก
7.การทิ้งขยะจากโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบังลงแหล่งน้ำต่าง ๆ ทำให้น้ำสกปรก	144/36.3	135/34.0	83/20.9	25/6.3	10/2.5	3.95	1.03	ค่อนข้างมาก

ตารางที่ 10 ต่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
8.การปล่อยน้ำทิ้งเรือ, น้ำเสียจากเรือ, น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ลงทะเลทำให้น้ำทะเลเสีย	137/34.5	138/34.8	88/22.2	23/5.8	11/2.8	3.92	1.02	ค่อนข้างมาก
9.การรั่วไหลของน้ำมัน น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันเชื้อเพลิง และของเหลวปนน้ำมันอื่น ๆ ลงทะเลบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง	138/34.8	154/38.8	67/16.9	28/7.1	10/2.5	3.96	1.01	ค่อนข้างมาก
ผลกระทบโดยรวม	103/25.9	151/38.0	114/28.7	27/6.8	2/0.5	3.82	0.91	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 10 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบคุณภาพน้ำจากนโยบายการพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง โดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ในส่วนของการรั่วไหลของน้ำมัน น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันเชื้อเพลิง และของเหลวปนน้ำมันอื่น ๆ ลงทะเลบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และการทิ้งขยะจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังลงแหล่งน้ำต่าง ๆ ทำให้น้ำสกปรก การปล่อยน้ำทิ้งเรือ, น้ำเสียจากเรือ, น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ลงทะเลทำให้น้ำทะเลเสีย การก่อสร้างท่าเรือ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มเติมทำให้น้ำทะเลขุ่นมากขึ้น ส่งผลให้ความใสของน้ำทะเลลดลงและแสงสว่างส่องผ่านลงในแหล่งน้ำ (แหล่งน้ำจืดและทะเล) ได้น้อยลง ทั้งยังทำให้น้ำทะเลเน่าเสีย, น้ำในแม่น้ำ, ลำคลอง, หนอง, บึง รวมทั้งแหล่งน้ำอื่นเน่าเสีย โดยเมื่อพิจารณาในรายชื่อทั้งหมดอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากเรือทุกลำผลิตของเสียปนเปื้อนน้ำมันจากห้องเครื่องยนต์ น้ำโสโครก และขยะมูลฝอย เรือบรรทุกน้ำมันดิบและเรือบรรทุกผลิตภัณฑ์บรรทุกของเสียปนน้ำมันในระวางสินค้า (ขึ้นอยู่กับการออกแบบเรือ) และเรือบรรทุกสารเคมีบรรทุกของเสียปนเปื้อนสารเคมีเช่นกัน ผลการศึกษา 2-3 เรื่องได้ระบุว่ามลพิษในทะเลส่วนใหญ่ ได้แก่ ขยะปนเปื้อนน้ำมันและขยะมูลฝอย ซึ่งเกิดจากการที่เรือปล่อยทิ้งลงสู่ทะเล แต่ก็ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับจำนวนที่แน่นอนของเสีย ปนเปื้อนน้ำมัน ขยะมูลฝอย และขยะของแข็งอื่น ๆ ที่เป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม (กระทรวงคมนาคม, 2544)

แหล่งน้ำจืดต่าง ๆ มีตะกอนมากขึ้น ซึ่งเกิดมาจาก โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยเมื่อพิจารณาอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากว่า แหล่งน้ำจืดต่าง ๆ มีตะกอนมากขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากอย่างอื่นมากกว่าจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง อาจมาจากเทคนิคอุตสาหกรรมหรือบ้านเรือนที่มีจำนวนมากขึ้นเพื่อรองรับกับประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น แต่ก็ยังมีผลกระทบอยู่เพราะดินต่อ

ของผลกระทบเกิดจาก โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อเกิดโครงการดังกล่าวขึ้นก็ต้องมีเขตอุตสาหกรรมมารองรับสินค้าที่เข้ามาทางเรือ และเมื่อมีเขตอุตสาหกรรมก็ต้องมีประชากรเข้ามาทำงานในเขตอุตสาหกรรม เมื่อมีประชากรย้ายเข้ามาก็ต้องการสร้างที่พักอาศัยให้เพียงพอต่อความต้องการของประชากร ดังนั้นเมื่อมีความเจริญเกิดขึ้น สิ่งปฏิภุทธก็จะตามมาและเมื่อไม่มีการจัดเก็บทำลายที่ดี ปล่อยทิ้งลงแหล่งน้ำธรรมชาติ ก็จะเกิดผลเสียตามมา (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ผลกระทบเรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ

ตารางที่ 11 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำจากนโยบายการพัฒนาการท่าเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
10.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลม ฉบัง ทำให้กระแสน้ำในทะเล เปลี่ยนแปลงไป	99/24.9	133/33.5	126/31.7	29/7.3	10/2.5	3.71	1.00	ค่อนข้างมาก
11.กระแสน้ำชายฝั่งเปลี่ยนแปลง ไป เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง	81/20.4	159/40.1	120/30.2	27/6.8	10/2.5	3.69	0.95	ค่อนข้างมาก
12.บริเวณชายฝั่งใกล้โครงการ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ถูกกัดเซาะ อย่างมาก	113/28.5	132/33.2	118/29.7	21/5.3	13/3.3	3.78	1.02	ค่อนข้างมาก
13.บริเวณใกล้โครงการพัฒนาท่า เรือแหลมฉบังมีคลื่นแรงกว่า บริเวณอื่น	51/12.8	80/20.2	179/45.1	70/17.6	17/4.3	3.20	1.01	ปานกลาง
14.เรือเล็กประสบอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เมื่อเคลื่อนสำเรือเข้าใกล้โครงการ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง	46/11.6	91/22.9	159/40.1	84/21.2	17/4.3	3.16	1.03	ปานกลาง
รวม	66/16.6	120/30.2	164/41.3	40/10.1	7/1.8	3.50	0.94	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 11 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำจากนโยบายการพัฒนาการท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ในส่วนของบริษัทมหาชนฝั่งใกล้โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังถูกกักตุนอย่างมาก โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้กระแสน้ำในทะเลเปลี่ยนแปลงไป และกระแสน้ำชายฝั่งเปลี่ยนแปลงไป คนส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เนื่องมีการสร้างเขื่อนกันคลื่นขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับเรือขนาดใหญ่ที่จอดเข้าท่าเรือแต่ทำให้กระแสน้ำเปลี่ยนแปลงอย่างมาก เนื่องจากบริเวณอ่าวแหลมฉบัง “แต่ก่อนมีหญ้าที่ปลาทะเลกินเป็นจำนวนมาก เพราะน้ำมีการไหลเวียนดี แต่ตอนนี้ไม่มีหญ้าแล้วน้ำไม่ไหลเวียนเลย” ทำให้น้ำบริเวณอ่าวแหลมฉบังน้ำเสียด้วย (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพประมง, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

บริเวณใกล้โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีคลื่นแรงกว่าบริเวณอื่น จึงทำให้เรือเล็กประสบอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เมื่อคลื่นลมเข้าเรือเข้าใกล้โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง คนส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีผลกระทบระดับปานกลาง เนื่องจากคลื่นที่เกิดขึ้นเป็นคลื่นที่เกิดจากเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ๆ และ “มีข่าวการล่มของเรือเล็กน้อยมาก แต่ก็ยังมีบ้าง” เพราะในบริเวณโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ห้ามเรือขนาดเล็กทำการประมง จึงเป็นพื้นที่แค่เรือแล่นผ่านเท่านั้น (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพประมง, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ผลกระทบเรื่องการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ

ตารางที่ 12 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ จากนโยบายการพัฒนาการท่าเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
15.จากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง มีการทิ้งวัสดุหรือตะกอนที่ได้จากก่อสร้างท่าเรือลงสู่ทะเล	108/27.2	129/32.5	114/28.7	25/6.3	21/5.3	3.70	1.10	ค่อนข้างมาก
16.วัสดุจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่ทิ้งลงทะเลมีสารพิษติดอยู่	101/25.4	114/28.7	148/37.3	22/5.5	12/3.0	3.68	1.01	ค่อนข้างมาก
17.การทิ้งวัสดุจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ลงทะเล ทำให้สัตว์น้ำบริเวณนั้นไม่มีที่อยู่อาศัย	117/29.5	112/28.2	126/31.7	31/7.8	11/2.8	3.74	1.05	ค่อนข้างมาก
18.สัตว์น้ำบริเวณโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง มีจำนวนลดน้อยลง	133/33.5	123/31.0	115/29.0	16/4.0	10/2.5	3.89	1.00	ค่อนข้างมาก
19.สัตว์น้ำบริเวณโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีสารพิษอยู่ในตัวสัตว์น้ำ	83/20.9	95/23.9	118/47.4	19/4.8	12/3.0	3.55	0.97	ค่อนข้างมาก
รวม	101/25.4	144/36.3	119/30.0	23/5.8	10/2.5	3.76	0.98	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 12 แสดงให้เห็นความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องการปนเปื้อนของดิน ตะกอนพื้นน้ำจากนโยบายการพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง โคจรรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ในส่วนของสัตว์น้ำบริเวณโครงการพัฒนาทำเรือแหลมฉบัง มีจำนวนลดน้อยลง สาเหตุ อาจเนื่องมาจากการทิ้งวัสดุลงทะเล ทำให้สัตว์น้ำบริเวณนั้นไม่มีที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นการทิ้งวัสดุหรือ ตะกอนที่ได้จากก่อสร้างท่าเรือลงสู่ทะเล และวัสดุที่ทิ้งลงทะเล อาจมีสารพิษติดอยู่ทำให้สัตว์น้ำบริเวณ โครงการพัฒนาทำเรือแหลมฉบัง อาจมีสารพิษอยู่ในตัวสัตว์น้ำ ซึ่งคนส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบ ค่อนข้างมาก เนื่องจากบริเวณท่าเรือแหลมฉบังในขณะนี้มีปลาจำนวนน้อยมาก ซึ่งใกล้เคียงพื้นที่ สํารองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ด แอนด์ เอนจิเนียริง (Unithai Shipyard & Engineering Ltd.) เข้าลงทุนพัฒนาประกอบการอยู่อาศัยและซ่อมเรือ ซึ่งมีการขจัดสีเรือ โดย การพ่นทรายเป่าให้สีและสนิมหลุดออกมา ทำให้มีสีและสนิมลงสู่ทะเล เมื่อซ่อมเสร็จต้อง “ทำการ พ่นสีทำให้สารตะกั่วในสีที่เป็นสารหนักลงสู่ท้องทะเล จนไม่มีใครกล้ากินสัตว์น้ำที่จับได้ในบริเวณ ดังกล่าว” เพราะทุกคนคิดว่าสัตว์น้ำที่จับได้ต้องมีสารพิษปนอยู่ในตัว ซึ่งสารพิษมีการสะสมอยู่ที่ดิน ตะกอนพื้นน้ำ (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพประมง, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ผลกระทบเรื่องระบบนิเวศแหล่งน้ำ

ตารางที่ 13 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องระบบนิเวศแหล่งน้ำจากนโยบาย การพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
20.การขุดลอกทะเลบริเวณโครงการ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สัตว์น้ำ บริเวณนั้น ลดน้อยลง	92/23.2	149/37.5	120/30.2	24/6.0	12/3.0	3.72	0.99	ค่อนข้างมาก
21.การขุดลอกทะเลบริเวณโครงการ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้พื้นน้ำตาย	76/19.1	164/41.3	130/32.7	22/5.5	5/1.3	3.72	0.88	ค่อนข้างมาก
22.เสาคอนกรีตจากโครงการพัฒนาท่า เรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดแหล่งที่อยู่ใหม่ ของสัตว์น้ำ ส่งผลให้เกิดสัตว์น้ำ พันธุ์ ใหม่ที่ไม่ต้องการได้	64/16.1	126/31.7	154/38.8	48/12.1	5/1.3	3.49	0.94	ค่อนข้างมาก
รวม	92/23.2	134/33.8	152/38.3	12/3.0	7/1.8	3.74	0.91	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 13 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องระบบนิเวศ แหล่งน้ำจากนโยบายการพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง โดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ในส่วนของการขุดลอกทะเลบริเวณโครงการพัฒนาทำเรือแหลมฉบัง ทำให้สัตว์น้ำบริเวณนั้น ลดน้อยลง และทำให้พืชน้ำตาย มีคนส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบค่อนข้างมาก เนื่องจากมีเหตุการณ์ที่ บริษัท ไทย อีตาเลี่ยน จำกัดทำการขุดลอกคลองน้ำในบริเวณโครงการพัฒนาทำเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้หอยแมลงภู่ที่ชาวบ้านหลายครัวเรือน ทำการเลี้ยงส่งขายไม่ได้ ธุรกิจเสียหาย นับหลายล้านบาท จนชาวบ้าน “ต้องร่วมตัวกันฟ้องร้องเป็นคดีความ” จึงทำให้คนส่วนใหญ่เห็นว่าการขุดลอกทะเลทำให้สัตว์และพืชน้ำตาย และจำนวนลดน้อยลง ในบริเวณทำเรือแหลมฉบัง

ส่วนเสาคอนกรีตจากโครงการพัฒนาทำเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดแหล่งที่อยู่ใหม่ ของสัตว์น้ำ ส่งผลให้เกิดสัตว์น้ำ พันธุ์ใหม่ที่ไม่ต้องการได้ นั้นคนส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบค่อนข้างมาก “แต่ไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด” (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพเลี้ยงหอยแมลงภู่, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ผลกระทบเรื่องคุณภาพอากาศ

ตารางที่ 14 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องคุณภาพอากาศจากนโยบายการพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
23.อากาศในบริเวณโครงการพัฒนา ทำเรือแหลมฉบัง ไม่บริสุทธิ์	103/25.9	130/32.7	110/27.7	47/11.8	7/1.8	3.69	1.04	ค่อนข้างมาก
24.การก่อสร้างโครงการพัฒนาทำเรือ แหลมฉบัง ทำให้เกิดฝุ่นละอองเป็น จำนวนมาก	96/24.2	176/44.3	74/18.6	43/10.8	8/2.0	3.78	1.00	ค่อนข้างมาก
25.เรือต่างๆ จากโครงการพัฒนาทำเรือ แหลมฉบัง มีการปล่อยแก๊สพิษ คาร์บอน และเขม่า จากเรือ	92/23.2	175/44.1	93/23.4	27/6.8	10/2.5	3.79	0.96	ค่อนข้างมาก
26.ยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างทำ เรือแหลมฉบัง เช่น รถบรรทุก ทำให้เกิด ฝุ่นละอองมาก	115/29.0	164/41.3	80/20.0	32/8.1	6/1.5	3.88	0.97	ค่อนข้างมาก
27.โรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้น เพื่อ รองรับ โครงการพัฒนาทำเรือแหลมฉบัง เป็นต้นเหตุของ การปล่อยแก๊สพิษ และ ฝุ่นละออง	105/26.4	160/40.3	106/26.7	15/3.8	11/2.8	3.84	0.95	ค่อนข้างมาก

ตารางที่ 14 ต่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
28.อากาศในบริเวณโดยรอบของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เป็นพิษ มีกลิ่นเหม็น	90/22.7	148/37.3	121/30.5	29/7.3	9/2.3	3.71	0.97	ค่อนข้างมาก
29.บริเวณโครงการท่าเรือแหลมฉบัง มีออกซิเจนไม่เพียงพอต่อความต้องการของสิ่งมีชีวิต	65/16.4	127/32.0	150/37.8	47/11.8	8/2.0	3.49	0.97	ค่อนข้างมาก
30.ฝุ่นละอองจากการขขนสินค้าเทกอง และแก๊สเสีย จากอุปกรณ์ขขนสินค้า เป็นแหล่งที่มาของ มลพิษทางอากาศ	74/18.6	163/41.1	137/34.5	16/4.0	7/1.8	3.71	0.88	ค่อนข้างมาก
รวม	114/28.7	153/38.5	104/26.2	22/5.5	4/1.0	3.88	0.92	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 14 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องคุณภาพอากาศจากนโยบายการพัฒนาการท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

คนส่วนใหญ่เห็นว่า ยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เช่น รถบรรทุกทำให้เกิดฝุ่นละอองมาก, โรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้น เพื่อรองรับ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้นเหตุของ การปล่อยแก๊สเสีย และฝุ่นละออง ทั้งยังเรือต่างๆ ที่มีการปล่อยแก๊สเสีย ควัน และเขม่าทำให้เกิดฝุ่นละอองเป็นจำนวนมาก และจากการขขนสินค้าเทกอง จากอุปกรณ์ขขนสินค้า ทำให้เกิดฝุ่นละออง มีกลิ่นเหม็น และแก๊สเสีย จึงทำให้อากาศในบริเวณ โดยรอบของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เป็นพิษ เป็นแหล่งที่มาของ มลพิษทางอากาศ อากาศไม่บริสุทธิ์ มีออกซิเจนไม่เพียงพอต่อความต้องการของสิ่งมีชีวิต เนื่องจากเมื่อมีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขึ้นมานั้น ทำให้มีการก่อสร้าง การขนย้าย วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ มากมาย มารองรับ โรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง จนทำให้ท่าเรือแหลมฉบังและบริเวณ โดยรอบเกิดความแออัดคับคั่ง ไปด้วยผู้คน สาเหตุหลักมาจาก “รถบรรทุกมีควันดำ วิ่งเร็วเกิดฝุ่นละอองและยัง โรงงานบางแห่งไม่ดูแลฝุ่นละอองจากโรงงานเลย” จึงทำให้คุณภาพอากาศของท่าเรือแหลมฉบังและบริเวณ โดยรอบเป็นพิษ ดังนั้นคนส่วนใหญ่จึงเห็นว่า มลพิษทางอากาศมีผลกระทบค่อนข้างมากต่อท่าเรือแหลมฉบัง (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ผลกระทบเรื่องเสียงและการสั่นสะเทือน

ตารางที่ 15 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องเสียงและการสั่นสะเทือนจากนโยบายการพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
31.การก่อสร้างท่าเรือเพิ่มเติมตามโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดเสียงดัง จากอุปกรณ์การก่อสร้าง	86/21.7	164/41.3	101/25.4	37/9.3	9/2.3	3.71	0.98	ค่อนข้างมาก
32.อุปกรณ์ที่ใช้ในการยกขนสินค้า ทำให้เกิดเสียงดังและการสั่นสะเทือน	59/14.9	148/37.3	156/39.3	25/6.3	9/2.3	3.56	0.90	ค่อนข้างมาก
33.การจราจรบนถนนตามโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดเสียงดังและการสั่นสะเทือน	64/16.1	158/39.8	139/35.0	24/6.0	12/3.0	3.60	0.93	ค่อนข้างมาก
34.เรือสินค้าจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดเสียงดัง	44/11.1	146/36.8	160/40.3	39/9.8	8/2.0	3.45	0.89	ค่อนข้างมาก
รวม	83/20.9	147/37.0	136/34.3	25/6.3	6/1.5	3.83	0.87	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 15 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องเสียงและการสั่นสะเทือนจากนโยบายการพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง โดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ในส่วนของการก่อสร้างท่าเรือเพิ่มเติมจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังทำให้เกิดเสียงดัง จากอุปกรณ์การก่อสร้างนั้น คนส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีผลกระทบมากกว่าในข้อ 32,33 และ ข้อ 34 เนื่องจากการก่อสร้างท่าเรือจำเป็นต้องใช้แรงงานคน เครื่องจักร รถขนวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างต่าง ๆ มากมาย เข้ามายังบริเวณท่าเรือ ดังนั้นย่อมส่งผลกระทบตามมาอีกเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นเรือสินค้า หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการยกขนสินค้าทุกชนิดจะต้องเข้ามาเชื่อมโยงเกี่ยวเนื่องกัน จนทำให้การจราจรบนถนนตามโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเกิดเสียงดังและการสั่นสะเทือนขึ้นมา

ผลกระทบเรื่องการจัดการของเสีย

ตารางที่ 16 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องการจัดการของเสียจากนโยบาย
การพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
35.การถ่ายเท น้ำทิ้งเรือ,น้ำอับเฉา หรือน้ำถ่วงเรือ ของเสียจากเรือสินค้า เพื่อทิ้ง ทำโดยไม่ได้มาตรฐาน จึงทำให้ มีการรั่วไหลของน้ำเสียลงทะเล	87/21.9	124/31.2	164/41.3	20/5.0	2/0.5	3.69	0.89	ค่อนข้างมาก
36.โครงการพัฒนาทำเรือแหลมฉบัง มี การกำจัดขยะต่าง ๆ ที่ไม่ได้คุณภาพ	92/23.2	147/37.0	135/34.0	17/4.3	6/1.5	3.76	0.91	ค่อนข้างมาก
37.บริเวณโครงการพัฒนาทำเรือแหลม ฉบัง มีน้ำมันปนเปื้อนอยู่ในทะเล	91/22.9	164/41.3	116/29.2	21/5.3	5/1.3	3.79	0.90	ค่อนข้างมาก
38.การขนส่งสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบัง ทำให้มีเศษสินค้าบางส่วน ลงสู่ทะเล	73/18.4	143/36.0	148/37.3	19/4.8	14/3.5	3.61	0.96	ค่อนข้างมาก
39.บริเวณโครงการพัฒนาทำเรือแหลม ฉบัง พบขยะลอยน้ำ อยู่	81/20.4	158/39.8	124/31.2	28/7.1	6/1.5	3.71	0.92	ค่อนข้างมาก
40.การปล่อยเขม่าควัน จากเรือสินค้า	66/16.6	185/46.6	113/28.5	28/7.1	5/1.3	3.70	0.87	ค่อนข้างมาก
รวม	99/24.9	153/38.5	127/32.0	16/4.0	2/0.5	3.53	0.97	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 16 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องการจัดการของเสีย
จากนโยบายการพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง โดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ในส่วนของ การกำจัดขยะต่าง ๆ ที่ไม่ได้คุณภาพ ทำให้มีเศษสินค้าบางส่วนลงสู่ทะเล
กลายเป็นขยะลอยน้ำ หรือการปล่อยเขม่าควันจากเรือสินค้า ตลอดจนการถ่ายเทน้ำทิ้งเรือ,น้ำอับเฉา
ของเสียจากเรือสินค้าเพื่อทิ้ง ทำโดยไม่ได้มาตรฐาน จึงทำให้มีการรั่วไหลของน้ำเสียและมีน้ำมันปนเปื้อน
ลงสู่ทะเล เนื่องจากโรงงานอุตสาหกรรมหรือเรือสินค้ามีความมักจะชะ โดยประมาทเลินเล่อ หรือตั้งใจก็
ตามแต่ ทำให้เกิดคราบสีดำบริเวณชายฝั่ง รวมทั้งพบว่ามีขยะของเสียด้วย จากการสัมภาษณ์พนักงาน
ของท่าเรือ A3 ปรากฏว่าในการถ่ายน้ำมันเครื่องของเรือสินค้าหรือเรือโดยสารต่าง ๆ บริเวณท่าเรือ
แหลมฉบังนั้น น้ำมันที่เสียบางส่วนจะถูกลอยออกมาลงสู่ทะเล และจากการสัมภาษณ์ชาวบ้าน
หมู่บ้านแหลมฉบังในส่วนของ การบำบัดน้ำเสียนั้น คือว่าท่าเรือแหลมฉบังจะมี โรงบำบัดน้ำเสียที่มาจาก
โรงงานอุตสาหกรรมทุกโรง โดยต่อท่อจากโรงงานมายังโรงบำบัดน้ำเสียที่ไม่ได้คุณภาพ จึงทำให้น้ำเสีย
บางส่วน ของโรงงานถูกลอยลงสู่ทะเลเช่นเดียวกัน ซึ่งชาวบ้านที่อยู่ใกล้กับบริเวณท่าเรือแหลมฉบังได้รับ
ผลกระทบมากที่สุด จึงทำให้ชาวบ้านรวมตัวกันล่ารายชื่อและเข้าร้องเรียนกับทางเทศบาลตำบลแหลมฉบัง

ผลกระทบเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพ

ตารางที่ 17 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพจากนโยบาย
การพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
41.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำลายความสวยงามของทะเล	100/25.2	150/37.8	99/24.9	38/9.6	10/2.5	3.74	1.02	ค่อนข้างมาก
42.การก่อสร้างอาคารจากโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ท่าเรือแหลมฉบัง ดูไม่สวยงาม	73/18.4	139/35.0	122/30.7	50/12.6	13/3.3	3.53	1.03	ค่อนข้างมาก
43.แสงไฟสำหรับการปฏิบัติงานในคอน กลางคืน จากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลม ฉบัง ทำให้เกิดความรำคาญ	41/10.3	104/26.2	136/34.3	87/21.9	29/7.3	3.10	1.09	ปานกลาง
44.เขม่าควันจากเรือ กองสินค้าและเศษวัสดุ ต่าง ๆ ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่าพึงพอใจได้	69/17.4	167/42.1	128/32.2	23/5.8	10/2.5	3.66	0.92	ค่อนข้างมาก
45.ความสวยงามทางธรรมชาติ หายไป เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง	98/24.7	153/38.5	107/27.0	24/6.0	15/3.8	3.74	1.02	ค่อนข้างมาก
รวม	67/16.9	134/33.8	150/37.8	34/8.6	12/3.0	3.70	0.92	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 17 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพจากนโยบายการพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง โดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ในส่วนของการก่อสร้างอาคารหรือโรงงานอุตสาหกรรมจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง หรือเขม่าควันจากเรือกองสินค้าและเศษวัสดุต่าง ๆ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังดูไม่สวยงาม ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่าพึงพอใจได้ ความสวยงามทางธรรมชาติหายไปและได้ทำลายความสวยงามของทะเลแหลมฉบังนั้น คนส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบค่อนข้างมาก เนื่องจากก่อนที่จะมีท่าเรือแหลมฉบังเกิดขึ้นนั้น แหลมฉบัง เป็นพื้นที่ชายทางทะเลที่ได้รับความนิยมอันดับต้นๆของประเทศไทยเลยทีเดียว มีหาดทรายที่สวยงาม น้ำทะเลใสสะอาดปราศจากสิ่งสกปรก นักท่องเที่ยวและชาวบ้านแหลมฉบังตลอดจนประชาชนในจังหวัดชลบุรี และจังหวัดใกล้เคียงได้มาท่องเที่ยวที่ทะเลแหลมฉบังกันมากมายเพื่อมาพักผ่อนหย่อนใจและได้รับอากาศที่บริสุทธิ์ แต่ในปัจจุบันนี้ไม่มีภาพของทะเลแหลมฉบังที่ขาวใสสะอาดเหลืออยู่อีกแล้ว ส่วนเรื่องแสงไฟสำหรับการปฏิบัติงานในคอนกลางคืนจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดความรำคาญนั้น คนส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบปานกลาง เนื่องจากแสงไฟไม่ได้รับกวนต่อการทำงานของชาวประมงหรือพนักงานของโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังเลย (วินัย สุขเรือง, สัมภาษณ์, 21 เมษายน 2547)

ตารางที่ 18 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากนโยบาย
การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เรียงลำดับความสำคัญ

ระดับผลกระทบ	ประเด็นของการศึกษา	ลำดับความสำคัญ
ค่อนข้างมาก	คุณภาพอากาศ	1
ค่อนข้างมาก	เสียงและการสั่นสะเทือน	2
ค่อนข้างมาก	คุณภาพน้ำ	3
ค่อนข้างมาก	การปนเปื้อนของดินตะกอนพื้น	4
ค่อนข้างมาก	น้ำระบบนิเวศแหล่งน้ำ	5
ค่อนข้างมาก	คุณภาพทางทัศนียภาพ	6
ค่อนข้างมาก	การจัดการของเสีย	7
ค่อนข้างมาก	อุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ	8

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือ
แหลมฉบังของกลุ่มตัวอย่าง
ผลกระทบด้านสังคมโดยรวม

ตารางที่ 19 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสังคมจากนโยบาย
การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยจำแนกเป็นรายเรื่อง

เรื่องที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
1. ประชากรและที่อยู่อาศัย	62/15.6	195/49.1	119/30.0	20/5.0	1/0.3	3.75	0.79	ค่อนข้างมาก
2. สาธารณสุข	33/8.3	128/32.2	202/50.9	31/7.8	3/0.8	3.40	0.78	ปานกลาง
3. การศึกษา	23/5.8	88/22.2	221/55.7	56/14.1	9/2.3	3.15	0.81	ปานกลาง
4. ความเป็นเมือง	29/7.3	130/32.7	210/52.9	26/6.5	2/0.5	3.40	0.74	ปานกลาง
5. การจัดระเบียบทางสังคม	98/24.7	143/36.0	119/30.0	35/8.8	2/0.5	3.76	0.94	ค่อนข้างมาก
6. ค่าใช้จ่ายทางสังคม	64/16.1	156/39.3	98/24.7	51/12.8	28/7.1	3.45	1.12	ค่อนข้างมาก
7. สถาบันทางสังคม	59/14.9	129/32.5	129/32.5	63/15.9	17/4.3	3.38	1.05	ปานกลาง
ผลกระทบโดยรวม	57/14.4	133/33.5	162/40.8	43/10.8	2/0.5	3.50	0.89	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 19 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังพบว่า มีผลอยู่ในระดับค่อนข้างมากทั้งในภาพรวมและรายเรื่องมีเรื่องการจัดระเบียบทางสังคม, เรื่องประชากรและที่อยู่อาศัย และเรื่องค่านิยมทางสังคม มีผลกระทบอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ส่วนรายเรื่องมีเรื่องสาธารณสุข, เรื่องความเป็นเมือง, เรื่องสถาบันทางสังคม และเรื่องการศึกษา ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง โดยมีเรื่องการจัดระเบียบทางสังคมได้รับผลกระทบมากกว่าเรื่องอื่น

โดยจากการศึกษาโดยผ่านการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องทำให้ความเห็นว่าการโครงสร้างของสังคมไทยแต่โบราณเป็นสังคมเกษตรกรรม ชาวบ้านยังทำไร่ทำนา ทำประมงเลี้ยงชีพในครอบครัวโดยเฉพาะชาวบ้านบริเวณท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่เกิดจนรุ่นลูกรุ่นหลานก็หาเลี้ยงปากท้องโดยอาชีพประมง ดังนั้นเมื่อมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเกิดขึ้นมานั้นย่อมส่งผลกระทบโดยตรงกับชาวบ้าน โดยเฉพาะชาวบ้านแหลมฉบัง เพราะเมื่อเกิดโรงงานอุตสาหกรรมขึ้นมามากมายนั้น ความเจริญทางเรื่องวัตถุเข้ามาแทนที่ โดยมุ่งเน้นไปที่การประกอบอุตสาหกรรมทำผลกำไรเป็นหลัก ไม่คำนึงถึงชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมง และยังคงความเป็นเมืองชนบทอยู่ ฉะนั้นพอแหลมฉบังได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอุตสาหกรรม ย่อมที่จะส่งผลกระทบให้ชาวบ้านบางส่วนไม่เห็นด้วยกับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่ไม่คำนึงถึงสภาพสังคมไทยที่เน้นความเป็นครอบครัวมากกว่าค่านิยมทางเรื่องวัตถุ เพราะการดำเนินชีวิตของชาวบ้านที่เน้นความเรียบง่ายสมถะ ไม่ฟุ้งเฟ้อ อยู่อย่างเศรษฐกิจแบบพอเพียง แต่เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจะมุ่งเน้นเรื่องผลดีทางเศรษฐกิจ โดยไม่คำนึงถึงวิถีชีวิตเดิมของสังคมไทยเท่าไร

ส่วนเรื่องสาธารณสุข ความเป็นเมือง การศึกษา และค่านิยมทางสังคม คนส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีผลกระทบปานกลาง เนื่องจากให้ความสำคัญกับ เรื่องการจัดระเบียบทางสังคม ประชากรและที่อยู่อาศัย ค่านิยมทางสังคมมากกว่า

ผลกระทบเรื่องประชากรและที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 20 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบกับประชากรและที่อยู่อาศัยจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
46.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ คนในพื้นที่โครงการฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้น	112/28.2	177/44.6	83/20.9	20/5.0	5/1.3	4.03	2.07	ค่อนข้างมาก

ตารางที่ 20 ต่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
47.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังทำให้มีการอพยพของคนในพื้นที่อื่น มาทำงานในพื้นที่นี้	111/28.0	189/47.6	73/18.4	21/5.3	3/0.8	3.97	0.86	ค่อนข้างมาก
48.การที่มีคนอพยพเข้ามาทำงานในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้พื้นที่อื่นต้องขาดแรงงาน	35/8.8	103/25.9	162/40.8	84/21.2	13/3.3	3.16	0.97	ปานกลาง
49.การจัดที่อยู่อาศัยเพิ่มให้กับคนที่อพยพเข้ามาทำงานในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง	69/17.4	206/51.9	87/21.9	28/7.1	7/1.8	3.76	0.88	ค่อนข้างมาก
50.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้คนมากขึ้นเกิดความแออัดคับคั่งของชุมชน	77/19.4	194/48.9	81/20.4	37/9.3	8/2.0	3.74	0.94	ค่อนข้างมาก
รวม	62/15.6	194/48.9	119/30.0	20/5.0	2/0.5	3.75	0.79	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 20 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเรื่องผลกระทบทางประชากรและที่อยู่อาศัยจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้คนในพื้นที่ที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีการอพยพของคนในพื้นที่อื่นมาทำงานในพื้นที่นี้ และการจัดที่อยู่อาศัยเพิ่มให้กับคนที่อพยพเข้ามาทำงานในโครงการฯ การที่คนมากขึ้น เกิดความแออัด คับคั่งของชุมชน คนส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีผลกระทบค่อนข้างมาก เนื่องจากคนที่มาทำงานในเขตพื้นที่ตำบลแหลมฉบังส่วนใหญ่มาจากภาคอื่น ๆ โดยไม่ได้ย้ายทะเบียนบ้านจากบ้านเกิดมาไว้ที่แหลมฉบังด้วย จึงทำให้มีจำนวนประชากรแฝงในเขตเทศบาลมากขึ้นทุกปี ทำให้ไม่สามารถควบคุมจำนวนประชากรที่มีทะเบียนบ้านตามจริงกับประชากรแฝงให้สมดุลกันได้ ส่วนที่มีคนอพยพเข้ามาทำงานในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้พื้นที่อื่นต้องขาดแรงงาน คนส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีผลกระทบปานกลาง เนื่องจากแรงงานส่วนใหญ่ที่มาทำงาน ไม่มีงานทำในพื้นที่ของตน จึงต้องมาทำงานในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง โดยเฉพาะโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ผลกระทบเรื่องสาธารณสุข

ตารางที่ 21 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องสาธารณสุขจากนโยบายการพัฒนา
การทำเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
51.หลังจากมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลม ฉบัง ประชาชนในพื้นที่มีโรคภัยไข้เจ็บ มากขึ้น	52/13.1	115/29.0	185/46.6	33/8.3	12/3.0	3.41	0.92	ปานกลาง
52.การเกิดอุบัติเหตุจากโครงการพัฒนาท่า เรือแหลมฉบัง บ่อยครั้ง	55/13.9	112/28.2	189/47.6	32/8.1	9/2.3	3.43	0.91	ค่อนข้างมาก
53.การให้บริการทางการแพทย์ ภายในพื้นที่ ที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ยังไม่ดี ทำให้เกิดความไม่พอใจหลายเรื่อง	41/10.3	112/28.2	202/50.9	37/9.3	5/1.3	3.37	0.84	ปานกลาง
54.เมื่อมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ไม่มีการตรวจสอบสภาพร่างกาย ให้แก่ประชน ชนในพื้นที่	65/16.4	140/35.3	153/38.5	36/9.1	3/0.8	3.57	0.89	ค่อนข้างมาก
55.เมื่อมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ไม่มีการตรวจสอบคุณภาพอาหารในพื้นที่	46/11.6	114/28.7	190/47.9	35/8.8	12/3.0	3.37	0.91	ปานกลาง
รวม	33/8.3	128/32.2	202/50.9	31/7.8	3/0.8	3.40	0.78	ปานกลาง

จากตารางที่ 21 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องสาธารณสุขจาก
นโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

หลังจากมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ประชาชนในพื้นที่มีโรคภัยไข้เจ็บมากขึ้น การให้
บริการทางการแพทย์ ภายในพื้นที่โครงการฯ ยังไม่ดี ทำให้เกิดความไม่พอใจหลายเรื่องและเมื่อมีโครงการ
พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ไม่มีการตรวจสอบคุณภาพอาหารในพื้นที่ พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจาก
ประชาชนในพื้นที่ ได้รับมลพิษทางทะเลจะส่งผลกระทบต่อศักยภาพของร่างกาย ในเรื่องสุขภาพ โรคภัย
ไข้เจ็บ ทั้งจากการบริโภค อุปโภค การหายใจดมกลิ่นเข้าไป โดยที่ท่าเรือแหลมฉบังไม่เคยจัดบริการตรวจ
สุขภาพให้กับชาวบ้านเลย โดยคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีผลกระทบค่อนข้างมาก รวมทั้งการตรวจสอบ
คุณภาพอาหารก็ไม่มีความในพื้นที่เลย ส่วนเรื่องการเกิดอุบัติเหตุมี บ่อยครั้ง พบว่ามีผลอยู่ในระดับค่อนข้างมาก
เนื่องจากการจราจรบริเวณ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย การสัญจร
เป็นไปด้วยความยากลำบาก จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบริเวณ โครงการฯ

ผลกระทบเรื่องการศึกษา

ตารางที่ 22 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องการศึกษาจากนโยบายการพัฒนา
การทำเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
56.จากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สถานศึกษาต่าง ๆ ในบริเวณใกล้ เคียงโครงการฯ เปิดสอนในหลักสูตรต่าง ต่าง ๆ มากขึ้น	55/13.9	82/20.7	192/48.4	44/11.1	24/6.0	3.25	1.03	ปานกลาง
57.หลังจากมีท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สถาน ศึกษาต่าง ๆ ผลิบบุคลากร สาขาอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกับการทำงานในท่าเรือ ลดลง	37/9.3	80/20.2	194/48.9	76/19.1	10/2.5	3.15	0.92	ปานกลาง
58.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ต้องการเฉพาะผู้ที่มีความรู้ในเรื่องปิโตรเคมี เพียงอย่างเดียว	21/5.3	84/21.2	185/46.6	83/20.9	24/6.0	2.99	0.94	ปานกลาง
59.โรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดจากโครงการ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ต้องการผู้ที่มีความ รู้เรื่องช่างสาขาต่าง ๆ มากขึ้น	66/16.6	84/21.2	181/45.6	32/8.1	34/8.6	3.29	1.10	ปานกลาง
60.สถานศึกษาต่าง ๆ ต้องเร่งผลิบบุคลากร ที่มีความรู้เรื่องช่างสาขาต่าง ๆ เพื่อรองรับ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง จนทำให้ ไม่มีบุคลากรที่มีคุณภาพ	39/9.8	137/34.5	170/42.8	39/9.8	12/3.0	3.38	0.90	ปานกลาง
รวม	23/5.8	88/22.2	221/55.7	56/14.1	9/2.3	3.15	0.81	ปานกลาง

จากตารางที่ 22 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องเรื่องการศึกษาจาก
นโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

สถานศึกษาต่าง ๆ ต้องเร่งผลิบบุคลากรที่มีความรู้เรื่องช่างสาขาต่าง ๆ เพื่อรองรับโครง
การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง จนทำให้ไม่มีบุคลากรที่มีคุณภาพ ทั้งสถานศึกษานั้น ๆ เปิดสอนในหลัก
สูตรต่าง ๆ มากขึ้น เนื่องจากโรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง
ต้องการผู้ที่มีความรู้เรื่องช่างสาขาต่าง ๆ มากขึ้น. เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีความ
ต้องการแรงงานทางเรื่องช่าง ไม่ว่าจะเป็นช่างเชื่อม ช่างเหล็ก ช่างกลึง หรือช่างเทคนิค ดังนั้นจึงส่ง
ผลให้สถาบันการศึกษาต่าง ๆ เปิดสอนหลักสูตรต่าง ๆ มากขึ้นเพื่อผลิบบุคลากรที่จบจากสาย
งานเรื่องช่างโดยตรงเพราะได้ใช้ความรู้ที่เรียนมาโดยตรง และทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
ให้กับโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของโครงการท่าเรือแหลมฉบังด้วย

ส่วนสถานศึกษาต่าง ๆ ผลิตบุคลากร สาขาอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการทำงานในท่าเรือ ลดลง อีกทั้งโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ต้องการเฉพาะผู้ที่มีความรู้ในเรื่องปิโตรเคมี เพียงอย่างเดียว นั้น เนื่องจากในวิชาชีพสาขาต่าง ๆ ไม่ว่าจะทำการเรียนการสอนในภาคทฤษฎีอย่างละเอียดก็ตาม แต่หากไม่มีการปฏิบัติ เลขก็ไม่สามารถทำงานได้ดี “อาชีพช่างพวกนี้ต้องอาศัยความชำนาญจึงจะทำงานได้ดี” ดังนั้นคนส่วนใหญ่จึงเห็นว่าผลกระทบในระดับปานกลาง และในเขตอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ไม่ได้ต้องการเพียงผู้ที่มีความรู้ในเรื่องปิโตรเคมีอย่างเดียว ต้องการผู้ที่มีความรู้ในเรื่องต่าง ๆ อีกมาก (สทนทากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ผลกระทบเรื่องความเป็นเมือง

ตารางที่ 23 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องความเป็นเมืองจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
61.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เมืองเติบโตขึ้น	79/19.9	148/37.3	96/24.2	65/16.4	9/2.3	3.56	1.05	ค่อนข้างมาก
62.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเปลี่ยนจากท้องถิ่นชนบทเป็นเมืองอุตสาหกรรม	59/14.9	0/10.1	223/56.2	46/11.6	29/7.3	3.14	1.04	ปานกลาง
63.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ท้องถิ่นชนบทเปลี่ยนเป็นเมืองท่าพาณิชย์	65/16.4	70/17.6	192/48.4	43/10.8	27/6.8	3.26	1.07	ปานกลาง
64.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้มีการโครงการบ้านจัดสรร อาคารพาณิชย์มากขึ้น เพื่อรองรับประชากรที่เข้ามาทำงานในโครงการฯ	61/15.4	88/22.2	193/48.6	36/9.1	19/4.8	3.34	1.00	ปานกลาง
65.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังก่อให้เกิดที่ก่อมลพิษมากขึ้น ทำให้ผังเมืองเปลี่ยนไป คู่มือเป็นระเบียบเรียบร้อย	68/17.1	121/30.5	119/30.0	76/19.1	13/3.3	3.39	1.08	ปานกลาง
66.จากผู้ที่เข้ามาทำงานในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อไม่มีที่อยู่อาศัย ก็เกิดชุมชนแออัด (สลัม) เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ	85/21.4	102/25.7	122/30.7	77/19.4	11/2.8	3.44	1.00	ค่อนข้างมาก
รวม	29/7.3	130/32.7	210/52.9	26/6.5	2/0.5	3.40	0.74	ปานกลาง

จากตารางที่ 23 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องความเป็นเมืองจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เมืองเติบโตขึ้นส่งผลให้เกิดชุมชนแออัด (สลัม) เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และ ทำให้ผังเมืองเปลี่ยนไป คู่มือเป็นระเบียบเรียบร้อย ซึ่งเกิดจากโครงการบ้านจัดสรร อาคารพาณิชย์ มากขึ้น เพื่อรองรับประชากรที่เข้ามาทำงานในโครงการฯ และยังทำให้ท้องถิ่นชนบทเปลี่ยนเป็นเมืองท่าเรือพาณิชย์และเป็นเมืองอุตสาหกรรม เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนเดิมซึ่งเป็นชุมชนชาวประมงและเกษตรกร มาเป็นเขตอุตสาหกรรม ซึ่งเดิมไม่ต้องใช้จำนวนประชากรมากนัก แต่เมื่อเป็นเขตอุตสาหกรรม จึงต้องการแรงงานจำนวนมาก เป็นสาเหตุทำให้มีการเพิ่มของประชาชนมากขึ้นเรื่อย เมื่อจำนวนคนมากปัจจัยที่จำเป็นอย่างหนึ่งคือที่พักอาศัย ก็ต้องเพิ่มมากขึ้นด้วย ชุมชนแออัด ก็เกิดขึ้นด้วย ความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยก็ตามมา และทำให้ความเป็นชุมชนเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก

ผลกระทบเรื่องการจัดระเบียบทางสังคม

ตารางที่ 24 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องการจัดระเบียบทางสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
67.การเพิ่มของประชาชน จากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ไม่สามารถรู้จำนวนประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน	76/19.1	167/42.1	117/29.5	34/8.6	3/0.8	3.70	0.90	ค่อนข้างมาก
68.สำรวจในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง คูคลองประชาชนไม่ทั่วถึง	73/18.4	179/45.1	89/22.4	50/12.6	6/1.5	3.66	0.97	ค่อนข้างมาก
69.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดปัญหาหลักขโมย ทะเลาะวิวาท ทำร้ายร่างกาย มากขึ้น	79/19.9	129/32.5	126/31.7	58/14.6	5/1.3	3.55	1.01	ค่อนข้างมาก
รวม	98/24.7	143/36.0	119/30.0	35/8.8	2/0.5	3.76	0.94	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 24 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องการจัดระเบียบทางสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

เมื่อการเพิ่มของประชาชน จากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ไม่สามารถรู้จำนวนประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน เมื่อจำนวนประชาชนมากขึ้น การดูแลของตำรวจในพื้นที่จึงไม่ทั่วถึง ก่อเกิดปัญหาหลักขโมย ทะเลาะวิวาท ทำร้ายร่างกาย มากขึ้น ในอดีตก่อนที่จะสร้างท่าเรือแหลมฉบัง “มีแต่คนในพื้นที่ไม่มีปัญหาใด ๆ เลย อาจมีการทะเลาะกันบ้าง แต่ก็ไม่ใช้เรื่องใหญ่”

แต่ในปัจจุบันนี้ ประชาชนในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ที่มีทะเบียนบ้าน และไม่มีทะเบียนบ้าน พอเกิดปัญหาอาชญากรรมขึ้นทำให้ตำรวจไม่สามารถตรวจสอบประวัติของผู้ร้ายได้เนื่องจากกองทะเบียนราษฎรไม่มีประวัติของประชากรตามจริง (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพ ประมง, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ผลกระทบเรื่องค่านิยมทางสังคม

ตารางที่ 25 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องค่านิยมทางสังคมจากนโยบาย การพัฒนาการทำเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
70. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ ประชาชนเปลี่ยนวิถีชีวิต จากการประกอบ อาชีพประมง และเกษตรกรรม มาทำงาน โรงงานอุตสาหกรรม	75/18.9	157/39.5	94/23.7	28/7.1	43/10.8	3.49	1.19	ค่อนข้างมาก
71. ค่านิยมของคนในพื้นที่โครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง ให้ความสำคัญกับรายได้ ที่เกิดจากการใช้แรงงาน มากกว่าการใช้ ความรู้ความสามารถ	51/12.8	167/42.1	115/29.0	25/6.3	39/9.8	3.42	1.10	ปานกลาง
72. เมื่อเกิด โครงการพัฒนาท่าเรือแหลม ฉบัง ทำให้ความเชื่อในทางศาสนา ลดลง	34/8.6	101/25.4	143/36.0	79/19.9	40/10.1	3.03	1.10	ปานกลาง
73. ปัจจุบัน ผู้ที่อยู่ในพื้นที่โครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง นิยมวัดมากกว่าคุณธรรม	60/15.1	141/35.5	113/28.5	46/11.6	37/9.3	3.36	1.15	ปานกลาง
รวม	64/16.1	156/39.3	98/24.7	51/12.8	28/7.1	3.45	1.12	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 25 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องค่านิยมทางสังคม จากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

ในส่วนของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังทำให้ประชาชนเปลี่ยนวิถีชีวิต จากการประกอบอาชีพประมง และเกษตรกรรมมาทำงานโรงงานอุตสาหกรรม คนส่วนใหญ่เห็นว่ามีความกระทบค่อนข้างมาก เนื่องจากทางท่าเรือแหลมฉบังมีโครงการก่อสร้างท่าเรือเพิ่มเติมตรงบริเวณหมู่บ้านแหลมฉบัง ซึ่งส่วนใหญ่ชาวบ้านประกอบอาชีพประมง และเกษตรกรรมเป็นหลัก ทำให้ชาวประมงถูกไล่ที่จากที่อยู่อาศัยเดิม และให้ย้ายไปอยู่ในสถานที่ใหม่ที่ทางท่าเรือแหลมฉบังจัดเตรียมไว้ให้ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถประกอบอาชีพประมงได้เหมือนเดิม จึงทำให้ชาวบ้านไม่ย้ายออกไป

ส่วนเรื่องค่านิยมของคนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ให้ความสำคัญกับรายได้ที่เกิดจากการใช้แรงงานมากกว่าการใช้ความรู้ความสามารถ และในปัจจุบัน คนในพื้นที่โครงการฯ นิยมวัดผลมากกว่าคุณธรรม ทำให้ความเชื่อในทางศาสนาตกลง พบว่ามีผลกระทบปานกลาง เนื่องจากชาวบ้านยังปฏิบัติภารกิจเหมือนเดิม ตอนเข้าไปทำงาน ใช้แรงงานแลกกับค่าจ้าง และบางคนก็ทำประมง ถ้าวันไหนเป็นวันสำคัญทางพุทธศาสนา ก็จะออกไปทำบุญทำทานที่วัด เวลามีประเพณีท้องถิ่นชาวบ้านก็จะร่วมแรงร่วมใจช่วยกันจัดกิจกรรมต่าง ๆ ดังนั้นไม่ว่าโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจะยังก้าวหน้าไปเรื่อย ๆ แต่วิถีชีวิตของชาวบ้านชาวประมงก็ยังคงเดิม เหมือนเมื่อสมัยก่อนที่จะมีโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขึ้นมา

ผลกระทบเรื่องสถาบันทางสังคม

ตารางที่ 26 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องสถาบันทางสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
74.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ขนาดครอบครัวเล็กลง เพราะต่างคนต้องแยกตัวไปทำงาน	60/15.1	162/40.8	11/28.0	37/9.3	27/6.8	3.48	1.07	ค่อนข้างมาก
75.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ความผูกพันในครอบครัวลดลง	44/11.1	122/30.7	162/40.8	53/13.4	16/4.0	3.31	0.97	ปานกลาง
76.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สถาบันศาสนาไม่มีความสำคัญต่อกิจกรรมประจำวัน	39/9.8	129/32.5	128/32.2	78/19.6	23/5.8	3.21	1.05	ปานกลาง
77.ประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ไปวัด โบสถ์ หรือ มัสยิด น้อยลง	38/9.6	137/34.5	153/38.5	47/11.8	22/5.5	3.31	0.99	ปานกลาง
รวม	59/14.9	129/32.5	129/32.5	63/15.9	17/4.3	3.38	1.05	ปานกลาง

จากตารางที่ 26 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องสถาบันทางสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

ในส่วนของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังทำให้ขนาดครอบครัวเล็กลง เพราะต่างคนต้องแยกตัวไปทำงาน คนส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบค่อนข้างมาก เนื่องจากปัจจุบันประชาชนต้องใช้แรงงานหาเงินมาเลี้ยงชีพ จึงต้องออกไปทำงานแต่เช้า ทำงานไกลจากที่พักอาศัย ในครอบครัวต่างคน ต่างไปทำงาน จึงทำให้ความผูกพันในครอบครัว ลดลง ซึ่งส่งผลกระทบปานกลาง ทำให้

สถาบันครอบครัวมีขนาดเล็กลง “แต่ก่อนครอบครัวใหญ่ต้องออกไปหาปลาด้วยกัน” ปัจจุบันต่างคนต่างไป (สนทนากลุ่มผู้ประกอบอาชีพประมง, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

ส่วนในสถาบันอื่น ๆ เช่น สถาบันศาสนาคนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ยังให้ความสำคัญกับพุทธศาสนาเหมือนเดิม โดยการไปวัดในวันสำคัญทางศาสนาเป็นประจำ ดังนั้นโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สถาบันศาสนาไม่มีความสำคัญ ต่อกิจกรรมประจำวัน นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อมากนัก แต่ส่งผลกระทบต่อปานกลางเท่านั้น

ตารางที่ 27 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมจากนโยบาย
การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เรียงลำดับความสำคัญ

ระดับผลกระทบ	ประเด็นของการศึกษา	ลำดับความสำคัญ
ค่อนข้างมาก	การจัดระเบียบทางสังคม	1
ค่อนข้างมาก	ประชากรและที่อยู่อาศัย	2
ค่อนข้างมาก	ค่านิยมทางสังคม	3
ปานกลาง	สาธารณสุข	1
ปานกลาง	ความเป็นเมือง	2
ปานกลาง	สถาบันทางสังคม	3
ปานกลาง	การศึกษา	4

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังของกลุ่มตัวอย่าง

มาตรการเชิงนโยบายในการจัดการผลกระทบ

ตารางที่ 28 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบังของกลุ่มตัวอย่างจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
จำนวน/ร้อยละ								
1.การตรวจสอบคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศ และเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ	106/26.7	165/41.6	105/26.4	20/5.0	1/0.3	3.89	0.86	ค่อนข้างมาก

ตารางที่ 28 ต่อ

ข้อที่	ระดับความคิดเห็น					Mean	SD	ผลกระทบ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
	จำนวน/ร้อยละ							
2.การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่ง น้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความ เชื่อมโยงโทรมให้กลับสู่สภาพปกติ โดยไม่ เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล	127/32.0	140/35.3	113/28.5	14/3.5	3/0.8	3.94	0.90	ค่อนข้างมาก
3.การกำหนดโทษให้กันเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ให้สูงขึ้น	161/40.6	131/33.0	90/22.7	9/2.3	6/1.5	4.09	0.92	ค่อนข้างมาก
4.การปลูกฝังเด็กและเยาวชน โดยผ่าน สถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการ ทำลายสิ่งแวดล้อม	163/41.1	145/36.5	72/18.1	14/3.5	3/0.8	4.14	0.89	ค่อนข้างมาก
5.การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยว กับการทำลายสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ประชาชน รักษาสิ่งแวดล้อม	169/42.6	137/34.5	77/19.4	8/2.0	6/1.5	4.15	0.90	ค่อนข้างมาก
6.การจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุข ตรวจ ร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการ พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ	163/41.1	127/32.0	94/23.7	9/2.3	4/1.0	4.10	0.91	ค่อนข้างมาก
7.การจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้ เพียงพอกับความต้องการ ของประชาชนใน โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง	145/36.5	156/39.3	82/20.7	8/2.0	6/1.5	4.07	0.89	ค่อนข้างมาก
8.การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัว จะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่ พร้อมหน้ากัน	154/38.8	156/39.3	77/19.4	8/2.0	2/0.5	4.14	0.83	ค่อนข้างมาก
9.การส่งเสริมอาชีพประมง และอาชีพพื้น เมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป	195/49.1	115/29.0	74/18.6	12/3.0	1/0.3	4.24	0.88	มาก
รวม	183/46.1	132/33.2	70/17.6	10/2.5	2/0.5	4.22	0.86	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 28 แสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบ
ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมอยู่ในระดับยอมรับและเห็นด้วย

มาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง
โดยรวมอยู่ในระดับยอมรับและเห็นด้วย และเมื่อจำแนกตามระดับประสิทธิผลพบว่า มาตรการเชิง

นโยบายที่มีผลในระดับยอมรับและเห็นด้วยอย่างยิ่งมาก ในการจัดการผลกระทบ ได้แก่ การส่งเสริมอาชีพประมงและอาชีพพื้นเมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป และมาตรการเงินนโยบายที่มีผลในระดับยอมรับและเห็นด้วย ได้แก่ การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประชาชนรักษาสีน้ำเงิน, การปลูกฝังเด็กและเยาวชนโดยผ่านสถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม, การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมโดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัวจะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่พร้อมหน้ากัน, การจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุขตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ, การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ให้สูงขึ้น, การจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง, การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กับผู้สืบทอดโดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล และการตรวจสอบคุณภาพน้ำคุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ

จากการศึกษาโดยผ่านการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมพบว่า การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ประชาชนรักษาสีน้ำเงิน นั้นเป็นมาตรการที่ยอมรับและเห็นด้วยในลำดับ 1 เนื่องจากปัจจุบันวิวัฒนาการของเทคโนโลยีได้เจริญก้าวหน้า การสื่อสารประชาสัมพันธ์ กระจ่างได้โดยสะดวกสบาย ข่าวสารประชาสัมพันธ์ต่างเผยแพร่ได้ง่ายและกว้างไกล ส่งผลให้ประชาชนได้รับรู้ข่าวสาร ได้อย่างรวดเร็ว และถูกต้องแม่นยำ โปร่งใส ดังนั้นถ้า “ต้องการให้ความรู้เกี่ยวกับผลกระทบจากการทำลายสิ่งแวดล้อม” แล้ว สมควรใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ (วินัย สุขเรือง, สัมภาษณ์, 21 เมษายน 2547)

แต่การเผยแพร่ความรู้ให้กับประชาชนอย่างเฉียวไม่พอ ประชาชนกลุ่มตัวอย่างจึงยอมรับและเห็นด้วยในมาตรการเป็นลำดับ 2 คือ การปลูกฝังเด็กและเยาวชนโดยผ่านสถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบังมีสถานศึกษาทั้งของรัฐและเอกชน ตั้งอยู่เป็นจำนวนมากโดยสถานศึกษาสังกัดงานการประถมศึกษาอำเภอศรีราชา จำนวน 9 แห่ง สังกัดเทศบาลตำบลแหลมฉบัง จำนวน 2 แห่ง สังกัดกรมสามัญศึกษา จำนวน 1 แห่ง และสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน จำนวน 3 แห่ง นอกจากนี้ ยังเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา มหาวิทยาลัยสวนสุนันทา - ธรรมศิริ เป็นต้น ซึ่งเหมาะสำหรับการปลูกฝังเด็กและเยาวชน และเป็นการป้องกันการทำลายสิ่งแวดล้อมที่ดี สร้างจิตสำนึกในการรักธรรมชาติ ในเยาวชน ซึ่งยังไม่เพียงพอต้องปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนทั่วไปด้วย

กลุ่มตัวอย่างจึงยอมรับและเห็นด้วยในมาตรการเป็นลำดับต่อมา คือ การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมโดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัวจะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่

พร้อมหน้ากัน ในการปลูกจิตสำนึกให้คุณธรรมชาติ ยังได้รับผลพลอยได้ในการสนับสนุนสถาบันครอบครัว เนื่องจากการเจริญเติบโตของเขตอุตสาหกรรม ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมและส่งผลกระทบต่อภายในจิตใจ ซึ่งผลกระทบนั้น คือ สภาพครอบครัวมีขนาดเล็กลง การทำกิจกรรมในครอบครัวพร้อม ๆ กันลดลง ทำให้ความรักความอบอุ่นในครอบครัวลดลงด้วย มาตรการนี้จึงได้รับการยอมรับและเห็นด้วยเป็นลำดับ 3

ในส่วนมาตรการต่อมาเป็นการจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุขตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ นั้น จากการสัมภาษณ์ประชาชนในกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ยังไม่มีการท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า “มีเจ้าหน้าที่สาธารณสุขมาทำการตรวจร่างกายให้ชาวบ้านน้อยครั้ง” และประกอบกับจำนวนสถานพยาบาลของรัฐไม่เพียงพอโดยเทศบาลเทศบาลตำบลแหลมฉบังมีศูนย์บริการสาธารณสุข รวม 2 แห่ง ซึ่งจัดบริการสาธารณสุขพื้นฐานให้กับประชาชน และมีสถานพยาบาลของรัฐที่สังกัดกระทรวงสาธารณสุข จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลอ่าวอุดม และสถานีอนามัยไธหนึ่ง จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ยอมรับและเห็นด้วยกับมาตรการในข้อนี้ (วินัย สุขเรือง, สัมภาษณ์, 21 เมษายน 2547)

มาตรการที่สำคัญอีกมาตรการหนึ่ง คือ การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ให้สูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2546 ได้ห้ามปล่อยทิ้งของเสียหรือน้ำเสียใด ๆ ลงในแหล่งน้ำสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าประชาชนส่วนใหญ่จึงยอมรับและเห็นด้วย (กระทรวงคมนาคม, 2544)

การจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอ กับความต้องการของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง นั้นถือเป็นมาตรการที่กลุ่มตัวอย่างยอมรับและเห็นด้วย เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมกึ่งพาณิชยกรรม จึงทำให้ความเป็นเมืองเปลี่ยนไป จากชนบทมาเป็นเมืองอุตสาหกรรม ความต้องการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่าง ๆ จึงมากขึ้นด้วย จึงเป็นที่ยอมรับและเห็นด้วยของคนใหญ่

จากการสัมภาษณ์กลุ่มชาวประมงเห็นว่า มาตรการนี้ไม่เคยพบเห็นในความเป็นจริงเลย คือ การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กลับสู่สภาพปกติโดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล จึงต้องการให้ภาครัฐจัดหางบประมาณดังกล่าวบ้าง ซึ่งชาวบ้านกล่าวว่า “ไม่ขออะไรมาก ทำให้น้ำที่เน่าเสีย อยู่ในสภาพเดิมก็พอแล้ว” ดังนั้นมาตรการนี้จึงได้รับการยอมรับและเห็นด้วย (สนทนากลุ่มผู้ประกอบการอาชีพประมง, สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2547)

มาตรการ การตรวจสอบคุณภาพน้ำคุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ นั้นสอดคล้องกับ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

ที่มอบอำนาจให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมและติดตามตรวจสอบมลพิษต่าง จึงทำให้มาตรการนี้เป็นที่ยอมรับและเห็นด้วย (กระทรวงคมนาคม, 2544)

ตารางที่ 29 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เรียงลำดับความสำคัญ

ระดับ	ประเด็นของการศึกษา	ลำดับ
ยอมรับและเห็นด้วยอย่างยิ่ง	การส่งเสริมอาชีพประมงและอาชีพพื้นเมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป	1
ยอมรับและเห็นด้วย	การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ประชาชนรักษาสีสิ่งแวดล้อม	1
ยอมรับและเห็นด้วย	การปลูกฝังเด็กและเยาวชนโดยผ่านสถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม	2
ยอมรับและเห็นด้วย	การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมโดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัวจะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่พร้อมหน้ากัน	3
ยอมรับและเห็นด้วย	การจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุขตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ	4
ยอมรับและเห็นด้วย	การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉา หรือน้ำด่างเรือ ให้สูงขึ้น	5
ยอมรับและเห็นด้วย	การจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอกับความต้องของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง	6
ยอมรับและเห็นด้วย	การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กลับสู่สภาพปกติโดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล	7
ยอมรับและเห็นด้วย	การตรวจสอบคุณภาพน้ำคุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ	8

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อผลกระทบของนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมจะใช้การทดสอบสมมติฐานโดยใช้นัยสำคัญระดับที่ 0.05

ตารางที่ 30 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามอายุ

ผลกระทบ	อายุ 0 – 20 ปี		อายุ 21 – 30 ปี		อายุ 31 – 40 ปี		อายุ 41 – 50 ปี		อายุ 50 ปีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
1.คุณภาพน้ำ	3.65	0.58	3.66	0.84	4.05	0.91	3.84	1.02	3.92	0.90	3.502	.008
2.อุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ	3.35	0.91	3.32	0.85	3.75	0.98	3.52	0.98	3.61	0.96	3.397	.010
3.การปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ	3.78	0.94	3.63	0.91	3.97	1.01	3.65	1.10	3.78	0.83	2.143	.075
4.ระบบนิเวศแหล่งน้ำ	3.83	0.94	3.65	0.90	3.82	0.85	3.60	1.04	3.86	0.76	1.208	.307
5.คุณภาพอากาศ	3.76	0.97	3.78	0.81	4.11	0.90	3.69	1.09	4.08	0.84	3.460	.009
6.เสียงและการสั่นสะเทือน	3.76	1.00	3.60	0.82	3.86	0.96	3.61	0.96	3.58	0.87	1.539	.190
7.การจัดการของเสีย	3.80	0.93	3.74	0.84	4.00	0.82	3.69	0.87	3.94	0.89	1.984	.096
8.คุณภาพทางทัศนียภาพ	3.24	0.97	3.41	0.87	3.73	0.96	3.56	1.05	3.72	1.03	3.411	.009
รวม	3.70	0.92	3.62	0.73	3.98	0.83	3.69	0.93	3.69	0.78	3.118	.015

จากตารางที่ 30 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมเมื่อจำแนกตามอายุแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องคุณภาพน้ำ เรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ คุณภาพอากาศ และเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนเรื่องการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ เรื่องระบบนิเวศแหล่งน้ำ เรื่องเสียงและการสั่นสะเทือน และเรื่องการจัดการของเสีย แตกต่างกันอย่างไม่มีความนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 31 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างอายุความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

	อายุ	MD	P
0 - 20 ปี	21 - 30 ปี	.08	.986
	31 - 40 ปี	-.28	.392
	41 - 50 ปี	.01	1.000
	51 ปีขึ้นไป	.01	1.000
21 - 30 ปี	0 - 20 ปี	-.08	.986
	31 - 40 ปี	-.36	.024*
	41 - 50 ปี	-.07	.990
	51 ปีขึ้นไป	-.07	.995
31 - 40 ปี	0 - 20 ปี	.28	.392
	21 - 30 ปี	.36	.024*
	41 - 50 ปี	.29	.306
	51 ปีขึ้นไป	.29	.512
41 - 50 ปี	0 - 20 ปี	-.01	1.000
	21 - 30 ปี	.07	.990
	31 - 40 ปี	-.29	.306
	51 ปีขึ้นไป	.00	1.000
51 ปีขึ้นไป	0 - 20 ปี	-.01	1.000
	21 - 30 ปี	.07	.995
	31 - 40 ปี	-.29	.512
	41 - 50 ปี	.00	1.000

จากตารางที่ 31 พบว่าประชาชนที่มีอายุ 21 – 30 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม แตกต่างกับประชาชนที่มีอายุ 31 – 40 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนในช่วงอายุอื่น ๆ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 32 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม
จากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามอาชีพหลัก

	พนักงาน บริษัทเอกชน และรับ จ้างทั่วไป		รับราชการ และ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ		ค้าขาย		ธุรกิจส่วนตัว		ประมงและ เกษตรกร		อื่น ๆ		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
1.คุณภาพน้ำ	3.57	0.82	3.46	0.83	3.82	0.80	3.90	1.02	4.44	0.87	3.63	0.79	12.518	.000
2.อุทกวิทยาทางทะเลและ แม่น้ำ	3.24	0.84	3.25	0.73	3.42	0.92	3.68	1.03	4.11	0.86	3.29	0.95	11.557	.000
3.การปนเปื้อนของดิน ตะกอนพื้นน้ำ	3.54	0.94	3.58	0.77	3.88	0.86	3.85	1.08	4.17	1.01	3.63	0.94	5.220	.000
4.ระบบนิเวศแหล่งน้ำ	3.55	0.85	3.46	0.83	3.77	0.90	3.83	0.77	4.17	0.90	3.56	1.02	6.230	.000
5.คุณภาพอากาศ	3.63	0.92	3.88	0.74	3.96	0.84	4.10	0.83	4.35	0.85	3.59	0.92	8.838	.000
6.เสียงและการสั่นสะเทือน	3.63	0.88	3.58	0.77	3.77	1.01	3.78	0.93	3.84	0.93	3.51	0.92	1.103	.358
7.การจัดการของเสีย	3.62	0.87	3.71	0.62	3.88	0.70	3.88	0.84	4.23	0.85	3.80	0.95	5.838	.000
8.คุณภาพทางทัศนียภาพ	3.42	0.88	3.33	0.63	3.42	1.01	3.56	1.07	3.99	0.96	3.24	1.04	5.376	.000
รวม	3.53	0.71	3.50	0.59	3.77	0.80	3.93	0.09	4.21	0.87	3.63	0.91	8.804	.000

จากตารางที่ 32 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมเมื่อจำแนกตามอาชีพหลักแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องคุณภาพน้ำ เรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ เรื่องการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ เรื่องระบบนิเวศแหล่งน้ำ คุณภาพอากาศ เรื่องการจัดการของเสีย และเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนเรื่องเสียงและการสั่นสะเทือน แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 33 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างอายุความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

อาชีพ	MD	p
พนักงานบริษัทเอกชน และรับจ้างทั่วไป	.03	1.000
รับราชการ รับวิสาหกิจ		
ค้าขาย	-.25	.562
ธุรกิจส่วนตัว	-.40	.153

ตารางที่ 33 ต่อ

	อาชีพ	MD	P
	ประมงและเกษตรกร	-.68	.000*
	อื่น ๆ	-.11	.988
รับราชการและพนักงาน รับวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน และรับจ้างทั่วไป	-.03	1.000
	ค้าขาย	-.27	.855
	ธุรกิจส่วนตัว	-.43	.506
	ประมงและเกษตรกร	-.71	.014*
	อื่น ๆ	-.13	.995
ค้าขาย	พนักงานบริษัทเอกชน และรับจ้างทั่วไป	.25	.562
	รับราชการและพนักงาน รับวิสาหกิจ	.27	.855
	ธุรกิจส่วนตัว	-.15	.970
	ประมงและเกษตรกร	-.44	.078
	อื่น ๆ	.14	.982
ธุรกิจส่วนตัว	พนักงานบริษัทเอกชน และรับจ้างทั่วไป	.40	.153
	รับราชการและพนักงาน รับวิสาหกิจ	.43	.506
	ค้าขาย	.15	.970
	ประมงและเกษตรกร	-.28	.644
	อื่น ๆ	.29	.738
ประมงและเกษตรกร	พนักงานบริษัทเอกชนและ รับจ้างทั่วไป	.68	.000*
	รับราชการและพนักงาน รับวิสาหกิจ	.71	.014*
	ค้าขาย	.44	.078
	ธุรกิจส่วนตัว	.28	.644
	อื่น ๆ	.57	.016*

ตารางที่ 33 ต่อ

	อาชีพ	MD	p
อื่น ๆ	พนักงานบริษัทเอกชน และรับจ้างทั่วไป	.11	.988
	รับราชการและพนักงาน รับวิสาหกิจ	.13	.995
	ค้าขาย	-.14	.982
	ธุรกิจส่วนตัว	-.29	.738
	ประมงและเกษตรกร	-.57	.016*

จากตารางที่ 33 พบว่าประชาชนที่มีอาชีพประมงและเกษตรกร มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม แตกต่างกับประชาชนที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้าง ทั่วไป อาชีพรับราชการและพนักงานวิสาหกิจ และผู้ที่มีอาชีพอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย อาชีพธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 34 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม

จากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามวุฒิการศึกษา

ผลกระทบ	ป.1 - ป.7		ม.ต้น		ม.ปลาย/ปวช.		ปวส./ อนุปริญญา		ปริญญาตรีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
	1.คุณภาพน้ำ	2.33	1.52	3.35	0.74	3.67	0.85	4.14	0.91	4.17		
2.อุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ	3.00	2.00	3.27	0.72	3.30	0.81	3.80	1.03	4.11	1.02	9.048	.000
3.การปนเปื้อนของดินตะกอน พื้นน้ำ	3.00	1.73	3.31	0.61	3.60	0.91	4.04	1.01	4.56	0.86	9.785	.000
4.ระบบนิเวศแหล่งน้ำ	3.00	1.73	3.31	0.83	3.50	0.86	4.10	0.79	4.67	0.59	18.292	.000
5.คุณภาพอากาศ	2.33	1.52	3.42	0.75	3.69	0.89	4.25	0.83	4.50	0.70	15.360	.000
6.เสียงและการสั่นสะเทือน	2.33	1.15	3.46	0.94	3.49	0.83	3.99	0.91	4.61	0.60	14.478	.000
7.การจัดการของเสีย	2.33	1.52	3.04	0.82	3.66	0.78	4.22	0.75	4.56	0.70	24.358	.000
8.คุณภาพทางทัศนียภาพ	2.67	1.52	2.92	1.23	3.34	0.88	3.90	0.89	4.11	0.90	13.118	.000
รวม	2.67	1.52	3.27	0.60	3.54	0.74	4.11	0.82	4.61	0.60	21.042	.000

จากตารางที่ 34 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมเมื่อจำแนกตามวุฒิการศึกษาแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายชื่อ เรื่องคุณภาพน้ำ เรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ เรื่องการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ เรื่องระบบนิเวศแหล่งน้ำ คุณภาพอากาศ เรื่องเสียงและการสั่นสะเทือน เรื่องการจัดการของเสีย และเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 35 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างการศึกษาเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

วุฒิการศึกษาสูงสุด		MD	p
ป.1 - ป.7	มัธยมศึกษาตอนต้น	-.60	.795
	มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช. หรือเทียบเท่า	-.87	.424
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-1.44	.036*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-1.94	.003*
มัธยมศึกษาตอนต้น	ป.1 - ป.7	.60	.795
	มัธยมศึกษาตอนปลาย,ปวช. หรือเทียบเท่า	-.27	.567
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-.84	.000*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-1.34	.000*
มัธยมศึกษาตอนปลาย ปวช.หรือเทียบเท่า	ป.1 - ป.7	.87	.424
	มัธยมศึกษาตอนต้น	.27	.567
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-.56	.000*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-1.07	.000*
ปวส.อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	ป.1 - ป.7	1.44	.036*
	มัธยมศึกษาตอนต้น	.84	.000*
	มัธยมศึกษาตอนปลาย	.56	.000*
	ปวช.หรือเทียบเท่า		
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-.51	.142

ตารางที่ 35 ต่อ

วุฒิการศึกษาสูงสุด		MD	p
ปริญญาตรีขึ้นไป	ป.1 - ป.7	1.94	.003*
	มัธยมศึกษาตอนต้น	1.34	.000*
	มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช. หรือเทียบเท่า	1.07	.000*
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	.51	.142

จากตารางที่ 35 พบว่าประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม แตกต่างกับประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ป.1 - ป.7 วุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.หรือเทียบเท่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

และพบว่าประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ปริญญาตรีขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม แตกต่างกับประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ป.1 - ป.7 วุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.หรือเทียบเท่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 36 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม จากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง

ผลกระทบ	ต่ำกว่า 5 ปี		5 - 10 ปี		11 - 15 ปี		16 - 20 ปี		20 ปีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
1.คุณภาพน้ำ	3.52	0.81	3.99	0.85	3.79	0.73	3.97	1.04	3.86	0.96	3.008	.018
2.อุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ	3.15	0.69	3.70	0.90	3.44	0.85	3.62	1.01	3.55	1.02	3.908	.004
3.การปนเปื้อนของดินตะกอน พื้นน้ำ	3.61	0.73	4.04	0.86	3.85	0.84	3.86	1.11	3.67	1.08	2.446	.046
4.ระบบนิเวศแหล่งน้ำ	3.52	0.76	3.96	1.04	3.77	1.01	3.78	0.88	3.72	0.87	2.193	.069
5.คุณภาพอากาศ	3.69	0.71	4.20	0.74	3.90	0.85	3.92	0.98	3.83	1.03	3.087	.016
6.เสียงและการสั่นสะเทือน	3.53	0.89	3.93	0.79	3.82	0.85	4.00	0.91	3.58	0.96	3.739	.005
7.การจัดกรของเสีย	3.60	0.78	4.10	0.77	3.72	0.85	3.97	0.89	3.82	0.90	3.534	.008
8.คุณภาพทางทัศนียภาพ	3.05	0.89	3.69	0.76	3.51	0.91	3.76	1.03	3.62	1.01	6.228	.000
รวม	3.47	0.64	4.13	0.71	3.74	0.88	3.92	0.98	3.69	0.86	6.690	.000

จากตารางที่ 36 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมเมื่อจำแนกตามตามระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องคุณภาพน้ำ เรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ เรื่องการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ คุณภาพอากาศ เรื่องเสียงและการสั่นสะเทือน เรื่องการจัดการของเสีย และเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนเรื่องระบบนิเวศแหล่งน้ำ แตกต่างกันอย่างไม่มีความนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 37 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังกับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง		MD	p
ต่ำกว่า 5 ปี	5 - 10 ปี	-.66	.000*
	11 - 15 ปี	-.28	.564
	16 - 20 ปี	-.45	.108
	20 ปีขึ้นไป	-.22	.408
5 - 10 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	.66	.000*
	11 - 15 ปี	.38	.236
	16 - 20 ปี	.21	.812
	20 ปีขึ้นไป	.44	.007*
11 - 15 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	.28	.564
	5 - 10 ปี	-.38	.236
	16 - 20 ปี	-.18	.927
	20 ปีขึ้นไป	.05	.998
16 - 20 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	.45	.108
	5 - 10 ปี	-.21	.812
	11 - 15 ปี	.18	.927
	20 ปีขึ้นไป	.23	.666

ตารางที่ 37 ต่อ

ระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง		MD	p
20 ปีขึ้นไป	ต่ำกว่า 5 ปี	.22	.408
	5 - 10 ปี	-.44	.007*
	11 - 15 ปี	-.05	.998
	16 - 20 ปี	-.23	.666

จากตารางที่ 37 พบว่าประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 5 ปี ถึง 10 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม แตกต่างกับประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังต่ำกว่า 5 ปี และประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 11 ปี ถึง 15 ปี และประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 16 ปี ถึง 20 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 38 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม จากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามระยะทาง จากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ผลกระทบ	ต่ำกว่า 5 กม.		5 - 10 กม.		11 - 15 กม.		16 - 20 กม.		20 กม.ขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
1.คุณภาพน้ำ	3.84	0.90	3.94	0.90	3.51	0.80	3.74	1.07	3.70	0.82	2.630	.034
2.อุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ	3.45	0.94	3.69	0.95	3.11	0.64	3.35	1.19	3.43	0.89	4.552	.001
3.การปนเปื้อนของดินตะกอน พื้นน้ำ	3.67	0.98	3.97	0.94	3.47	0.80	3.43	1.44	3.78	0.80	4.118	.003
4.ระบบนิเวศแหล่งน้ำ	3.64	0.89	3.91	0.94	3.51	0.78	3.70	0.97	3.56	0.80	3.225	.013
5.คุณภาพอากาศ	3.92	0.91	4.06	0.83	3.44	1.00	3.61	1.11	3.74	0.76	5.980	.000
6.เสียงและการสั่นสะเทือน	3.62	0.98	3.80	0.89	3.54	0.82	3.57	1.12	3.81	0.73	1.341	.254
7.การจัดกรรของเสีย	3.89	0.92	3.95	0.80	3.53	0.73	3.57	1.16	3.70	0.82	3.534	.008
8.คุณภาพทางทัศนียภาพ	3.54	1.03	3.65	0.92	3.23	0.75	3.39	1.19	3.48	1.08	2.151	.074
รวม	3.72	0.82	3.93	0.82	3.42	0.68	3.48	1.16	3.7	0.66	5.049	.001

จากตารางที่ 38 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมเมื่อจำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบังแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องคุณภาพน้ำ เรื่องอุทกวิทยาทางทะเลและแม่น้ำ เรื่องการปนเปื้อนของดินตะกอนพื้นน้ำ เรื่องระบบนิเวศแหล่งน้ำ คุณภาพอากาศ และเรื่องการจัดการของเสีย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนเรื่องเสียงและการสั่นสะเทือน และเรื่องคุณภาพทางทัศนียภาพ แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 39 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบังกับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง		MD	p
ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	5 - 10 กิโลเมตร	-.21	.336
	11 - 15 กิโลเมตร	.30	.278
	16 - 20 ปี	.24	.795
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	.02	1.000
5 - 10 กิโลเมตร	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	.21	.336
	11 - 15 กิโลเมตร	.51	.003*
	16 - 20 ปี	.45	.191
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	.23	.777
11 - 15 กิโลเมตร	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.30	.278
	5 - 10 กิโลเมตร	-.51	.003*
	16 - 20 ปี	-.06	.999
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	-.28	.704
16 - 20 ปี	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.24	.795
	5 - 10 กิโลเมตร	-.45	.191
	11 - 15 กิโลเมตร	.06	.999
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	-.23	.919
20 กิโลเมตรขึ้นไป	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.02	1.000
	5 - 10 กิโลเมตร	-.23	.777
	11 - 15 กิโลเมตร	.28	.704
	16 - 20 ปี	.23	.919

จากตารางที่ 39 พบว่าประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 5 กิโลเมตร ถึง 10 กิโลเมตร มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม แตกต่างกับประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 11 กิโลเมตร ถึง 15 กิโลเมตร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร ประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 16 กิโลเมตร ถึง 20 กิโลเมตร และประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 20 กิโลเมตร ขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 40 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามอายุ

ผลกระทบ	อายุ 0 – 20 ปี		อายุ 21 – 30 ปี		อายุ 31 – 40 ปี		อายุ 41 – 50 ปี		อายุ 50 ปีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
1.ประชากรและที่อยู่อาศัย	3.65	0.89	3.64	0.74	3.94	0.78	3.73	0.81	3.78	0.63	2.642	.033
2.สาธารณสุข	3.37	0.87	3.30	0.70	3.62	0.79	3.27	0.79	3.31	0.71	3.314	.011
3.การศึกษา	3.24	1.06	3.09	0.77	3.26	0.81	3.13	0.75	2.94	0.58	1.436	.221
4.ความเป็นเมือง	3.35	0.87	3.34	0.62	3.58	0.79	3.35	0.81	3.19	0.52	2.747	.028
5.การจัดระเบียบทางสังคม	3.78	0.94	3.67	0.87	4.02	0.88	3.44	1.08	3.78	0.92	4.400	.002
6.ค่านิยมทางสังคม	3.70	1.07	3.41	1.01	3.66	1.08	3.11	1.33	3.11	1.06	4.091	.003
7.สถาบันทางสังคม	3.52	1.07	3.23	1.01	3.61	1.08	3.06	0.95	3.53	1.05	3.858	.004
รวม	3.54	0.98	3.40	0.76	3.78	0.90	3.27	0.96	3.39	0.76	4.486	.001

จากตารางที่ 40 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมเมื่อจำแนกตามอายุแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องประชากรและที่อยู่อาศัย เรื่องสาธารณสุข เรื่องความเป็นเมือง เรื่องการจัดระเบียบทางสังคม เรื่องค่านิยมทางสังคม และเรื่องสถาบันทางสังคม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนเรื่องการศึกษา แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 41 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างอายุความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทาง
เรื่องสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

	อายุ	MD	p
0 - 20 ปี	21 - 30 ปี	.14	.914
	31 - 40 ปี	-.24	.600
	41 - 50 ปี	.26	.623
	51 ปีขึ้นไป	.15	.960
21 - 30 ปี	0 - 20 ปี	-.14	.914
	31 - 40 ปี	-.38	.023*
	41 - 50 ปี	.12	.930
	51 ปีขึ้นไป	.01	1.000
31 - 40 ปี	0 - 20 ปี	.24	.600
	21 - 30 ปี	.38	.023*
	41 - 50 ปี	.50	.011*
	51 ปีขึ้นไป	.39	.251
41 - 50 ปี	0 - 20 ปี	-.26	.623
	21 - 30 ปี	-.12	.930
	31 - 40 ปี	-.50	.011*
	51 ปีขึ้นไป	-.11	.983
51 ปีขึ้นไป	0 - 20 ปี	-.15	.960
	21 - 30 ปี	-.01	1.000
	31 - 40 ปี	-.39	.251
	41 - 50 ปี	.11	.983

จากตารางที่ 41 พบว่าประชาชนที่มีอายุ 31 – 40 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทาง
เรื่องสังคม แตกต่างกับประชาชนที่มีอายุ 21 – 30 ปี และ ประชาชนที่มีอายุ 41 – 50 ปี อย่างมี นัย
สำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนในช่วงอายุอื่น ๆ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทาง
เรื่องสังคม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 42 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมนโยบาย
การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามอาชีพหลัก

	พนักงาน บริษัทเอกชน และรับ จ้างทั่วไป		ข้าราชการ และ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ		ค้าขาย		ธุรกิจส่วนตัว		ประมงและ เกษตรกร		อื่น ๆ		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
	1.ประชากรและที่อยู่อาศัย	3.46	0.74	3.25	0.84	3.72	0.79	4.32	0.72	4.09	0.54	3.90		
2.สาธารณสุข	3.26	0.72	2.88	0.61	3.18	0.92	3.78	0.79	3.77	0.61	3.37	0.69	10.884	.000
3.การศึกษา	2.96	0.79	2.67	0.70	3.11	0.88	3.54	0.84	3.46	0.65	3.20	0.78	8.378	.000
4.ความเป็นเมือง	3.32	0.78	2.96	0.35	3.18	0.86	3.93	0.68	3.55	0.54	3.44	0.59	8.768	.000
5.การจัดระเบียบทางสังคม	3.55	0.90	3.04	1.04	3.54	1.03	4.66	0.53	4.04	0.71	3.76	0.86	16.416	.000
6.ค่านิยมทางสังคม	3.31	1.14	2.17	0.81	3.18	1.31	4.34	0.69	3.89	0.72	3.29	0.87	18.842	.000
7.สถาบันทางสังคม	3.20	1.08	2.29	0.80	3.35	1.07	4.10	0.66	3.76	0.81	3.22	1.06	14.060	.000
รวม	3.27	0.89	2.54	0.58	3.32	0.94	4.27	0.50	3.99	0.55	3.46	0.71	25.175	.000

จากตารางที่ 42 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมเมื่อจำแนกตามอาชีพหลักแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องประชากรและที่อยู่อาศัย เรื่องสาธารณสุข เรื่องการศึกษา เรื่องความเป็นเมือง เรื่องการจัดระเบียบทางสังคม เรื่องค่านิยมทางสังคม และเรื่องสถาบันทางสังคม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งหมด

ตารางที่ 43 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างอาชีพหลักกับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

อาชีพ	อาชีพ	MD	p
พนักงานบริษัทเอกชน และรับจ้างทั่วไป	ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ	.73	.003*
	ค้าขาย	-.05	1.000
	ธุรกิจส่วนตัว	-1.00	.000*
	ประมงและเกษตรกร	-.72	.000*
	อื่น ๆ	-.19	.847

ตารางที่ 43 ต่อ

	อาชีพ	MD	p
รับราชการและพนักงาน รับวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	-.73	.003*
	ค้าขาย	-.77	.006*
	ธุรกิจส่วนตัว	-1.73	.000*
	ประมงและเกษตรกร	-1.45	.000*
	อื่น ๆ	-.92	.001*
ค้าขาย	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	.05	1.000
	รับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ	.77	.006*
	ธุรกิจส่วนตัว	-.95	.000*
	ประมงและเกษตรกร	-.67	.000*
	อื่น ๆ	-.15	.973
ธุรกิจส่วนตัว	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	1.00	.000*
	รับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ	1.73	.000*
	ค้าขาย	.95	.000*
	ประมงและเกษตรกร	.28	.613
	อื่น ๆ	.80	.001*
ประมงและเกษตรกร	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	.72	.000*
	รับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ	1.45	.000*
	ค้าขาย	.67	.000*
	ธุรกิจส่วนตัว	-.28	.613
	อื่น ๆ	.52	.030*
อื่น ๆ	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	.19	.847
	รับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ	.92	.001*
	ค้าขาย	.15	.973
	ธุรกิจส่วนตัว	-.80	.001*
	ประมงและเกษตรกร	-.52	.030*

จากตารางที่ 43 พบว่าประชาชนที่มีอาชีพรับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม แตกต่างกับ ประชาชนที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนและ รับจ้างทั่วไป อาชีพค้าขาย อาชีพธุรกิจส่วนตัว อาชีพประมงและเกษตรกร และผู้ที่มีอาชีพอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมแตกต่างกับ ประชาชนที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว และประชาชนที่มีอาชีพประมงและเกษตรกร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม แตกต่างกับ ประชาชนที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว และประชาชนที่มีอาชีพประมงและเกษตรกรอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

และประชาชนที่มีอาชีพอื่น ๆ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมแตกต่างกับ ประชาชนที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว และประชาชนที่มีอาชีพประมงและเกษตรกร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 44 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามวุฒิการศึกษา

ผลกระทบ	ป.1 - ป.7		ม.ต้น		ม.ปลาย/ปวช.		ปวศ./อนุปริญญา		ปริญญาตรีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
1.ประชากรและที่อยู่อาศัย	2.00	1.00	3.00	0.84	3.58	0.69	4.10	0.65	4.61	0.50	31.563	.000
2.สาธารณสุข	3.00	2.00	2.69	0.88	3.25	0.66	3.62	0.67	4.61	0.69	26.587	.000
3.การศึกษา	1.00	0.00	1.92	0.56	2.89	0.48	3.64	0.60	4.89	0.32	137.260	.000
4.ความเป็นเมือง	2.33	1.15	2.77	0.95	3.25	0.62	3.67	0.59	4.28	1.01	23.928	.000
5.การจัดระเบียบทางสังคม	2.67	1.52	3.27	1.11	3.54	0.90	4.10	0.77	4.78	0.54	17.988	.000
6.ค่านิยมทางสังคม	2.67	1.52	2.38	1.13	3.16	1.06	3.99	0.78	4.56	1.14	28.067	.000
7.สถาบันทางสังคม	2.67	1.52	2.81	1.26	3.07	0.92	3.86	0.91	4.44	0.98	22.423	.000
รวม	2.00	1.00	2.62	0.89	3.20	0.69	4.05	0.68	4.78	0.64	58.012	.000

จากตารางที่ 44 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมเมื่อจำแนกตามวุฒิการศึกษาแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องประชากรและที่อยู่อาศัย เรื่องสาธารณสุข เรื่องการศึกษาเรื่องความเป็นเมือง เรื่องการจัดระเบียบทางสังคม เรื่องค่านิยมทางสังคม และเรื่องสถาบันทางสังคม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งหมด

ตารางที่ 45 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างการศึกษากับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

วุฒิการศึกษาสูงสุด		MD	p
ป.1 - ป.7	มัธยมศึกษาตอนต้น	-.62	.728
	มัธยมศึกษาตอนปลาย,ปวช. หรือเทียบเท่า	-1.20	.077
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-2.05	.000*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-2.78	.000*
มัธยมศึกษาตอนต้น	ป.1 - ป.7	.62	.728
	มัธยมศึกษาตอนปลาย ,ปวช. หรือเทียบเท่า	-.58	.004*
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-1.43	.000*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-2.16	.000*
มัธยมศึกษาตอนปลาย ปวช.หรือเทียบเท่า	ป.1 - ป.7	1.20	.077
	มัธยมศึกษาตอนต้น	.58	.004*
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-.85	.000*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-1.58	.000*
ปวส.อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	ป.1 - ป.7	2.05	.000*
	มัธยมศึกษาตอนต้น	1.43	.000*
	มัธยมศึกษาตอนปลาย ปวช.หรือเทียบเท่า	.85	.000*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-.73	.002*

ตารางที่ 45 ต่อ

วุฒิการศึกษาสูงสุด		MD	p
ปริญญาตรีขึ้นไป	ป.1 - ป.7	2.78	.000*
	มัธยมศึกษาตอนต้น	2.16	.000*
	มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช. หรือเทียบเท่า	1.58	.000*
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	.73	.002*

จากตารางที่ 45 พบว่าประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม แตกต่างกับประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ป.1 - ป.7 วุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนต้น วุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.หรือเทียบเท่า และวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ปริญญาตรีขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม แตกต่างกับประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ป.1 - ป.7 วุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.หรือเทียบเท่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

และพบว่าประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.หรือเทียบเท่า มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม แตกต่างกับประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนต้น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 46 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม

จากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง

ผลกระทบ	ต่ำกว่า 5 ปี		5 - 10 ปี		11 - 15 ปี		16 - 20 ปี		20 ปีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
1.ประชากรและที่อยู่อาศัย	3.57	0.85	3.87	0.79	3.85	0.74	3.84	0.80	3.73	0.75	1.679	.154
2.สาธารณูปโภค	3.17	0.72	3.52	0.80	3.38	0.87	3.54	0.76	3.41	0.76	2.353	.053
3.การศึกษา	2.87	0.77	3.24	0.80	3.23	0.90	3.35	0.94	3.18	0.76	3.263	.012
4.ความเป็นเมือง	3.19	0.56	3.63	0.84	3.41	0.75	3.46	0.69	3.38	0.74	3.516	.008

ตารางที่ 46 ต่อ

ผลกระทบ	ต่ำกว่า 5 ปี		5 - 10 ปี		11 - 15 ปี		16 - 20 ปี		20 ปีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
5.การจัดระเบียบทางสังคม	3.64	0.81	4.03	0.94	3.56	1.02	3.86	0.82	3.71	0.98	2.415	.048
6.ค่านิยมทางสังคม	3.28	1.09	3.79	0.90	3.49	1.33	3.76	0.72	3.30	1.18	3.611	.007
7.สถาบันทางสังคม	3.08	1.08	3.68	0.91	3.28	1.07	3.84	0.86	3.33	1.07	4.666	.001
รวม	3.23	0.81	3.76	0.81	3.49	0.99	3.78	0.71	3.46	0.91	4.494	.001

จากตารางที่ 46 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมเมื่อจำแนกตามระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องการศึกษา เรื่องความเป็นเมือง เรื่องการจัดระเบียบทางสังคม เรื่องค่านิยมทางสังคม และเรื่องสถาบันทางสังคม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนเรื่องประชากรและที่อยู่อาศัย และเรื่องสาธารณสุข แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 47 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังกับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง	MD	p	
ต่ำกว่า 5 ปี	5 - 10 ปี	-.53	.009*
	11 - 15 ปี	-.26	.682
	16 - 20 ปี	-.56	.040*
	20 ปีขึ้นไป	-.24	.427
5 - 10 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	.53	.009*
	11 - 15 ปี	.27	.649
	16 - 20 ปี	-.02	1.000
	20 ปีขึ้นไป	.30	.209
11 - 15 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	.26	.682
	5 - 10 ปี	-.27	.649
	16 - 20 ปี	-.30	.699
	20 ปีขึ้นไป	.02	1.000

ตารางที่ 47 ต่อ

ระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง		MD	p
16 - 20 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	.56	.040*
	5 - 10 ปี	.02	1.000
	11 - 15 ปี	.30	.699
	20 ปีขึ้นไป	.32	.388
20 ปีขึ้นไป	ต่ำกว่า 5 ปี	.24	.427
	5 - 10 ปี	-.30	.209
	11 - 15 ปี	-.02	1.000
	16 - 20 ปี	-.32	.388

จากตารางที่ 47 พบว่าประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง ต่ำกว่า 5 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม แตกต่างกับประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 5 ปี ถึง 10 ปี และประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 16 ปี ถึง 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 11 ปี ถึง 15 ปี และประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 48 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม

จากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังโดยรวมและรายเรื่องจำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ผลกระทบ	ต่ำกว่า 5 กม.		5 - 10 กม.		11 - 15 กม.		16 - 20 กม.		20 กม.ขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
1.ประชากรและที่อยู่อาศัย	3.75	0.82	3.85	0.72	3.51	0.65	3.70	1.06	3.63	0.88	2.320	.056
2.สาธารณูปโภค	3.49	0.84	3.39	0.74	3.26	0.69	3.17	0.98	3.48	0.64	1.412	.229
3.การศึกษา	3.07	0.85	3.31	0.78	3.00	0.73	3.04	0.92	2.93	0.78	3.074	.016
4.ความเป็นเมือง	3.36	0.72	3.49	0.74	3.32	0.76	3.17	0.65	3.30	0.77	1.626	.167
5.การจัดระเบียบทางสังคม	3.92	0.90	3.92	0.82	3.12	1.00	3.52	1.12	3.48	0.89	10.620	.000
6.ค่ามัธยฐานสังคม	3.28	1.11	3.78	0.87	2.88	1.41	3.09	1.44	3.56	0.80	9.556	.000
7.สถาบันทางสังคม	3.28	1.07	3.59	1.01	3.11	0.93	2.91	1.34	3.44	0.84	4.187	.002
รวม	3.47	0.88	3.71	0.78	3.14	1.02	3.17	1.07	3.41	0.69	5.914	.000

จากตารางที่ 48 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมเมื่อจำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบังแล้วจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนรายเรื่อง เรื่องการศึกษา เรื่องความเป็นเมือง เรื่องการจัดระเบียบขทางสังคม เรื่องค่านิยมทางสังคม และเรื่องสถาบันทางสังคม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนเรื่องประชากรและที่อยู่อาศัย และเรื่องสาธารณสุข แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 49 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบังกับความความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคมจากนโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง		MD	p
ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	5 - 10 กิโลเมตร	-.24	.239
	11 - 15 กิโลเมตร	.33	.247
	16 - 20 ปี	.29	.700
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	.06	.999
5 - 10 กิโลเมตร	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	.24	.239
	11 - 15 กิโลเมตร	.57	.001*
	16 - 20 ปี	.54	.103
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	.30	.585
11 - 15 กิโลเมตร	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.33	.247
	5 - 10 กิโลเมตร	-.57	.001*
	16 - 20 ปี	-.03	1.000
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	-.27	.782
16 - 20 ปี	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.29	.700
	5 - 10 กิโลเมตร	-.54	.103
	11 - 15 กิโลเมตร	.03	1.000
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	-.23	.924
20 กิโลเมตรขึ้นไป	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.06	.999
	5 - 10 กิโลเมตร	-.30	.585
	11 - 15 กิโลเมตร	.27	.782
	16 - 20 ปี	.23	.924

จากตารางที่ 49 พบว่าประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 5 กิโลเมตร ถึง 10 กิโลเมตร มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม แตกต่างกับประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่ 11 กิโลเมตร ถึง 15 กิโลเมตร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร, ประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 16 กิโลเมตร ถึง 20 กิโลเมตร และประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 20 กิโลเมตรขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสังคม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบังจะใช้การทดสอบสมมติฐานโดยใช้นัยสำคัญระดับที่ 0.05

โดยกำหนดค่า

ข้อ 1 = การตรวจสอบคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ

ข้อ 2 = การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กลับสู่สภาพปกติ โดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล

ข้อ 3 = การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำด่างเรือให้สูงขึ้น

ข้อ 4 = การปลูกฝังเด็กและเยาวชนโดยผ่านสถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม

ข้อ 5 = การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ประชาชนรักษาสิ่งแวดล้อม

ข้อ 6 = การจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุข ตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ

ข้อ 7 = การจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการ ของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ข้อ 8 = การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัวจะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่พร้อมหน้ากัน

ข้อ 9 = การส่งเสริมอาชีพประมง และอาชีพพื้นเมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป

ตารางที่ 50 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามอายุ

มาตรการ	อายุ 0 - 20 ปี		อายุ 21 - 30 ปี		อายุ 31 - 40 ปี		อายุ 41 - 50 ปี		อายุ 50 ปีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
ข้อ 1	3.63	0.89	3.89	0.78	4.05	0.88	3.69	0.91	4.17	0.77	4.075	.003
ข้อ 2	3.50	0.92	3.95	0.80	4.15	0.88	3.87	0.96	4.03	0.94	5.156	.000
ข้อ 3	3.70	1.03	4.15	0.87	4.29	0.83	3.90	0.98	4.11	0.88	4.683	.001
ข้อ 4	3.78	1.09	4.17	0.79	4.33	0.75	4.00	1.02	4.19	0.82	4.124	.003
ข้อ 5	3.83	0.98	4.20	0.82	4.34	0.74	3.90	1.14	4.25	0.90	4.377	.002
ข้อ 6	3.94	0.96	4.04	0.91	4.29	0.85	4.02	0.93	4.11	0.85	1.882	.113
ข้อ 7	3.81	0.97	4.05	0.88	4.21	0.87	4.05	0.91	4.17	0.69	1.919	.107
ข้อ 8	3.89	0.92	4.15	0.77	4.26	0.80	4.10	0.93	4.17	0.73	1.879	.113
ข้อ 9	3.91	1.03	4.23	0.76	4.36	0.87	4.24	0.93	4.36	0.79	2.665	.032
รวม	3.80	1.05	4.23	0.77	4.43	0.73	4.11	0.94	4.33	0.82	5.593	.000

จากตารางที่ 50 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามอายุแล้วจะมีความคิดเห็นโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

โดยมีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการดังนี้ การตรวจสอบคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ, การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กลับสู่สภาพปกติ โดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล, การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ให้สูงขึ้น, การปลูกฝังเด็กและเยาวชนโดยผ่านสถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม, การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประชาชนรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม และ การส่งเสริมอาชีพประมง และอาชีพพื้นเมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป มีความเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนการจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุข ตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ, การจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอกับความต้อง ของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง, การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัว จะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่พร้อมหน้ากัน มีความเห็นแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 51 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างอายุกับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

	อายุ	MD	P
0 - 20 ปี	21 - 30 ปี	-.44	.036*
	31 - 40 ปี	-.63	.000*
	41 - 50 ปี	-.32	.393
	51 ปีขึ้นไป	-.54	.067
21 - 30 ปี	0 - 20 ปี	.44	.036*
	31 - 40 ปี	-.20	.510
	41 - 50 ปี	.12	.929
	51 ปีขึ้นไป	-.10	.982
31 - 40 ปี	0 - 20 ปี	.63	.000*
	21 - 30 ปี	.20	.510
	41 - 50 ปี	.32	.230
	51 ปีขึ้นไป	.10	.986
41 - 50 ปี	0 - 20 ปี	.32	.393
	21 - 30 ปี	-.12	.929
	31 - 40 ปี	-.32	.230
	51 ปีขึ้นไป	-.22	.814
51 ปีขึ้นไป	0 - 20 ปี	.54	.067
	21 - 30 ปี	.10	.982
	31 - 40 ปี	-.10	.986
	41 - 50 ปี	.22	.814

จากตารางที่ 51 พบว่าประชาชนที่มีอายุ 0 – 20 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังแตกต่างกับประชาชนที่มีอายุ 21 – 30 ปี และประชาชนที่มีอายุ 31 – 40 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนในช่วงอายุอื่น ๆ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเรื่องสิ่งแวดล้อม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 52 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามอาชีพหลัก

มาตรการ	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป		รับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ		ค้าขาย		ธุรกิจส่วนตัว		ประมงและเกษตรกร		อื่น ๆ		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
	ข้อ 1	3.94	0.81	3.67	0.91	3.81	0.87	3.98	0.85	4.07	0.90	3.54		
ข้อ 2	3.93	0.85	3.58	0.97	3.82	0.84	4.20	0.84	4.24	0.88	3.51	0.95	5.623	.000
ข้อ 3	3.99	0.81	4.00	0.78	3.91	1.00	4.27	1.02	3.78	1.03	4.49	0.86	5.398	.000
ข้อ 4	3.92	0.83	4.25	0.60	4.09	0.51	4.10	1.04	4.62	0.71	4.00	1.04	7.640	.000
ข้อ 5	3.96	0.79	4.04	0.69	4.14	0.87	4.24	1.06	3.93	1.08	4.59	0.84	6.177	.000
ข้อ 6	3.86	0.89	3.898	0.74	4.14	0.81	4.20	1.05	4.10	0.94	4.52	0.78	6.532	.000
ข้อ 7	3.90	0.83	3.83	0.76	4.21	0.79	4.07	1.23	4.43	0.70	3.95	0.97	4.752	.000
ข้อ 8	3.99	0.83	4.25	0.67	4.09	0.85	4.24	0.88	3.90	0.83	4.49	0.72	5.084	.000
ข้อ 9	4.08	0.86	3.88	0.74	4.21	0.88	4.27	0.92	4.02	1.01	4.74	0.60	8.553	.000
รวม	4.06	0.80	4.08	0.71	4.16	0.81	4.27	0.89	3.93	1.10	4.72	0.65	8.518	.000

จากตารางที่ 52 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามอาชีพหลักแล้วจะมีความคิดเห็นโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

โดยมีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการดังนี้ การตรวจสอบคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ, การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กลับสู่สภาพปกติ โดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล, การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ให้สูงขึ้น, การปลูกฝังเด็กและเยาวชนโดยผ่านสถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม, การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ประชาชนรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม, การจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุข ตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ, การจัดสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขบริการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง, การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัว จะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่พร้อมหน้ากัน และ การส่งเสริมอาชีพประมง และอาชีพพื้นเมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป มีความเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 53 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างอาชีพหลักกับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการ
ในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

	อาชีพ	MD	p
พนักงานบริษัทเอกชนและ รับจ้างทั่วไป	รับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ	-.02	1.000
	ค้าขาย	-.10	.988
	ธุรกิจส่วนตัว	-.21	.835
	ประมงและเกษตรกร	-.66	.974
	อื่น ๆ	.13	.000*
รับราชการและพนักงาน รับวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	.02	1.000
	ค้าขาย	-.07	1.000
	ธุรกิจส่วนตัว	-.18	.979
	ประมงและเกษตรกร	-.64	.990
	อื่น ๆ	.16	.050
ค้าขาย	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	.10	.988
	รับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ	.07	1.000
	ธุรกิจส่วนตัว	-.11	.994
	ประมงและเกษตรกร	-.56	.008*
	อื่น ๆ	.23	.864
ธุรกิจส่วนตัว	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	.21	.835
	รับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ	.18	.979
	ค้าขาย	.11	.994
	ประมงและเกษตรกร	-.45	.616
	อื่น ๆ	.34	.145
ประมงและเกษตรกร	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	.66	.000*
	รับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ	.64	.050
	ค้าขาย	.56	.008*
	ธุรกิจส่วนตัว	.45	.145
	อื่น ๆ	.79	.000*

ตารางที่ 53 ต่อ

	อาชีพ	MD	p
อื่น ๆ	พนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป	-.13	.974
	รับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ	-.16	.990
	ค้าขาย	-.23	.864
	ธุรกิจส่วนตัว	-.34	.616
	ประมงและเกษตรกร	-.79	.000*

จากตารางที่ 53 พบว่าประชาชนที่มีอาชีพประมงและเกษตรกร มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง แตกต่างกับประชาชนที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนและรับจ้างทั่วไป, อาชีพค้าขาย และประชาชนที่มีอาชีพอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนประชาชนที่มีอาชีพรับราชการและพนักงานรับวิสาหกิจ และอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 54 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามวุฒิการศึกษา

มาตรการ	ป.1 – ป.7		ม.ต้น		ม.ปลาย/ปวช.		ปวศ./ อนุปริญญา		ปริญญาตรีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
	ข้อ 1	3.33	2.08	3.35	0.93	3.83	0.81	4.11	0.80	4.06		
ข้อ 2	3.00	1.73	3.31	1.12	3.90	0.86	4.17	0.78	3.83	1.09	6.795	.000
ข้อ 3	3.67	2.30	3.19	1.29	4.02	0.88	4.33	0.73	4.50	0.85	10.546	.000
ข้อ 4	3.33	1.52	3.27	1.31	4.08	0.81	4.40	0.70	4.22	1.16	11.069	.000
ข้อ 5	3.33	2.08	3.42	1.30	4.06	0.86	4.40	0.74	4.44	0.85	9.013	.000
ข้อ 6	2.67	2.08	3.50	1.30	4.02	0.86	4.36	0.71	4.22	1.06	8.666	.000
ข้อ 7	3.67	1.52	3.62	1.20	4.04	0.86	4.20	0.79	4.33	0.97	3.081	.016
ข้อ 8	2.67	2.08	3.73	0.96	4.09	0.81	4.33	0.67	4.22	1.16	6.153	.000
ข้อ 9	4.00	1.73	3.81	1.13	4.15	0.83	4.47	7.66	4.22	1.21	4.633	.001
รวม	3.33	2.08	3.54	1.20	4.15	0.80	4.48	0.65	4.28	1.17	9.147	.000

จากตารางที่ 54 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจําแนกตามวุฒิการศึกษาแล้วจะมีความคิดเห็น โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

โดยมีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการดังนี้ การตรวจสอบคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ, การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กลับสู่สภาพปกติ โดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล, การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ให้สูงขึ้น, การปลูกฝังเด็กและเยาวชน โดยผ่านสถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม, การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ประชาชนรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม, การจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุข ตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ, การจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอกับความต้อง ของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง, การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัว จะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่พร้อมหน้ากัน และ การส่งเสริมอาชีพประมง และอาชีพพื้นเมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป มีความเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 55 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างการศึกษากับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจาก โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

	วุฒิการศึกษาสูงสุด	MD	p
ป.1 - ป.7	มัธยมศึกษาตอนต้น	-21	.997
	มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช. หรือเทียบเท่า	-81	.580
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-1.15	.224
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-.94	.499
มัธยมศึกษาตอนต้น	ป.1 - ป.7	.21	.997
	มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช. หรือเทียบเท่า	-.61	.014*
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-.95	.000*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-.74	.076

ตารางที่ 55 ต่อ

วุฒิการศึกษาสูงสุด		MD	P
มัธยมศึกษาตอนปลาย ปวช.หรือเทียบเท่า	ป.1 - ป.7	.81	.580
	มัธยมศึกษาตอนต้น	.61	.014*
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-.34	.009*
	ปริญญาตรีขึ้นไป	-.13	.981
ปวส.อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	ป.1 - ป.7	1.15	.224
	มัธยมศึกษาตอนต้น	.95	.000*
	มัธยมศึกษาตอนปลาย	.34	.009*
	ปวช.หรือเทียบเท่า		
ปริญญาตรีขึ้นไป	ป.1 - ป.7	.94	.499
	มัธยมศึกษาตอนต้น	.74	.076
	มัธยมศึกษาตอนปลาย	.13	.981
	ปวช.หรือเทียบเท่า		
	ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-.21	.910

จากตารางที่ 55 พบว่าประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง แตกต่างกับประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.หรือเทียบเท่า และวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

และประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.หรือเทียบเท่า มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง แตกต่างกับประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ปวส.อนุปริญญาหรือเทียบเท่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับ ป.1 - ป.7 และประชาชนที่มีวุฒิการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาตรีขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 56 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการ
ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามระยะเวลา
ที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง

มาตรการ	ต่ำกว่า 5 ปี		5 – 10 ปี		11 – 15 ปี		16 – 20 ปี		20 ปีขึ้นไป		f	p
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
ข้อ 1	3.76	0.80	4.10	0.91	3.64	0.95	4.08	0.64	3.92	0.87	2.127	.077
ข้อ 2	3.89	0.90	4.01	0.87	3.67	0.95	3.97	0.76	3.99	0.92	1.208	.307
ข้อ 3	3.92	1.07	4.30	0.81	3.74	0.81	4.19	0.90	4.13	0.89	3.148	.014
ข้อ 4	3.99	0.95	4.39	0.74	3.72	0.91	4.38	0.72	4.14	0.89	5.112	.001
ข้อ 5	4.08	0.89	4.32	0.82	3.79	0.83	4.32	0.74	4.14	0.96	2.664	.032
ข้อ 6	3.99	0.96	4.34	0.86	3.72	0.72	4.35	0.71	4.08	0.93	4.109	.003
ข้อ 7	1.07	0.90	4.28	0.81	3.56	0.81	4.27	0.73	4.66	0.91	4.848	.001
ข้อ 8	4.07	0.70	4.41	0.70	3.79	0.89	4.68	0.72	4.09	0.89	4.807	.001
ข้อ 9	4.05	0.83	4.52	0.73	3.82	0.91	4.51	0.69	4.23	0.92	6.121	.000
รวม	4.12	0.86	4.46	0.73	3.74	0.91	4.49	0.76	4.21	0.86	5.869	.000

จากตารางที่ 56 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังแล้วจะมีความคิดเห็นโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

โดยมีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการดังนี้ การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ให้สูงขึ้น, การปลูกฝังเด็กและเยาวชน โดยผ่านสถานศึกษาเพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม, การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประชาชนรักษาสังแวดล้อม, การจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุข ตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ, การจัดสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการ ของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง, การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัว จะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่พร้อมหน้ากัน และ การส่งเสริมอาชีพประมง และอาชีพพื้นเมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป มีความเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วน การตรวจสอบคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ, การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กลับสู่สภาพปกติ โดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล มีความเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 57 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาล
แหลมฉบังกับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้น
จากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบัง		<i>MD</i>	<i>p</i>
ต่ำกว่า 5 ปี	5 - 10 ปี	-.34	.189
	11 - 15 ปี	.38	.272
	16 - 20 ปี	-.37	.317
	20 ปีขึ้นไป	-.09	.960
5 - 10 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	.34	.189
	11 - 15 ปี	.72	.001*
	16 - 20 ปี	-.02	1.000
	20 ปีขึ้นไป	.25	.331
11 - 15 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	-.38	.272
	5 - 10 ปี	-.72	.001*
	16 - 20 ปี	-.74	.005*
	20 ปีขึ้นไป	-.47	.043*
16 - 20 ปี	ต่ำกว่า 5 ปี	.37	.317
	5 - 10 ปี	.02	1.000
	11 - 15 ปี	.74	.005*
	20 ปีขึ้นไป	.28	.512
20 ปีขึ้นไป	ต่ำกว่า 5 ปี	.09	.960
	5 - 10 ปี	-.25	.331
	11 - 15 ปี	.47	.043*
	16 - 20 ปี	-.28	.512

จากตารางที่ 57 พบว่าประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 11 ปี ถึง 15 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาแตกต่างกับประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 11 ปี ถึง 15 ปี, ประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 16 ปี ถึง 20 ปี และประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วน ประชาชนที่มีระยะเวลาพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลแหลมฉบังต่ำกว่า 5 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 58 การทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

มาตรการ	ต่ำกว่า 5 กม.		5 - 10 กม.		11 - 15 กม.		16 - 20 กม.		20 กม.ขึ้นไป		f	P
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD		
ข้อ 1	3.89	0.97	3.98	0.80	3.72	0.75	3.57	1.03	4.00	0.67	1.989	.095
ข้อ 2	4.03	0.96	4.00	0.85	3.72	0.75	3.65	1.07	3.89	0.93	1.993	.095
ข้อ 3	4.10	1.04	4.23	0.83	3.72	0.79	3.91	1.04	4.04	0.85	3.652	.006
ข้อ 4	4.19	0.95	4.29	0.78	3.68	0.86	3.96	0.87	4.00	0.92	5.815	.000
ข้อ 5	4.29	0.93	4.24	0.82	3.72	0.88	3.74	1.05	4.19	0.83	5.800	.000
ข้อ 6	4.21	0.92	4.22	0.84	3.68	0.89	3.65	1.15	4.11	0.69	5.819	.000
ข้อ 7	4.26	0.85	4.13	0.75	3.67	0.93	3.70	1.36	4.04	0.89	5.882	.000
ข้อ 8	4.31	0.78	4.19	0.76	3.77	0.84	3.78	1.16	4.15	0.81	5.521	.000
ข้อ 9	4.36	0.80	4.36	0.79	3.96	0.88	3.52	1.20	4.07	0.95	7.368	.000
รวม	4.30	0.89	4.35	0.73	3.82	0.86	3.83	1.15	4.19	0.83	5.805	.000

จากตารางที่ 58 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังจำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบังแล้วจะมีความคิดเห็นโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

โดยมีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการดังนี้ การกำหนดโทษให้กับเรือที่ปล่อยน้ำเสีย ของเสีย น้ำมัน น้ำอับเฉาหรือน้ำถ่วงเรือ ให้สูงขึ้น, การปลูกฝังเด็กและเยาวชน โดยผ่านสถานศึกษา เพื่อให้ทราบถึงภัยจากการทำลายสิ่งแวดล้อม, การใช้สื่อมวลชนช่วยเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการทำลายสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประชาชนรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม, การจัดเจ้าหน้าที่เรื่องสาธารณสุข ตรวจร่างกายให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ, การจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา สวนสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการ ของประชาชนในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง, การจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยให้ร่วมกันทำกิจกรรมเป็นครอบครัว จะได้ส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้อยู่พร้อมหน้ากัน และ การส่งเสริมอาชีพประมง และอาชีพพื้นเมืองที่มีอยู่เดิมให้ดำรงอยู่ต่อไป มีความเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วน การตรวจสอบคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศและเสียงให้อยู่ในมาตรฐานเป็นประจำ, การจัดสรรงบประมาณเพื่อรักษาแหล่งน้ำต่าง ๆ และแหล่งธรรมชาติที่มีความเสื่อมโทรมให้กลับสู่สภาพปกติ โดยไม่เป็นอันตรายต่อประชาชน และสัตว์น้ำ รวมทั้งมีการปล่อยสัตว์ทะเล ลงสู่ทะเล มีความเห็นมีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 59 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือ แหลมฉับกับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้น จากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉับ

ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉับ		<i>MD</i>	<i>p</i>
ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	5 - 10 กิโลเมตร	-.06	.987
	11 - 15 กิโลเมตร	.47	.017*
	16 - 20 ปี	.47	.197
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	.11	.983
5 - 10 กิโลเมตร	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	.06	.987
	11 - 15 กิโลเมตร	.53	.002*
	16 - 20 ปี	.53	.092
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	.17	.917
11 - 15 กิโลเมตร	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.47	.017*
	5 - 10 กิโลเมตร	-.53	.002*
	16 - 20 ปี	.00	1.000
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	-.36	.496
16 - 20 ปี	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.47	.197
	5 - 10 กิโลเมตร	-.53	.092
	11 - 15 กิโลเมตร	.00	1.000
	20 กิโลเมตรขึ้นไป	-.36	.685
20 กิโลเมตรขึ้นไป	ต่ำกว่า 5 กิโลเมตร	-.11	.983
	5 - 10 กิโลเมตร	-.17	.917
	11 - 15 กิโลเมตร	.36	.496
	16 - 20 ปี	.36	.685

จากตารางที่ 59 พบว่าประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 11 กิโลเมตร ถึง 15 กิโลเมตร มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา แตกต่างกับประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่า 5 กิโลเมตร และประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่ 5 กิโลเมตร ถึง 10 กิโลเมตร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 16 กิโลเมตร ถึง 20 กิโลเมตร และประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ 20 กิโลเมตรขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05