



ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3
(สายอำเภอบางปะอิน – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

กฤตฉัตร จุลสารวาล

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2565

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3
(สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)



กฤตณัชญ์ จุฬสารवल

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
2565
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

Public impact from the Highway No.3 construction project (Bang Pu district line - Bangpakong
district part 5)



KITTANACH JLSAMRUAL

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE MASTER DEGREE OF POLITICAL SCIENCE
IN STRATEGY AND SECURITY
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE AND LAWS
BURAPHA UNIVERSITY

2022

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน
นิพนธ์ของ กฤตฉัญญ์ จุลสำรวล ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....

(ดร.ธีระพงษ์ ภูริปาณิก)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

.....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนูรัตน์ อนันทนาธร)

..... ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยณรงค์ เครือนวน)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนูรัตน์ อนันทนาธร)

..... กรรมการ

(ดร.ธีระพงษ์ ภูริปาณิก)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จักรชัย สือประเสริฐ

สิทธิ์)

..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธีระพงษ์ บัวห่อ)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง ของ
มหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.นุจรี ไชยมงคล)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

62920322: สาขาวิชา: ยุทธศาสตร์และความมั่นคง; ร.ม. (ยุทธศาสตร์และความมั่นคง)

คำสำคัญ: ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3/การป้องกัน
ผลกระทบต่อด้านสุขภาพ

กฤตฉัญญ์ จุลสารวาล : ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวง
หมายเลข 3(สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5). (Public impact from the Highway No.3
construction project (Bang Pu district line - Bangpakong district part 5)) คณะกรรมการควบคุม
งานนิพนธ์: ชีระพงษ์ ภูริปาณิก, อนรรตน์ อนันทนาธร ปี พ.ศ. 2565.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) เพื่อศึกษาผลกระทบของประชาชนจาก
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) และ 2) เพื่อ
ศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อระดับผลกระทบของประชาชนจาก
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ใช้วิธีการศึกษา
เชิงปริมาณ เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอบางปะกง
จำนวน 377 คน การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติพรรณนา ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐาน และสถิติ T-test สำหรับคุณลักษณะของประชากรที่แบ่งได้ 2 กลุ่ม และสถิติ ANOVA
สำหรับคุณลักษณะของประชากรที่แบ่งได้ 3 กลุ่มขึ้นไปที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 หรือความ
เชื่อมั่น 95%

ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่าง โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ
อยู่ในระดับปานกลาง ($=2.95$) เมื่อพิจารณาในรายด้านได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
ทั้งหมดทุกด้าน ซึ่งเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ผลกระทบด้านสุขภาพ ($=2.98$)
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ($=2.98$) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ($=2.93$) และผลกระทบด้านสังคม ($=2.93$) ตามลำดับ และประชาชนที่มีค่าเฉลี่ยผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทาง
หลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ที่อยู่ในระดับสูงที่สุดของกลุ่ม คือ
ประชาชนที่มีเพศหญิง ประชาชนที่มีอายุมากกว่า 60 ปี ประชาชนที่มีสถานภาพสมรส ประชาชนที่
มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป ประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนมากกว่า
50000 บาท ประชาชนที่มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 11-15 ปี ประชาชนที่มีที่พักอาศัยถึง
โครงการก่อสร้างฯ ต่ำกว่า 1 กม. ประชาชนที่มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัว
และประชาชนที่มีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) 1 วันต่อสัปดาห์

ส่วนประชาชนที่มีค่าเฉลี่ยผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทาง

หลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ที่อยู่ในระดับน้อยที่สุดของกลุ่ม คือ ประชาชนที่มีเพศชาย ประชาชนที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ประชาชนที่มีสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง ประชาชนที่ไม่ได้เรียนหนังสือ ประชาชนที่มีอาชีพรับจ้าง/ก่อสร้าง ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10000 บาท ประชาชนที่มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 16-20 ปี ประชาชนที่มีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้าง 10 กม.ขึ้นไป ประชาชนที่มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถสามล้อพ่วงข้าง ตัว และประชาชนที่มีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) 1 ครั้งต่อเดือน

โดยมีข้อเสนอแนะให้ทางเทศบาลฯ กำกับการดำเนินงานของโครงการฯ ให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากยิ่งขึ้น เช่น การเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง การจัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อย เป็นต้น ต้องการให้มีการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบงบประมาณ เพิ่มการจัดระบบสาธารณสุขในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ และให้มีการกำกับเรื่องการทำความสะอาดเศษหิน ดิน ทราช ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง และเพื่อป้องกันผลกระทบต่อด้านสุขภาพในระยะยาว

62920322: MAJOR: STRATEGY AND SECURITY; M.Pol.Sc. (STRATEGY AND SECURITY)

KEYWORDS: Public Impact from the Highway No.3/ public health system

KITTANACH JUSAMRUAL : PUBLIC IMPACT FROM THE HIGHWAY NO.3 CONSTRUCTION PROJECT (BANG PU DISTRICT LINE - BANGPAKONG DISTRICT PART 5). ADVISORY COMMITTEE: TEERAPONG PURIPANIK, , ANURAT ANANTANATORN, D.P.A. 2022.

The objectives of this research were to study 1) to study the Public Impact from the Highway No.3 construction project (Bang Pu District Line – Bang Pakong District Section 5) and 2) to compare the differences of personal data on the effect level. Public Impact from the Highway No.3 construction project (Bang Pu District Line – Bang Pakong District Section 5), using a quantitative study method. Data were collected by using a questionnaire from a sample of 377 people living in Bang Pakong District. Quantitative data were analyzed by descriptive statistics, mean () and standard deviation, and T-test for the characteristics of the population divided into 2 groups and ANOVA statistics for 3 or more population traits at a statistical significance level of .05 or 95% confidence intervals. The results of the study found that sample population Overall, people were affected. It was at a moderate level (=2.95) when considering each aspect, the impact was at a moderate level in all aspects. which are arranged in descending order as follows Health impact (=2.98), environmental impact (=2.95), economic impact (=2.93) and social impact (=2.93), respectively.

The people with the highest mean of the people's impact from the construction of Highway No. 3 (Bang Pu District - Bang Pakong District Section 5) at the highest level of the group were female people, people over 60 years old, people with marital status, people with a bachelor's degree or higher, people with other occupations, people with monthly income more than 50,000 baht, people with a period of stay in the community between 11-15 years, people with a residence to construction projects less than 1 km., people with the vehicles that are used tricycle side trailer, and people who frequency using Highway No. 3 (Section 5) 1 day per week.

As for the people with the lowest mean of people's impact from the construction of Highway No. 3 (Bang Pu District - Bang Pakong District Section 5) at the lowest level, were male people, people aged 41-50years, People with widowed/divorced status, people who are not studying, people who work in labor/construction, people whose monthly income does not exceed 10000 baht, people who have lived in the community between 16-20 years. , people who have residences up to construction projects more 10 kms., people who have a vehicle that is regularly used tricycle side trailer, and people with a frequency of using Highway No. 3 (Section 5) once per month.

This study was suggested to the municipality to supervise the implementation of the project to be more safe, such as adding lighting, storing construction equipment, and wanting to give the opportunity to public participation in budget auditing, increase the arrangement of the public health system in the construction area of the project, and to have more supervision on cleaning rubble, soil, sand for travel safety and to prevent long-term health effects.

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์เรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) สำเร็จลุล่วงได้เนื่องจากผู้เขียนได้รับความช่วยเหลือในการให้ ข้อมูล คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และกำลังใจจากบุคคลหลายท่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อาจารย์ดร.ธีระพงษ์ ภูริปาณิก ผู้ซึ่งเป็นที่ปรึกษาและอาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์ของผู้เขียน ที่ได้ กรุณาใช้เวลาให้คำปรึกษา ข้อชี้แนะ ข้อเสนอแนะ และให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการทำงาน นิพนธ์ในทุกขั้นตอน รวมทั้งกรุณาพิจารณาและตรวจสอบงานนิพนธ์ให้ถูกต้องอย่างสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ คณาจารย์ทุกท่านแห่งมหาวิทยาลัยบูรพาที่ได้ถ่ายทอดและสร้างความรู้ ให้แก่ผู้เขียน และขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ทุกท่านที่ได้ให้ความ ช่วยเหลือในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการศึกษาครั้งนี้เป็นอย่างดี งานนิพนธ์เล่มนี้เป็นไปอย่าง เรียบร้อยและสมบูรณ์

ท้ายที่สุด ผู้เขียนขอขอบพระคุณและมอบความสำเร็จทั้งหมดจากการทำงานนิพนธ์ฉบับนี้ แต่ ครอบครัวของผู้เขียน รวมถึงญาติพี่น้องและกัลยาณมิตร ที่เป็นผู้ส่งเสริมและสนับสนุน ตลอดจน เป็นแรงใจที่สำคัญยิ่งของผู้เขียนตลอดมา จนทำให้การศึกษาครั้งนี้ประสบความสำเร็จได้ตามที่ตั้งใจ

กฤตณัชญ์ จุลสำรวล

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญ	ฌ
สารบัญตาราง	1
สารบัญภาพ	4
บทที่ 1	5
บทนำ.....	5
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	5
วัตถุประสงค์การวิจัย	8
ขอบเขตการวิจัย.....	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	10
นิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการ	10
บทที่ 2	13
แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	13
1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบ	13
2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ	23
3. ข้อมูลเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม.....	35
4. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู้ – อำเภอบาง ปะกง ตอน 5).....	43
5. เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	51

6. กรอบแนวคิดการวิจัย.....	58
7. สมมติฐานการวิจัย	59
บทที่ 3	60
วิธีดำเนินการวิจัย.....	60
1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	60
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล	62
3. วิธีการสร้างเครื่องมือ	62
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล	63
5. การวิเคราะห์ข้อมูล.....	64
บทที่ 4	67
ผลการวิจัย	67
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	68
ตอนที่ 2 ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)	73
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อระดับผลกระทบ ของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะ กง ตอน 5).....	81
ตอนที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะ	88
บทที่ 5	90
สรุปผล และข้อเสนอแนะ.....	90
5.1 สรุปผลการศึกษา	91
5.2 อภิปรายผลการศึกษา	97
5.3 ข้อเสนอแนะ	100
บรรณานุกรม	103

ภาคผนวก107

บรรณานุกรม121

ประวัติย่อของผู้วิจัย123



สารบัญตาราง

ตารางที่ 1 แสดงสรุปแผนงาน/โครงการโดยสามารถแยกเป็นรายหน่วย.....	42
ตารางที่ 2 แสดงสถานะโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน 5	46
ตารางที่ 3 แสดงกลุ่มตัวอย่างจากประชากรแบบชั้นภูมิตามพื้นที่การศึกษาตามตำบลบางปะกง....	61
ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ (n=377).....	68
ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ (n=377).....	68
ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพ (n=377)	69
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา (n=377)	69
ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ (n=377)	70
ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน (n=377).....	70
ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน (n=377)...	71
ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการ ก่อสร้างฯลฯ (n=377)	71
ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ (n=377).....	72
ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) (n=377)	73
ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้าน เศรษฐกิจ (n=377).....	74
ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านสังคม (n=377).....	76
ตารางที่ 16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้าน สุขภาพ (n=377).....	77

ตารางที่ 17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้าน สิ่งแวดล้อม (n=377).....	79
ตารางที่ 18 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายด้าน (n=377).....	80
ตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	81
ตารางที่ 20 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	81
ตารางที่ 21 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้าง ทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	81
ตารางที่ 22 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการ ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	82
ตารางที่ 23 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระดับการศึกษา กับ ผลกระทบของประชาชน จากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	83
ตารางที่ 24 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทาง หลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	84
ตารางที่ 25 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการ ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	84
ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน กับ ผลกระทบของประชาชนจาก โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	85
ตารางที่ 27 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯ กับ ผลกระทบ ของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	85
ตารางที่ 28 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ กับ ผลกระทบของประชาชน จากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	85

ตารางที่ 29 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)	86
ตารางที่ 30 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5).....	87
ตารางที่ 31 สิ่งที่ต้องการให้เทศบาลตำบลบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ดำเนินการปรับปรุงแก้ไข	88
ตารางที่ 32 ผลการวิเคราะห์ระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) รายด้าน	92
ตารางที่ 33 สรุปผลการศึกษาตามสมมติฐานการวิจัย	95

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1 ภาพรวมลักษณะถนนบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2561.....	6
ภาพที่ 2 วงจรนโยบายสาธารณะ	27
ภาพที่ 3 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องและระยะของแผนต่างๆ.....	36
ภาพที่ 4 วิสัยทัศน์แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564).....	37
ภาพที่ 5 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่อง	38
ภาพที่ 6 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Gateway สร้างความเชื่อมโยง.....	39
ภาพที่ 7 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ.....	40
ภาพที่ 8 ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Sustainable มีความยั่งยืน	41
ภาพที่ 9 แสดงแผนผังโครงการ (1).....	49
ภาพที่ 10 แสดงแผนผังโครงการ (2)	50
ภาพที่ 11 แสดงแผนผังโครงการ (3)	50
ภาพที่ 12 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	58

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

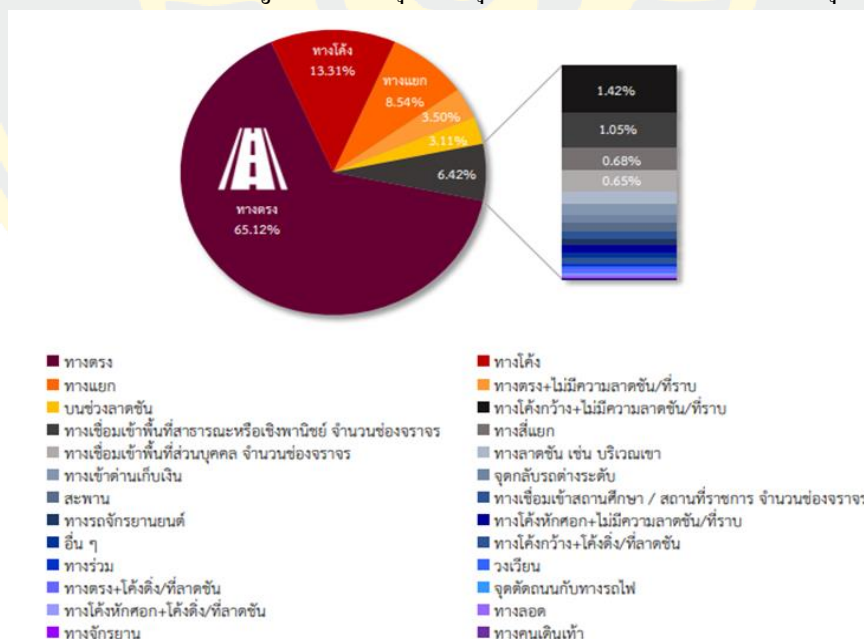
ปัญหาการจราจรติดขัดในประเทศไทยเป็นปัญหาที่เรื้อรังมาอย่างยาวนาน เนื่องจากจำนวนประชากรในเมืองใหญ่ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับประชาชนส่วนใหญ่ยังพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งมีการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นทุกปี ขณะที่พื้นที่โครงข่ายถนนไม่ได้เพิ่มขึ้นทันต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมืองยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและไม่ได้เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนได้ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2555) และก่อให้เกิดอีกหนึ่งปัญหาสำคัญ คือ ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ประเทศไทยมีสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นลำดับต้นๆ โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่มักเกิดจากพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะ ความไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย และปัญหาทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น

ประเทศไทย ณ ปัจจุบัน มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร และภาคบริการ (ท่องเที่ยว) ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2563 คาดว่าแนวโน้มการเดินทางและการขนส่งทางถนนจะเพิ่มสูงขึ้นถึงกว่า 3 ล้านคนหรือเที่ยวต่อวัน (ทั้งประเทศ) (สำนักแผนงาน กรมทางหลวง 2563) อีกทั้งการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เมื่อปี พ.ศ. 2558 ทำให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างกันมีมากขึ้น โดยเฉพาะรถบรรทุกของประเทศเพื่อนบ้านที่ได้รับใบอนุญาตให้เดินทางเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งส่วนมากเป็นรถที่ใช้พวงมาลัยฝั่งซ้าย จากประเด็นดังกล่าวทำให้มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทยมากขึ้นอีก อันเนื่องมาจากการขับขี่ที่ไม่คุ้นเคย การไม่ชำนาญเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางที่เป็นจุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย ยังมีโอกาสสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น การออกแบบเส้นทางในอนาคต ต้องคำนึงถึงการแก้ไขจุดอันตรายและการติดตั้งป้ายเตือน และป้ายบอกทางทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ที่ทำให้ผู้ขับขี่รับรู้เส้นทางได้ล่วงหน้า ขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ซึ่งมีการปฏิบัติงานป้องกันและแก้ไขปัญหาต่างๆ ด้านคมนาคมขนส่ง และกำหนดนโยบายในการลดจำนวนอุบัติเหตุและเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยใน

ระยะเร่งด่วน ได้แก่ การแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรอง การสร้างวินัยในการขับขี่ การจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะทุกประเภท เป็นต้น

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) จึงวางเป้าประสงค์หลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ต่อเนื่องจากแผนฯ ก่อนหน้านี้ ขจัดปัญหา Missing Link รองรับนโยบายส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม Super Cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ในยุค Thailand 4.0 ซึ่งเป็นการยกระดับความสามารถการแข่งขันของประเทศพัฒนาสู่เศรษฐกิจดิจิทัล เป้าหมายหลักของแผนฉบับนี้อยู่ภายใต้วิสัยทัศน์ที่ว่า “ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน” โดยยุทธศาสตร์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและอำนวยความสะดวกระบบโลจิสติกส์ให้มีความสมบูรณ์ ต่อเนื่อง และครอบคลุมทั่วประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างประสิทธิภาพการเชื่อมโยงผู้ประกอบการค้าเพื่อเพิ่มความสะดวกในด้านการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศ 2) เพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์ รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม และการพัฒนาเชิงพื้นที่ ในฐานะเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ 3) เพื่อพัฒนาส่งเสริมผู้ประกอบการและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพและมาตรฐานสามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ อีกทั้งเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่มีลักษณะของถนนเป็นสาเหตุหลัก (ดังภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 ภาพรวมลักษณะถนนบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2561

(ที่มา : รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม, 2561)

จากภาพที่ 1 ลักษณะถนนบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ในปีพ.ศ. 2561 สามารถสรุปสถิติสำคัญ จากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 19,643 ครั้ง โดยลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับแรก ได้แก่ อุบัติเหตุบนทางตรง จำนวน 12,791 ครั้ง (ร้อยละ 65.12) อุบัติเหตุบนทางโค้ง จำนวน 2,614 ครั้ง (ร้อยละ 13.31) อุบัติเหตุบนทางแยก จำนวน 1,678 ครั้ง (ร้อยละ 13.31) อุบัติเหตุบนทางตรงที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบ จำนวน 688 ครั้ง (ร้อยละ 3.5) และอุบัติเหตุบนช่วงลาดชัน จำนวน 610 ครั้ง (ร้อยละ 3.11) ซึ่งสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 ลำดับแรกข้างต้น เกิดขึ้นในสายทางที่รับผิดชอบโดยทางหลวง ดังนั้น กรมทางหลวงโดยกระทรวงคมนาคมจึงต้องมีโครงการต่างๆ ขึ้นเพื่อพัฒนาทางหลวงให้มีความพร้อมทั้งในการรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การพัฒนาการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม การพัฒนาเชิงพื้นที่ และส่งเสริมผู้ประกอบการและบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพตามมาตรฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางหลวงเป็นที่สุดและหนึ่งในโครงการสำคัญของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) คือ “โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 อำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5” โดยมีระยะทาง 5.722 กิโลเมตร (ระหว่าง กม.70+300.000 - กม.76+022.000) ทางชั้นพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 ม. ผิวทางเป็น CONCRETE PAVEMENT หนา 28.00 ซม. (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561)

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปู-อำเภอบางปะกง ตอน 5) โครงการนี้ได้ถูกจัดทำขึ้นเนื่องจากเดิมเส้นทางดังกล่าวมีการจราจรหนาแน่น และเป็นเส้นทางหลักเชื่อมโยงไปยังภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อีกทั้งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางไปยังจังหวัด กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทราและชลบุรี โดยเดิมที่เป็นถนน 4 เลน แต่เนื่องจากการใช้เส้นทางนี้มาอย่างยาวนานและมีรถบรรทุกวิ่งเป็นจำนวนมาก ทำให้ถนนทรุดโทรมอันมีสภาพไม่พร้อมต่อการใช้งานได้อย่างปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ จึงได้เกิดโครงการนี้ขึ้นเพื่อเพิ่มช่องทางการจราจรจาก 4 เลนเป็น 6 เลน และปรับถนนให้ได้มาตรฐาน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางหลวง ที่สำคัญถือเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

สำหรับในส่วนของพื้นที่ที่โครงการทางหลวงเส้นนี้ตัดผ่านอำเภอบางปะกง โดยอำเภอบางปะกงในอดีต เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำ เพื่อเก็บภาษีอากรและตรวจตราข้าศึก การคมนาคมทางน้ำโดยใช้เส้นทางแม่น้ำบางปะกงจึงมีความสำคัญเรื่อยมา จนกระทั่งหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2494 สะพานแม่น้ำบางปะกง ก่อสร้างแล้วเสร็จ การคมนาคมทางน้ำจึงลดบทบาทสำคัญลง การคมนาคมด้วยรถยนต์จึงเข้ามาแทนที่ และมีความสำคัญเป็นอย่างมากในปัจจุบัน โดยเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญ เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ถนนสุขุมวิท เป็นต้น (เทศบาลตำบล

บางปะกง 2563) ซึ่งโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปะกง-อำเภอบางปะกง ตอน 5) ตั้งอยู่หมู่ที่ 11 ต.บางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา ดังนั้นแล้ว ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่เขตก่อสร้างและประชาชนผู้ใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ตอน 5 นี้ ถือเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงตั้งแต่ก่อนการพัฒนาหรือเริ่มโครงการ จนถึงปัจจุบันที่โครงการกำลังดำเนินการอยู่ ซึ่งผลกระทบจากนโยบายหรือโครงการของรัฐย่อมมีผลต่อประชาชนในหลายด้าน เช่น ผลกระทบด้านบวก ผลกระทบด้านลบ เป็นต้น อีกทั้งในผลกระทบด้านบวกและด้านลบนั้นยังส่งผลกระทบไปในอีกหลายมิติ เช่น มิติทางเศรษฐกิจ สังคม สุขภาพ สิ่งแวดล้อม เป็นต้น

ดังนั้น จากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปะกง-อำเภอบางปะกง ตอน 5) ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาว่าประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างและผู้ใช้บริการทางหลวงหมายเลข 3 สาย อำเภอบางปะกง-อำเภอบางปะกง ช่วงการก่อสร้างตอน 5 ได้รับผลกระทบจากโครงการนี้ในระดับใด ส่วนข้อมูลส่วนบุคคลที่แตกต่างกันจะมีผลต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปะกง – อำเภอบางปะกง ตอน 5) หรือไม่ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้จะนำไปเสนอต่ออำเภอบางปะกง เพื่อประเมินผลกระทบเบื้องต้นต่อประชาชนในการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงครั้งต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปะกง – อำเภอบางปะกง ตอน 5)
- 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปะกง – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ขอบเขตการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการศึกษา ไว้ 4 ขอบเขต คือ 1) ขอบเขตด้านระยะเวลา 2) ขอบเขตด้านพื้นที่ 3) ขอบด้านประชากร และ 4) ขอบเขตด้านเนื้อหา ดังนี้

- 1) ขอบเขตด้านระยะเวลา

การวิจัยครั้งนี้ใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลตามกระบวนการวิจัยตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

2) ขอบเขตด้านพื้นที่

ทำการศึกษาในพื้นที่ ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ประกอบด้วย 13 ชุมชน คือ

- 2.1) หมู่ที่ 1 ชุมชนบ้านบน
- 2.2) หมู่ที่ 2 ชุมชนไต้วัด
- 2.3) หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านกลาง
- 2.4) หมู่ที่ 4 ชุมชนหัวตลาด
- 2.5) หมู่ที่ 5 ชุมชนบ้านตลาดบน
- 2.6) หมู่ที่ 6 ชุมชนบ้านตลาดกลาง
- 2.7) หมู่ที่ 7 ชุมชนตลาดศาลเจ้า
- 2.8) หมู่ที่ 8 ชุมชนหน้าวัดกลาง
- 2.9) หมู่ที่ 9 ชุมชนคลองยายเม้ย
- 2.10) หมู่ที่ 10 ชุมชนบ้านล่าง
- 2.11) หมู่ที่ 11 ชุมชนสามแยกนอก
- 2.12) หมู่ที่ 18 ชุมชนบ้านปลายคลองยายเม้ย
- 2.13) หมู่ที่ 19 ชุมชนเมืองใหม่บางปะกง

3) ขอบด้านเนื้อหา

การศึกษาเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปะ – อำเภอบางปะกง ตอน 5) มีขอบเขตในการศึกษาตามแนวคิดผลกระทบ ประกอบด้วย 4 ด้าน (สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) คือ 1) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ 2) ผลกระทบด้านสังคม 3) ผลกระทบด้านสุขภาพ และ 4) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

4) ขอบเขตด้านประชากร

ศึกษาจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอบางปะกง จำนวน 6,416 คน (จำนวนประชากรและบ้าน เดือนธันวาคม ประจำปี พ.ศ.2560 จังหวัดฉะเชิงเทรา รายหมู่บ้าน, สืบค้นจาก www.cco.moph.go.th เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2563)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) คาดว่าผลงานวิจัยจะเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้ให้กับผู้ที่สนใจศึกษาเรื่องเกี่ยวกับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)
- 2) คาดว่าเมื่อเจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเขตพื้นที่ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ทราบถึงผลกระทบที่ประชาชนได้รับจะเร่งดำเนินการช่วยประสานงานแก้ไขปัญหา เพื่อลดผลกระทบในด้านลบที่เกิดต่อประชาชนให้เหลือน้อยที่สุด
- 3) คาดว่าทางหลวงชนบท จะสามารถใช้ข้อมูลจากการศึกษาครั้งนี้ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการประเมินผลกระทบเบื้องต้นต่อประชาชนในเขตพื้นที่ก่อสร้างทางหลวง ก่อนการดำเนินโครงการอื่นๆ ในครั้งต่อไปในอนาคต

นิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการ

ในการศึกษา ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ผู้วิจัยได้ให้ความหมายของคำสำคัญไว้เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนหรือความเข้าใจคลาดเคลื่อนของข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ไว้ ดังนี้

ผลกระทบ หมายถึง ผลของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ที่สามารถเป็นได้ทั้งทางบวกและทางลบให้กับกลุ่มที่เป็นเป้าหมาย หรือไม่ เป็นเป้าหมายก็ได้

ประชาชน หมายถึง ประชาชนผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) หมายถึง โครงการก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3 โดยตั้งอยู่หมู่ที่ 11 ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ผลกระทบด้านเศรษฐกิจที่เกิดจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) เช่น มีการจ้างงานมากขึ้น เกิดการจับจ่ายใช้สอยมากขึ้น เป็นต้น ต่อผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลกระทบด้านสังคม หมายถึง ผลกระทบด้านสังคมที่เกิดจากโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) เช่น ความเจริญเติบโตของชุมชนความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น ต่อผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลกระทบด้านสุขภาพ หมายถึง ผลกระทบด้านสุขภาพที่เกิดจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) เช่น การเจ็บป่วย พฤติกรรมในการดำรงชีวิต เป็นต้น ต่อผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) เช่น บรรยากาศเปลี่ยนแปลงไปเพราะมีฝุ่นละอองมากขึ้น เป็นต้น ต่อผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ หมายถึง ความเป็นหญิงและชายของผู้ตอบแบบสอบถาม

อายุ หมายถึง จำนวนเต็มปีของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย ต่ำกว่า 21 ปี, 21 – 30 ปี, 31 – 40 ปี, 41 – 50 ปี, 51 – 60 ปี, และมากกว่า 60 ปี

สถานภาพ หมายถึง สถานภาพในการครองคู่ของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย โสด, สมรส, หม้าย / หย่าร้าง, และแยกกันอยู่

ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิต่างการศึกษาสูงสุดที่ได้รับตามระบบการศึกษาปัจจุบันของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย ไม่ได้เรียนหนังสือ, ประถมศึกษา, มัธยมศึกษาตอนต้น, มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช., อนุปริญญา/ปวส., และปริญญาตรีขึ้นไป

อาชีพ หมายถึง การทำงานซึ่งมีผลตอบแทนออกมาในรูปแบบของรายได้หลักของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ, ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว, เกษตรกรรม/ประมง, พนักงานบริษัท, รับจ้าง/ก่อสร้าง, และอื่นๆ

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน หมายถึง สิ้นทรัพย์หรือค่าตอบแทนที่ได้จากการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย ไม่เกิน - 10,000 บาท, 10,001 - 20,000 บาท, 20,001 - 30,000 บาท, 30,001 - 40,000 บาท, 40,001 – 50,000 บาท, และมากกว่า 50,000 บาท

ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน หมายถึง ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย 1 – 5 ปี, 6 – 10 ปี, 11 – 15 ปี, 16 – 20 ปี, และมากกว่า 20 ปี

ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ หมายถึง ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร, 1 – 3 กิโลเมตร, 4 – 6 กิโลเมตร, 7 – 9 กิโลเมตร, และ 10 กิโลเมตรขึ้นไป

ประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ หมายถึง ยานพาหนะหลักของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย รถยนต์ส่วนตัว, รถจักรยานยนต์ส่วนตัว, รถพ่วงข้างหรือสามล้อพ่วงข้างส่วนตัว, รถโดยสารสาธารณะ, อื่นๆ (โปรดระบุ)

ความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) หมายถึง จำนวนครั้งที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ประกอบด้วย เป็นประจำ, บ่อยครั้ง, บางครั้ง, และนานๆครั้ง



บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) สามารถสรุปเป็นหัวข้อต่างๆ ได้ดังนี้

1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบ
2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ
3. ข้อมูลเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
4. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)
5. เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดการวิจัย
7. สมมติฐานการวิจัย

1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบ

จากการทบทวนงานวิจัยที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบนั้น ได้มีนักวิชาการให้ความหมายไว้หลายท่าน และสามารถแบ่งผลกระทบออกได้หลายประเภท เช่น ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสังคม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านสุขภาพ เป็นต้น (สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 ความหมายของผลกระทบ

มีผู้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

อนันต์ เกตุวงศ์ (2532, หน้า 26-27, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ผลกระทบ หมายถึง ผลที่ตามมาจากผลงานหรือผลผลิต หรือผลประโยชน์ ในระดับประมของแผนหรือโครงการ ผลกระทบอาจเป็น ได้ทั้งทางบวกและทางลบ และอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายและมิใช่กลุ่มเป้าหมาย ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

สรุจดี แซ่โล้ว (ม.ป.ป. , อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบไว้ว่า คำว่า “ผลกระทบ” (Impact) ที่กล่าวถึงนั้น โดยทั่วไปจะหมายถึง ผลของการดำเนินกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงในสิ่งแวดล้อมโดยผลกระทบดังกล่าว อาจ

จำแนกออกตามประเภท ขนาด และระยะเวลาได้ ดังนี้ ประเภทของผลกระทบ ได้แก่ การสูญเสียทางเศรษฐกิจ เช่น การสูญเสียงาน ที่ดินทำกิน มูลค่าบ้านและทรัพย์สินลดลง ความสูญเสียบริการทางสังคม และความสูญเสียเกี่ยวกับวิถีดำเนินชีวิตขนาดของผลกระทบจะมีตั้งแต่ระดับที่น้อยถึงมาก และระยะเวลาของผลกระทบก็มีทั้งระยะสั้นและระยะยาว

แสวง รัตนมงคลมาศ (2538, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้สรุปความหมายผลกระทบ คือ ผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง อาจเป็นผลที่เกิดขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต เป็นไปทั้งทางบวกและทางลบ และอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายและมีใช้เป้าหมาย หรือผลกระทบต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม อย่างไรก็ตามเราก็สามารถแบ่งผลกระทบออกเป็นแง่มุมต่าง ๆ ได้ ดังนี้

1. การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมเนื้อหา อาจแบ่งออกได้เป็นผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านการเมือง ด้านการบริหาร ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านกายภาพ เช่น ผลกระทบจากการดำเนินนโยบายสร้างเขื่อน ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ คจก. ก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างชาวบ้านและทหารมากขึ้น เป็นต้น

2. การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมของความเป็นจริงที่เกิดขึ้น อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผลกระทบในเชิงภาวะวิสัย ซึ่งได้แก่ ผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยที่ไม่ขึ้นอยู่กับความรู้สึกนึกคิดของคน เช่น การดำเนินนโยบายคุมกำเนิดจะทำให้สัดส่วนของผู้สูงอายุสูงขึ้นไม่ว่าใครจะรับรู้หรือไม่ ผลกระทบอีกประเภทหนึ่ง ก็คือ ผลกระทบเชิงอัตวิสัย ได้แก่ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในความรู้สึกนึกคิดของคน เช่น การดำเนินนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของโสเภณี ทำให้คนไทยเป็นอันมากอับอายต่างชาติ

3. การแบ่งตามแง่มุมของทิศทางที่กระทบ อาจแบ่งได้เป็นผลกระทบโดยตรงและผลกระทบทางอ้อม

4. การแบ่งตามแง่มุมของคุณค่าของผลกระทบ อาจแบ่งได้เป็นผลกระทบในเชิงบวก หมายถึง ผลกระทบที่เป็นสิ่งที่พึงปรารถนา และผลกระทบในเชิงลบ หมายถึง ผลกระทบที่ไม่เป็นที่พึงปรารถนา

5. การแบ่งผลกระทบตามช่วงเวลาที่เกิด จะสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ผลกระทบในระยะสั้น และอีกประเภทหนึ่ง ได้แก่ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตหรือผลกระทบในระยะยาว

6. การแบ่งผลกระทบตามขอบเขตที่เกิดขึ้น สามารถแบ่งออกได้เป็นผลกระทบที่มีผลในช่วงกว้างและผลกระทบที่มีผลในวงแคบ

สรุปได้ว่า ผลกระทบ หมายถึง ผลของการกระทำใด ๆ ที่เกิดขึ้น มักจะส่งผลกระทบที่สามารถเป็นได้ทั้งทางบวกและทางลบให้กับกลุ่มที่เป็นเป้าหมาย หรือไม่เป็นเป้าหมายก็ได้ผลกระทบตามแง่มุมแบ่งได้หลายแบบ เช่น แบ่งแบบทิศทาง คือ ผลกระทบทางตรงซึ่งเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจากผลลัพธ์โดยตรง ผลกระทบทางอ้อม คือ ผลกระทบที่เกิดจากผลลัพธ์และส่งผลกระทบต่อสิ่งอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ทางตรง เป็นต้น

1.2 ประเภทของผลกระทบ

ผลกระทบมีทั้งด้านบวกและด้านลบ อีกทั้งแบ่งออกเป็นอีกหลายประเภท ซึ่งสามารถแบ่งและมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.2.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

1) ความหมายของผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

การเปลี่ยนแปลงจากภาคเกษตรกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรมเป็นมูลเหตุที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมและเศรษฐกิจและผลกระทบตามมา จากการเปลี่ยนแปลงย่อมนำไปซึ่งผลกระทบทางสังคม คือ ในสังคมเกษตรกรรม ครอบครัวใหญ่ที่มีจำนวนสมาชิกจำนวนมากจะมีโอกาสทางเศรษฐกิจที่ดีกว่าครอบครัวขนาดเล็ก ด้วยเหตุนี้ สังคมเกษตรที่เป็นสังคมของครอบครัวขยาย ซึ่งตรงกันข้ามกับสังคมอุตสาหกรรมที่จะเปลี่ยนแปลงมาในรูปแบบครอบครัวเดี่ยวเป็นครอบครัวที่ประกอบด้วย พ่อ แม่ และลูก เท่านั้น เพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการผลิตของระบบอุตสาหกรรม ด้วยเหตุหลายประการ เช่น รายได้ของครอบครัวมาจากภาษาใดที่แน่นอนมาจำกัดพ่อเลี้ยงดูสมาชิกผู้ใกล้ชิด (สุนันทา สุวรรณโณคม, 2532, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559)

สมศักดิ์ สามัคคีธรรม (2533, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ให้ความหมาย รายได้ ไว้ว่า รายได้ที่ได้จากค่าจ้างปกติค่าทำงานล่วงเวลา สวัสดิการที่เป็นตัวเงิน อาทิ ค่ารถ ค่าอาหาร ค่าครองชีพ และรายได้พิเศษนอกเหนือจากการทำงาน อาทิ การขายของ การขายประกันชีวิต เป็นต้น

สำนักงานเศรษฐกิจแห่งชาติ (2559, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้พูดถึงรายได้ของครัวเรือนทั้งหมดไว้ ดังนี้

1. ค่าแรงและเงินเดือน เงินรางวัลบริการ เงินโบนัส เป็นต้น
2. กำไรสุทธิจากการประกอบธุรกิจ การเกษตร และธุรกิจอื่น ๆ
3. รายได้จากทรัพย์สิน เช่น ค่าเช่าบ้าน ค่าลิขสิทธิ์ ดอกเบี้ย และเงินปันผล
4. เงินที่ได้รับเป็นการช่วยเหลือ บำเหน็จ บำนาญ และเงินทุนการศึกษา

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (ม.ป.ป. , อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้แบ่งค่าใช้จ่ายของครอบครัวเป็น 2 หมวดใหญ่ ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภค

- 1.1 อาหารและเครื่องดื่ม เป็นค่าใช้จ่ายในการซื้อกับข้าว แป้ง เนื้อสัตว์ นม เนย ไข่ผลไม้ ผัก น้ำตาล ชา กาแฟ อาหารสำเร็จรูป เป็นต้น
 - 1.2 เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์
 - 1.3 ยาสูบ เป็นค่าใช้จ่ายในการซื้อบุหรี่ ซิการ์ ยานัตถ์ เป็นต้น
 - 1.4 เครื่องนุ่งห่มและเครื่องแต่งกาย
 - 1.5 ที่อยู่อาศัย ได้แก่ ค่าเช่าเพตึงและแสงสว่าง ค่าเช่าที่ดิน ค่าเช่าบ้าน ค่าน้ำ อุปกรณ์ตลอดจนเครื่องมือช่างในบ้าน
 - 1.6 ค่ารักษาพยาบาล
 - 1.7 การบันเทิง การอ่านและกิจกรรมทางศาสนา ได้แก่ ค่าผ่านประตู อุปกรณ์การศึกษา หนังสือที่ไม่เกี่ยวกับการเรียน เป็นต้น
 - 1.8 การศึกษา ได้แก่ ค่าเล่าเรียน ค่าบำรุงการศึกษา ค่าหนังสือและอุปกรณ์การศึกษา ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา เป็นต้น
 - 1.9 ค่าใช้จ่ายบุคคล ได้แก่ ของใช้บุคคล เช่น แปรงสีฟัน ยาสีฟัน เครื่องสำอางอัตราค่าบริการส่วนบุคคล เช่น ค่าตัดผม ตัดผม เป็นต้น
 2. ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวกับการอุปโภคบริโภค คือ ค่าใช้จ่ายอื่น นอกเหนือจากการซื้อสินค้าและบริการทุกประเภท ได้แก่ ค่าภาษี ของขวัญ และเงินบริจาค ซื้อสลากกินแบ่ง เป็นต้น
- สรุปผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจนั้น อาจเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น เกิดขึ้นจากผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละอองที่มากส่งผลกระทบต่อผู้คนไม่เข้าไปในพื้นที่นั้น ๆ จึงทำให้การจับจ่ายใช้สอยมีไม่มาก หรือสถานที่ส่งกลิ่นเหม็นส่งผลกระทบต่อที่ดินตรงนั้นไม่มีใครเข้าไปทำธุรกิจ

1.2.2 ผลกระทบด้านสังคม

1) ความหมายของผลกระทบด้านสังคม

นิสาชล หังสวนัส (2546, หน้า 17, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) หมายถึง การเกิดความผิดปกติในบุคคลหรือกลุ่มของบุคคลในสังคมนั้น เช่น ความวิปริตทางประสาท โจรผู้ร้าย การเอาเปรียบ การทะเลาะวิวาทการเดินขบวนนัดหยุดงาน จนทำให้สภาพสังคมเสื่อมไปจากเดิม

2) การประเมินผลกระทบทางสังคม

สถาบันนโยบายการศึกษา (2539 อ้างถึงใน นิสาชล หังสวนัส, 2546, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) กล่าวถึงการประเมินผลกระทบทางสังคม เป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นการศึกษาผลกระทบของโครงการที่จะเกิดขึ้นกับชุมชนคนที่

อาศัยในชุมชนและสังคมโดยจะคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงด้านสังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม และคุณภาพชีวิตที่เกิดขึ้นพร้อมกันมาเสนอมาตรการในการลดผลกระทบทางสังคม เพื่อประกอบการพิจารณาทางเลือกโครงการและการปรับเปลี่ยนโครงการให้สอดคล้องกับสภาพชุมชนและสังคมในพื้นที่และให้เกิดประโยชน์ รวมถึงลดผลกระทบทางลบแก่ชุมชนและสังคมให้มากที่สุด เพื่อให้ผู้ตัดสินใจโครงการพิจารณาว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นที่ยอมรับได้และคุ้มค่างับประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากโครงการหรือไม่ โดยคำนึงถึงปัจจัยที่มีผลกระทบทางสังคมโดยตรงต่อชีวิตของคนในชุมชนและสังคม เช่น

1. ประชากรการตั้งถิ่นฐาน ความสัมพันธ์ของคนและสิ่งแวดล้อมในชุมชน
2. ความเจริญเติบโตของชุมชน รายได้ อาชีพ ทรัพย์สิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน และทรัพยากรธรรมชาติ บริการชุมชน สาธารณูปโภค บริการสาธารณสุข และการศึกษา
3. ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
4. คุณค่าทางศิลปวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ โบราณคดี สถาปัตยกรรม ศาสนา ทัศนียภาพ และภูมิทัศน์
5. การรวมกลุ่มในชุมชนและความเข้มแข็งขององค์กรชุมชน

สรุปผลกระทบทางสังคมนั้น เป็นการประเมินผลกระทบจากโครงการต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อคนในชุมชน เพื่อหาผลที่จะเกิดขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ใช้ประกอบการพิจารณาทางเลือกที่ดีที่สุด ในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร เช่น ความเจริญเติบโตของชุมชนความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น

1.2.3 ผลกระทบด้านสุขภาพ

1) ความหมายของสุขภาพ

พระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. 2550 (2550, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ให้ความหมายของคำว่า สุขภาพ คือ ภาวะที่มีความพร้อมสมบูรณ์ทั้งทางร่างกาย คือ ร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง คล่องแคล่ว มีกำลังไม่เป็นโรค ไม่พิการ ไม่มีอุบัติเหตุอันตราย และมีสิ่งแวดล้อมที่ส่งเสริมสุขภาพ

การประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ คือ กระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของสังคมในการวิเคราะห์และคาดการณ์ผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบต่อสุขภาพของประชาชนที่อาจจะเกิดขึ้นจากนโยบาย โครงการ หรือกิจกรรม อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง หากดำเนินการในช่วงเวลาและพื้นที่เดียวกัน โดยมีการประยุกต์ใช้เครื่องมือที่หลากหลายและมีกระบวนการมีส่วนร่วมอย่าง

เหมาะสม เพื่อสนับสนุนให้เกิดการตัดสินใจที่จะเป็นผลดีต่อสุขภาพของประชาชนทั้งระยะสั้นและระยะยาว

การประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ หรือ เอช ไอ เอ ในประเทศไทยเริ่มขับเคลื่อนอย่างจริงจังในช่วงที่มีการปฏิรูประบบสุขภาพ เมื่อปี พ.ศ. 2543 จนกระทั่งได้มีการบรรจุไว้ในพ.ร.บ. สุขภาพแห่งชาติ ที่มีการประกาศและมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2550 การทำเอช ไอ เอ ตามเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. สุขภาพแห่งชาติ มิได้ต้องการให้เป็นเครื่องมือการอนุมัติอนุญาตโครงการ หากแต่หวังมุ่งให้เป็นกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของสังคมในการตัดสินใจที่ดีที่สุด เพื่อสุขภาพะของสังคม (สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ, 2559, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) การทำ EIA นั้นเป็นการศึกษาผลกระทบทางด้านสุขภาพที่จะเกิดขึ้นจากโครงการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นของภาครัฐหรือภาคเอกชน สุขภาพที่ดีเป็นสิ่งที่ทุกคนต้องการ แต่มีปัจจัยหลายอย่าง que เข้ามีผลสุขภาพ แบ่งเป็น 3 องค์ประกอบ

1. องค์ประกอบด้านปัจเจกบุคคล ประกอบด้วย

1.1 พฤติกรรมของประชาชนที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ เช่น พฤติกรรมการบริโภคพฤติกรรมทางเพศ พฤติกรรมการทำงาน และการออกกำลังกายที่ไม่เหมาะสม ทำให้แนวโน้มต่อไปนี้จะเพิ่มขึ้น ได้แก่ โรคหัวใจ ความดันโลหิตสูง มะเร็ง อุบัติเหตุ และเอดส์

1.2 ความคิด ความเชื่อ มิติทางจิต และสังคม ขาดความสนใจเพราะมุ่งเศรษฐกิจตามกระแสวัตถุนิยมและบริโภคนิยม และทัศนยะของการจัดการให้สุขภาพสำคัญในระดับต่ำอิทธิพลจากสื่อโฆษณา ล้วนประกอบเป็นผลต่อความเชื่อ และทัศนคติในสังคมผิด ๆ ในการดูแลสุขภาพ

1.3 พันธุกรรม เทคโนโลยีทางพันธุวิศวกรรม และเทคโนโลยีทางการแพทย์ก้าวหน้ามีผลต่อการรักษาโรคที่ไม่อาจรักษาหรือป้องกันบางโรคทางพันธุกรรม เช่น โรคปัญญาอ่อน โรคโลหิตจาง ธาลัสซีเมีย ซึ่งจะเป็แนวโน้มแก้ปัญหาโรคเหล่านี้ต่อไปในอนาคต

2. องค์ประกอบด้านสภาวะแวดล้อม ประกอบด้วย

2.1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

2.2 การศึกษา

2.3 การเมืองการปกครอง

2.4 โครงสร้างพื้นฐาน เช่น การสื่อสาร การคมนาคม การสาธารณสุขปโลกจะมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว

2.5 ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

2.6 ปัจจัยทางด้านสังคมอื่น ๆ เช่น วัฒนธรรม ความเชื่อ ค่านิยม ศีลธรรมและจริยธรรม ส่งผลต่อการมีสุขภาพดีหรือไม่ดีของประชาชน

2.7 การเปลี่ยนแปลงด้านประชากร

2.8 การเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ป่าไม้ลดลง ดินคุณภาพต่ำ มีมลพิษ มีสารปนเปื้อนในน้ำดิบที่ใช้ทำน้ำประปา การใช้สารเคมีและวัตถุอันตรายมากขึ้น ส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ไม่ดีและเสี่ยงต่ออันตรายจากสารพิษได้

2.9 ด้านชีวภาพ มีการเปลี่ยนแปลงจุลชีพที่เกี่ยวกับสุขภาพ รวมทั้งแมลงและสัตว์นำโรคอยู่ตลอดเวลา ส่งผลต่อวิธีการรักษาพยาบาลและกระทบต่อสุขภาพของประชาชน

3. องค์ประกอบด้านระบบสาธารณสุข ประกอบด้วย

3.1 การกระจายโครงสร้างพื้นฐานของระบบบริการสาธารณสุข ทั้งภาครัฐและเอกชน มีการกระจายมีการครอบคลุมมากขึ้นและการสร้างหลักประกันด้านสุขภาพจะส่งผลให้ประชาชนมีสุขภาพดีขึ้นได้

3.2 โครงสร้างองค์การบริหารงานสาธารณสุข ในการบริหารการสาธารณสุขจะต้องปรับองค์การทำงานให้เล็กลง เน้นกระจายอำนาจไปสู่หน่วยปฏิบัติจะทำให้เกิดการปรับกระบวนการทำงานให้ตอบสนองต่อภาวะการณ์มีสุขภาพดีของประชาชน

3.3 คุณภาพและประสิทธิภาพในการบริการ มีแนวโน้มการแข่งขัน การพัฒนาคุณภาพบริการ และการพัฒนาคุณภาพมาตรฐานของสถานพยาบาลทุกประเภท ทุกระดับเกิดขึ้นแต่มีปัญหาการกระจายทรัพยากรสาธารณสุขไม่ทัดเทียมกันในภูมิภาค ส่งผลให้ปัญหาสุขภาพอนามัยของประชาชนในบางพื้นที่มีปัญหารุนแรง

3.4 ค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพ มีการใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลืองและไม่ประหยัด ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลในภาพรวมของสังคมสูงขึ้น

3.5 การมีส่วนร่วมของประชาชน การพึ่งตนเองและการมีส่วนร่วมในการรักษาพยาบาลของประชาชนในการดูแลสุขภาพตนเอง ครอบครัว และชุมชน โดยเน้นการสาธารณสุขมูลฐานยังทำได้ผลดีอย่างแท้จริงในบางพื้นที่เท่านั้น และขาดความยั่งยืนในการพัฒนา จำเป็นต้องส่งเสริมให้ประชาชนเห็นความสำคัญและหันมาพัฒนาสุขภาพของตนเอง ชุมชน และสังคมได้ด้วยตนเอง (จีระศักดิ์ เจริญพันธ์, 2559, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559)

สรุปผลกระทบทางสุขภาพ คือ ภาวะที่มีความสมบูรณ์ทั้งทางร่างกาย สิ่งที่ทำให้เกิดความไม่สมบูรณ์ขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น พฤติกรรม ความเชื่อ การเจ็บป่วย สภาพแวดล้อม เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านสุขภาพ เพื่อการที่ดีควรมีการประเมินเพื่อคุณภาพเพียงพอของสถานพยาบาล หรือความเสี่ยงของบุคคลในการปฏิบัติงาน

1.2.4 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

มนุษย์ย่อมเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม โดยที่สิ่งแวดล้อมเป็นตัวกำหนดแบบแผนชีวิตความเป็นอยู่ที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ แต่ขณะเดียวกันมนุษย์ก็เป็นตัวการสำคัญที่ทำให้สิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาเหตุจากการเพิ่มจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วทำให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมาก มีผลให้ความต้องการใช้ทรัพยากรเพิ่มอย่างรวดเร็วตามไปด้วย ประกอบกับปัจจุบันได้มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในกระบวนการผลิตและความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้ทรัพยากรสิ้นเปลืองอย่างรวดเร็วและยังส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดปัญหาหมอกพิษในสิ่งแวดล้อม (เนตรทราย นิสสัยสุข, 2556, หน้า 26, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559)

1) ความหมายของสิ่งแวดล้อม

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 (2535, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) มาตรา 4 ได้บัญญัติว่า สิ่งแวดล้อม หมายความว่า สิ่งต่าง ๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพที่อยู่รอบตัวมนุษย์ ซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์ได้ทำขึ้น

สุวัจน์ สวงวงศ์ (2540, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ให้ความหมายว่า “สิ่งแวดล้อมคือ ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบ ตัวมนุษย์ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต (จับต้องและมองเห็นได้) และนามธรรม (วัฒนธรรม แบบแผนประเพณี ความเชื่อ) มีอิทธิพลเกี่ยวข้องถึงกัน เป็นปัจจัยในการเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ผลกระทบจากปัจจัยหนึ่งจะมีส่วนเสริมสร้างหรือทำลายอีกส่วนหนึ่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สิ่งแวดล้อมเป็นวงจรและวัฏจักรที่เกี่ยวข้องกันไปทั้งระบบ” อย่างไรก็ตามสิ่งแวดล้อมอาจแยกออกเป็นลักษณะความสุข ยกตัวอย่าง สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ในลักษณะมโนภาพ คือ เศรษฐกิจ วัฒนธรรม ประเพณี ศาสนา กฎหมาย ระเบียบ กฎเกณฑ์ ฯลฯ

พงษ์วุฒิ สิทธิผล (2547, หน้า 10, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) สิ่งแวดล้อม หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบ ๆ คนเราทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ทั้งที่เป็นรูปธรรมและนามธรรม มีอิทธิพลเกี่ยวข้องถึงกันเป็นปัจจัยเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ผลกระทบจากปัจจัยหนึ่งจะเกิดผลเสริมสร้างหรือทำลายสิ่งอื่น ๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สิ่งแวดล้อมเป็นวงจรและวัฏจักรที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์ทั้งระบบ

วินัย วีระพัฒนานนท์ (2532, หน้า 1, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) สิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งที่อยู่โดยรอบหรือปะปนกันของสภาพภายนอกและภายในที่มีผลกระทบต่อชีวิต สิ่งที่อยู่โดยรอบที่มีผลต่อชีวิต โดยทั่ว ๆ ไปก็จะต้องหมายถึง ธรรมชาติ เช่น ดิน น้ำ อากาศ ฯลฯ แต่มนุษย์นั้นมีสิ่งที่อยู่ภายในที่มากกระทบต่อชีวิต มิใช่เพียงสิ่งแวดล้อมที่เป็นรูปธรรมเท่านั้น วัฒนธรรม ความเชื่อ ค่านิยม ฯลฯ ก็มีผลผูกพันความนึกคิดและกิจกรรมของมนุษย์ตั้งแต่เกิดจนตาย

ซึ่งเรียกว่า เป็นสิ่งแวดล้อมทางสังคมหรือสิ่งแวดล้อมที่เป็นนามธรรมด้วย ดังนั้น สิ่งแวดล้อมของมนุษย์จึงรวมทั้งสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางสังคมเข้าด้วยกัน

เกษม จันทรแก้ว (2540, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ให้นิยามความหมายสิ่งแวดล้อม หมายถึง สรรพสิ่งที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ให้ประโยชน์และโทษ และเห็นและไม่เห็นด้วยตาเปล่าเป็นรูปธรรมและนามธรรม สิ่งที่เป็นพิษและสิ่งที่ไม่เป็นพิษ ซึ่งสามารถกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าสิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งที่อยู่รอบ ๆ ตัวเรา

2) ประเภทของสิ่งแวดล้อม

ศศิณามตร์ แสงสวัสดิ์ (2550, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้ให้ความหมายไว้ว่าสิ่งแวดล้อม สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ (Natural environment) และสิ่งแวดล้อมที่มีมนุษย์สร้างขึ้น (Man-mode environment)

1. สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ (Natural environment) สิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ เช่น ป่าไม้ สัตว์ป่า อากาศ ดิน น้ำ มนุษย์ สิ่งเหล่านี้ต้องอาศัยสิ่งแวดล้อมอื่นประกอบ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทย่อย

1.1 สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical environment) หรือสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีชีวิต (A biotic environment) เช่น แร่ธาตุ อากาศ และเสียง

1.2 สิ่งแวดล้อมที่มีชีวิต (Biotic environment) เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ มีคุณสมบัติเฉพาะตัวของสิ่งที่มีชีวิต เช่น พืช สัตว์ และมนุษย์

2. สิ่งแวดล้อมที่มีมนุษย์สร้างขึ้น (Man-mode environment) ได้จากทรัพยากรดั้งเดิมแล้วมนุษย์เป็นผู้ดัดแปลง เช่น ถนน บ้านเมือง ซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมเป็นนามธรรม (Abstract หรือ Social environment) เช่น วัฒนธรรม ประเพณี การเมือง ศาสนา และกฎหมาย

2.1 สิ่งแวดล้อมที่เป็นรูปธรรม (Concrete environment) ได้แก่ บ้านเรือน ถนน สนามบิน เขื่อน โรงงาน วัด เป็นต้น

2.2 สิ่งแวดล้อมที่เป็นนามธรรม (Abstract environment) ได้แก่ ขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม ศาสนา กฎหมาย ระบบเศรษฐกิจ การเมืองการปกครอง เป็นต้น กิ่งแก้ว เลล (2539, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้กล่าวถึง สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติไว้ ดังนี้ สิ่งที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ เช่น ดิน น้ำ แร่ ป่าไม้ สัตว์ มนุษย์ แสงแดด ฯลฯ ต่างก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ จำแนกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ เป็นสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นมา มองเห็นได้ ได้แก่ บ้านเรือน ถนน สะพาน รถยนต์ เครื่องบิน เรือ และเจดีย์

2. สิ่งแวดล้อมทางสังคมหรือนามธรรม เป็นสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยความตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจ หรือเป็นการสร้างเพื่อความเป็นระเบียบของการอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข เช่น สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ในลักษณะมโนภาพ คือ เศรษฐกิจ วัฒนธรรม ประเพณี ศาสนา กฎหมาย เป็นต้น

3) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ม.ป.ป. อ้างถึงใน ปารีชาติ โชติยะ และชัยอนันต์ สุมทวนิช, 2539, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับหลักการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้ว่า หมายถึง การใช้หลักวิชาการในการทำนายหรือคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งทางบวกและทางลบของการดำเนิน โครงการพัฒนา ที่จะเกิดต่อสิ่งแวดล้อมในทุก ๆ ด้าน ทั้งทางทรัพยากรธรรมชาติทางเศรษฐกิจ และสังคม เพื่อจะได้หาทางป้องกันผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ในขณะเดียวกันก็มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งส่วนใหญ่ไม่สามารถฟื้นคืนกลับมาได้อย่างมีประโยชน์ มีประสิทธิภาพสูงสุด และคุ้มค่าที่สุด นอกจากนี้ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมยังใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจของนักบริหารว่าสมควรดำเนินการหรือไม่ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะเป็นประโยชน์อย่างมาก หากได้รับการนำมาในการวางแผนป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ขั้นตอนศึกษาความเหมาะสมของโครงการจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นภายหลังดำเนินโครงการไปแล้ว และเป็นวิสัยทัศน์ของนักบริหาร โครงการในยุคโลกาภิวัตน์ที่มุ่งเน้นการป้องกันมากกว่าการแก้ไข

ขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

1. การกลั่นกรองโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. การติดตามตรวจสอบ

ปารีชาติ โชติยะ และชัยอนันต์ สุมทวนิช (2539, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้พูดถึงการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environment impact assessment: EIA) ประกอบด้วยการศึกษาที่ครอบคลุมสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน คือ

1. ทรัพยากรกายภาพ เป็นการศึกษา เช่น ดิน น้ำ อากาศ และเสียง ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง
2. ทรัพยากรชีวภาพ หมายถึง การศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ ที่มีต่อระบบนิเวศน์ เช่น ป่าไม้ สัตว์ป่า ปะการัง เป็นต้น

3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ เป็นการศึกษาถึงการใช้อย่างไรจากทรัพยากรทั้งทางกายภาพและชีวภาพของมนุษย์ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน การเกษตรกรรม ระบบสาธารณสุข โภค ว่าได้รับผลกระทบอย่างไร

4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เป็นการศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดต่อมนุษย์ ชุมชน ระบบเศรษฐกิจ การประกอบอาชีพ วัฒนธรรม ประเพณี ความเชื่อ ค่านิยม รวมถึง ทักษะ คุณค่าความสวยงาม

สรุปได้ว่า สิ่งแวดล้อม คือ ทุกสิ่งที่อยู่รอบ ๆ ตัวเรานั้นเอง ไม่ว่าจะเป็นสิ่งมีชีวิตหรือไม่มีชีวิตก็ได้ เป็นสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นหรือธรรมชาติสร้างขึ้นมา เช่น อากาศ ดิน วัฒนธรรม ค่านิยม สิ่งเหล่านี้ยังส่งผลกระทบต่อแบบลูกโซ่ เพราะทุกสิ่งล้วนมีความเกี่ยวพันกัน ประเภทของสิ่งแวดล้อมนั้นมักจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ นั่นคือ สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ เช่น ดิน น้ำ เป็นต้น และสิ่งที่เกิดขึ้นโดยมนุษย์ เช่น ศาสนา กฎหมาย เป็นต้น สำหรับการประเมินผลกระทบนั้น คือ การทำนายหรือคาดเดาสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตโดยใช้หลักการ และวิธีการที่มีทำการประเมิน จึงจะทราบถึงผลกระทบ อีกทั้งยังเป็นแนวทางได้อีกด้วย สาเหตุที่ต้องมีการประเมินเนื่องจากสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาตินั้น มีอยู่อย่างจำกัดหรือใช้แล้วหมดไป จึงต้องมีการประเมินผลเพื่อให้งิจกรรมหรือโครงการนั้นมีประสิทธิภาพสูงที่สุด

2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ

ในการศึกษาเกี่ยวกับแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะนี้ จะศึกษาในประเด็นเรื่อง ความหมายของนโยบายสาธารณะ ความสำคัญของนโยบายสาธารณะ องค์ประกอบของนโยบาย วงจรนโยบายสาธารณะ การประเมินผลนโยบายสาธารณะ และความสำคัญของการประเมินนโยบายสาธารณะ (รมณ อินทวงษ์, 2556) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 ความหมายของนโยบายสาธารณะ

ความหมายของนโยบายสาธารณะนั้น มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้หลาย ความหมายด้วยกันดังต่อไปนี้

กวี รัชชช (2541, หน้า 3, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) กล่าวว่า นโยบายมีความหมาย 2 ลักษณะที่มี ความสัมพันธ์กัน ลักษณะที่หนึ่งมีความหมายถึงกิจกรรม (Activities) ส่วนอีก ลักษณะหนึ่งจะมีความหมายในฐานะที่เป็นศาสตร์ (Science) ซึ่ง 2 ลักษณะจะมีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ นโยบายสาธารณะในฐานะที่เป็นศาสตร์จะทำการศึกษาจากนโยบายสาธารณะที่เป็น กิจกรรมแล้วนำมาสะสมกันเป็นความรู้หรือเป็นวิชา (Subject) เพื่อประโยชน์ในการศึกษาที่จะได้ ทำให้การกำหนดนโยบายในฐานะที่เป็นกิจกรรมบรรลุผลอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

สมบัติ ธารงษ์วงศ์ (2546, หน้า 2, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะจะต้องเป็นกิจกรรมที่กระทำโดยรัฐบาล การตัดสินใจเลือกที่จะกระทำของรัฐบาลต้องคำนึงถึงคุณค่าของสังคมเป็นเกณฑ์โดยมุ่งที่จะตอบสนองความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

ถวัลย์ วรเทพพิพิงษ์ (2536, หน้า 2, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางปฏิบัติของรัฐบาล มีวัตถุประสงค์แน่นอนอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างแก้ปัญหาในปัจจุบัน ป้องกันปัญหาในอนาคตก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา

กรมท ทองธรรมชาติ (2538, หน้า 32, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) ได้กล่าวถึงนโยบายว่า คือ แนวทางที่แต่ละประเทศได้เลือกปฏิบัติไปเพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งที่กำหนดไว้อันเป็นวัตถุประสงค์ที่เชื่อกันว่าถ้าทำได้สำเร็จก็จะเป็นผลดีต่อประเทศของตน โดยทั่วไปนั้นรัฐบาลของประเทศจะตัดสินใจเลือกปฏิบัตินโยบายที่มีการเสี่ยงภัยน้อยที่สุดปฏิบัติได้ง่ายที่สุดและเป็นประโยชน์ต่อชาติมากที่สุด

กุลชน ธนาพงศธร (2530, หน้า 59, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) ได้แสดงทัศนะของนโยบายว่า ไม่ว่าจะเป็นการพิจารณาให้ความหมายในแง่มุมใดก็ตาม นโยบายของรัฐก็คือ แนวทางกว้าง ๆ ที่รัฐบาลของประเทศหนึ่ง ๆ ได้กำหนดขึ้นเป็นโครงการ แผนการ หรือหมายกำหนดการเอาไว้ล่วงหน้าเพื่อเป็นหนทางชี้แนะให้การปฏิบัติต่าง ๆ ตามมา ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่ได้วางไว้ตลอดจนเพื่อธำรงรักษาหรือเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ของชาตินั้น ๆ

ทินพันธ์ นาคะตะ (ม.ป.ป., หน้า 45, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) ได้กล่าวไว้ว่านโยบายของรัฐ หมายถึง สิ่งสำคัญสองประการ ประการแรก คือ แนวทางในการปฏิบัติของรัฐบาล ประการที่สอง คือ โครงการที่สำคัญ ๆ ซึ่งรัฐบาลจะต้องจัดให้มีขึ้น ด้วยการกำหนดเป้าหมายและวิธีปฏิบัติเพื่อให้บรรลุสิ่งดังกล่าว

ปิยะนุช เงินคล้าย (ม.ป.ป., หน้า 6, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางหรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐตัดสินใจว่าจะทำหรือไม่ทำ ภายใต้อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบ โดยกำหนดเป็นหลักการ แผนงานหรือโครงการ เพื่อก่อประโยชน์แก่สังคมและส่วนรวม

ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2546, หน้า 3, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) ได้สรุปว่า นโยบายสาธารณะ คือ นโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นโดยรัฐบาล ซึ่งอาจจะเป็นองค์กรหรือตัวบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงตามกฎหมายภายใต้ระบบการเมืองนั้น ๆ ทั้งนี้ นโยบายสาธารณะจะครอบคลุมตั้งแต่สิ่งที่รัฐบาลตั้งใจว่าจะกระทำหรือไม่กระทำ การตัดสินใจของรัฐบาลในการแบ่งสรรทรัพยากรหรือคุณค่าต่าง ๆ ในสังคมกิจกรรมหรือการกระทำต่าง ๆ ของรัฐบาล รวมจนถึงผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริง อันเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นติดตามมาจากการดำเนินงานของรัฐบาล

รุ่งเรือง สุขาภิรมย์ (2543, หน้า 16, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) ได้สรุปความหมายของนโยบายสาธารณะว่าเป็นนโยบายที่กำหนดขึ้นโดยองค์กรหรือตัวบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่ของรัฐ ซึ่งมีลักษณะสำคัญ 3 ประการ คือ (1) แสดงถึงแนวทางการดำเนินงานที่รัฐตั้งใจ (2) เป็นการกำหนดขึ้นล่วงหน้า (3) เป็นการนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์

ศุภชัย ขาวะประภาส (2533, หน้า 1, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) ได้กล่าวว่า กิจกรรมทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นระดับใดในหน่วยงานใด ล้วนมีกำเนิดมาจากความคิดอันเป็นกรอบนำทางว่าควรทำอะไร เมื่อใด ที่ไหน โดยใคร และอย่างไร หากปราศจากทิศทางที่แน่นอนชัดเจนในการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาล ความคิดหรือเจตนาที่เกิดขึ้นก่อนเช่นเดียวกัน จากนั้นค่อย ๆ พัฒนาชัดเจนขึ้น กลายเป็นกรอบกำหนดทิศทางและแนวทางการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของรัฐบาล ซึ่งในความหมายกว้าง ๆ คือ นโยบายของรัฐบาลหรือนโยบายสาธารณะ (Public Policy) นั่นเอง

สร้อยตระกูล (ตวยานนท์) อรรถมานะ (2543, หน้า 144, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) ได้กล่าวว่า นโยบายสาธารณะของภาครัฐบาลและนโยบายสาธารณะของหน่วยงานเอกชนที่มีได้แสวงหากำไร และมีได้สังกัดในภาครัฐบาล โดยนามาผสมผสานกันอันมีรัฐบาลเป็นแกนนำในการกำหนดนโยบายสาธารณะอย่างครอบคลุม ซึ่งมีการบ่งถึงแนวทางในการปฏิบัติงานหรือโครงการโดยมีการกำหนดเป้าหมาย (และ/ หรือปัญหาในสังคม) และวิธีการเพื่อให้บรรลุผล ทั้งนี้เพื่อรัฐจะได้จัดสรรคุณค่าต่าง ๆ ให้แก่ สังคมโดยรวม ในขณะที่เดียวกันองค์กรที่มีได้แสวงหากำไรและมีได้สังกัดกับรัฐบาลก็จะได้ช่วยรัฐบาลปฏิบัติงานเพื่อสาธารณประโยชน์ด้วยดังนั้นจึงสรุปได้ว่านโยบายสาธารณะเป็นแนวทางปฏิบัติของรัฐบาล มีวัตถุประสงค์แน่นอน อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างเพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบัน เพื่อป้องกันปัญหาในอนาคตหรือเพื่อก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา ตลอดจนรัฐบาลมีความจริงใจที่จะให้นำไปปฏิบัติ และผลจากการนำไปปฏิบัติแล้วอาจจะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวก็ได้

ความหมายนโยบายสาธารณะของ พิทยา บวรวัฒนา (2529) และศุภชัย ขาวะประภาส (2533)

นโยบายสาธารณะเป็นวิชาที่พยายามศึกษาว่ารัฐบาลเลือกทำ และไม่ทำอะไร เพราะเหตุใด รัฐบาลมีแนวทางปฏิบัติอย่างไร และการกระทำของรัฐบาลก่อให้เกิดผลอะไรบ้าง กล่าวอีกนัยหนึ่ง การศึกษานโยบายสาธารณะเป็นไปเพื่อทราบเหตุและผลของนโยบาย เหตุของนโยบายมีอะไรบ้าง ปัจจัยอะไรบ้างเป็นตัวกำหนดนโยบาย ผลของนโยบายสาธารณะมีอะไรบ้าง นโยบายของรัฐบาลสามารถแก้ไขบรรเทาปัญหาในสังคมมากน้อยแค่ไหนอย่างไร (พิทยา บวรวัฒนา, 2529, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556)

นโยบายสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นระดับใด ในหน่วยงานใดล้วนมีกำเนิดมาจากความคิดอันเป็นกรอบนำทางว่า ควรจะทำอะไร ที่ไหน และอย่างไร หากปราศจากความคิดที่ชัดเจน การกระทำที่ตามมาคงปราศจากทิศทางที่ แน่นอน ชัดเจนในการดำเนินกิจการของรัฐบาล ความคิด หรือเจตนารมณ์ ก็เกิดขึ้นก่อน เช่นเดียวกัน จากนั้นค่อยๆ พัฒนาชัดเจนขึ้น กลายเป็นกรอบกำหนดทิศทาง และแนวดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของรัฐบาลซึ่งในความหมายกว้างๆ ก็คือ นโยบายของรัฐบาล หรือนโยบายสาธารณะนั่นเอง (ศุภชัย ยาวะประภาส, 2533, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556)

จากคำนิยามหรือความหมายดังกล่าวข้างต้น สามารถผนวกรวมเอาแนวคิดของนักวิชาการทั้งหมดเข้าด้วยกัน พอสรุปได้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางปฏิบัติอย่างกว้างๆ ที่รัฐบาลประกาศหรือตัดสินใจเลือกที่จะกระทำ หรือไม่กระทำอันจะเป็นเครื่องชี้แนวทางปฏิบัติที่จะทำให้บรรลุผลงานตามเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่วางไว้ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงการสนองตอบความต้องการของประชาชน โดยส่วนรวมเป็นหลัก

2.2 ความสำคัญของนโยบายสาธารณะ

2.1 ฝ่ายรัฐบาล ถ้านโยบายที่รัฐบาลกำหนดขึ้นสอดคล้องตามความต้องการของประชาชน จะทำให้รัฐบาลได้รับความศรัทธาเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับชมชอบ

2.2 ฝ่ายข้าราชการ ถ้านโยบายเป็นรูปธรรม/เฉพาะเจาะจงปฏิบัติได้และวัดได้ก็จะช่วยให้ข้าราชการ/ ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมีความเข้าใจในแนวทางการดำเนินงาน และเป้าหมาย/ วัตถุประสงค์ได้ง่าย และสอดคล้องตรงกัน อันจะส่งผลให้นโยบายนั้นบรรลุสัมฤทธิ์ผลที่ต้องการได้

2.3 ฝ่ายประชาชน นโยบายของพรรคการเมืองทำให้ประชาชนสามารถตัดสินใจเลือกผู้สมัคร/ พรรคการเมืองที่ผู้สมัครรับเลือกตั้งสังกัดได้ง่ายและสะดวกมากขึ้น

2.3 องค์ประกอบของนโยบาย

แอนเดอร์สัน (Anderson, 1994, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) กล่าวว่า องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะมีดังนี้

ประเด็นที่ 1 นโยบายเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกระทำที่มีเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ชัดเจน มากกว่าการกระทำโดยบังเอิญหรือไม่ตั้งใจ

ประเด็นที่ 2 นโยบายประกอบด้วยชุดหรือแบบแผนการกระทำที่ต่อเนื่องกัน โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ มากไปกว่าการตัดสินใจเฉพาะเรื่อง และการตัดสินใจที่แยกจากกัน

ประเด็นที่ 3 นโยบายสาธารณะเกิดขึ้นเพื่อตอบสนองข้อเรียกร้องในเชิงนโยบายหรือการเรียกร้องของผู้ขอให้มีการกระทำหรือควั่นการกระทำในเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับสาธารณะ

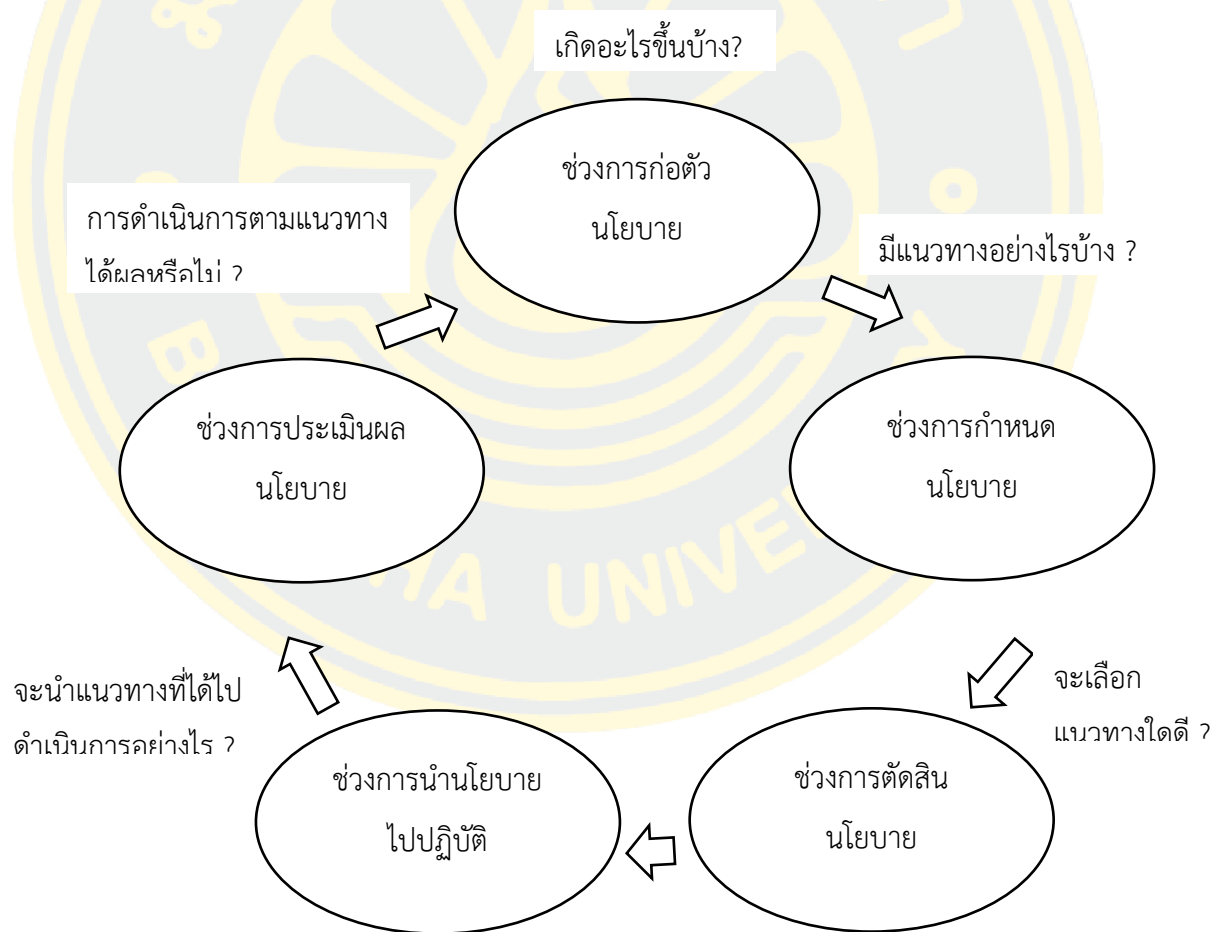
ประเด็นที่ 4 นโยบายเกี่ยวข้องกับสิ่งที่รัฐบาลกระทำจริงๆ ไม่เป็นเพียงสิ่งที่ตั้งใจจะทำหรือพูดว่ากำลังจะทำ

ประเด็นที่ 5 นโยบายสาธารณะอาจเป็นไปได้ทั้งในเชิงบวกหรือเชิงลบ

ประเด็นที่ 6 นโยบายสาธารณะจะต้องอยู่บนพื้นฐานของกฎหมายหรืออำนาจที่ชอบธรรม

2.4 วงจรนโยบายสาธารณะ

วงจรนโยบายสาธารณะ (Public Policy Process/ Public Policy Cycle) ประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้ (รมณ อินทวงษ์, 2556)



ภาพที่ 2 วงจรนโยบายสาธารณะ

1) การก่อตัวนโยบาย (Policy Formation) เป็นขั้นตอนแรกของกระบวนการนโยบายเริ่มต้นด้วยการวิเคราะห์ลักษณะสภาพของปัญหาสาธารณะว่าปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาอะไรเกิดขึ้นกับคนกลุ่มใด มีผลกระทบต่อสังคมอย่างไร จนเกิดเป็น Public Issue/ Public Problem

Public Issue หมายถึง สิ่งที่เป็นประเด็นถกเถียงกันของสังคม แต่ยังไม่เป็นประเด็นปัญหา

Public Problem หมายถึง สิ่งที่เป็นปัญหาของสังคม

การระบุปัญหาที่ชัดเจน เป็นพื้นฐานในการกำหนดวัตถุประสงค์ เพื่อแก้ปัญหาให้สอดคล้องกับสภาพปัญหา

การก่อตัวนโยบายสาธารณะ จึงเริ่มต้นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนโยบาย (Public Issue/Public Problem) ตระหนัก และระบุปัญหา กลั่นกรองปัญหา จัดระเบียบวาระนโยบาย กำหนดวัตถุประสงค์โดยปัญหาสาธารณะจะกลายเป็นประเด็นเชิงนโยบายหรือเข้าสู่วาระ และได้รับความสนใจจากผู้กำหนดนโยบายสาธารณะ ต้องมีคุณลักษณะ ดังนี้

1.1) เกิดขึ้นตามธรรมชาติ หรือ ความรุนแรงทางการเมือง เช่น ปัญหาน้ำท่วม ภัยแล้ง เป็นต้น

1.2) มีการแตกตัวและขยายวงกว้างออกไป เช่น ปัญหาความเป็นเมือง เป็นต้น

1.3) มีความกระเทือนต่อความรู้สึกและเป็นที่สนใจของสื่อมวลชนทั่วไป เช่น ปัญหาอาชญากรรม แรงงานเด็ก เป็นต้น

1.4) มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เช่น ปัญหามลภาวะเป็นพิษ เป็นต้น

1.5) มีลักษณะท้าทายต่ออำนาจและความชอบธรรมของรัฐ เช่น ปัญหาการแบ่งแยกดินแดน เป็นต้น

1.6) เป็นเรื่องร่วมสมัย เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาโรคเอดส์ เป็นต้น

เมื่อทราบลักษณะปัญหานโยบายที่ชัดเจนแล้ว จะต้องกำหนดวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาให้ชัดเจน โดยการกำหนดวัตถุประสงค์ของนโยบาย สามารถทำให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของนโยบายที่จะต้องทำ และการเลือกใช้นโยบายให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการ นอกจากนี้วัตถุประสงค์ยังเป็นปัจจัยกำหนดทิศทางของทางเลือกนโยบายที่จะนำไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ และเป็นเกณฑ์ในการประเมินผลสำเร็จของนโยบายว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้มากน้อยเพียงใด

2) การกำหนดนโยบาย (Policy Formulation) เป็นขั้นตอนที่ 2 ของกระบวนการนโยบาย ซึ่งการกำหนดนโยบายถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้น ซึ่งจะก่อให้เกิดพฤติกรรมการเมืองและการบริหารอื่นๆ ตามมา การกำหนดนโยบายสาธารณะในปัจจุบันมิใช่เป็นภารกิจผูกขาดที่เป็นของรัฐโดยเฉพาะ

ผู้มีบทบาทในการกำหนดนโยบายสาธารณะ ประกอบด้วย ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ และองค์กรอิสระต่าง ๆ

การกำหนดนโยบาย ต้องศึกษาในเรื่องของตัวแสดงในกระบวนการนโยบายสาธารณะ (Actors) และตัวแบบเพื่อการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ (Model) ดังนี้

ตัวแสดง เป็นองค์ประกอบที่สำคัญ โดยตัวแสดงในนโยบายสาธารณะสามารถแบ่งได้ ดังนี้คือ

- 2.1) ตัวแสดงในภาครัฐ
- 2.2) ตัวแสดงในภาคสังคม
- 2.3) ตัวแสดงในระบบระหว่างประเทศ

3) การตัดสินใจนโยบาย (Policy Decision) หมายถึง การเลือกวิถีทางหรือแนวนโยบายที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ตามต้องการ อาจรวมถึงนโยบายเทคนิคและกลยุทธ์ต่างๆ ที่สามารถแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี หลักจริยธรรมหรือคุณธรรมมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อค่านิยมที่เป็นรากฐานสำคัญในการเลือกนโยบาย รูปแบบการตัดสินใจนโยบายอาจพิจารณาได้จากลักษณะดังต่อไปนี้

3.1) การต่อรอง (Bargaining) ในกระบวนการตัดสินใจ การต่อรองเป็นกระบวนการทางการเมืองที่สำคัญ ซึ่งบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ซึ่งอยู่ในตำแหน่งที่มีอำนาจ ทำการเจรจาเพื่อปรับเป้าหมายที่ไม่สอดคล้องกันให้เป็นที่ยอมรับร่วมกัน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับในการนำนโยบายไปปฏิบัติ กล่าวโดยสรุป การต่อรองหมายถึง การเจรจาต่อรอง (Negotiation) การให้และการรับ (Give-and-take) และการประนีประนอม (Compromise) การต่อรองอาจกระทำโดยเปิดเผย (Explicit) หรือบอกเป็นนัย (Implicit) ถ้าเป็นการกระทำโดยเปิดเผย หัวหน้ากลุ่มหรือผู้บริหารจะกล่าวถึงข้อตกลง (Agreement) อย่างชัดเจนเพื่อป้องกันความเข้าใจที่ผิดพลาด อย่างไรก็ตามมีการต่อรองบ่อยครั้งที่มีได้กระทำอย่างชัดเจนและตรงไปตรงมา ทำให้ข้อตกลงมีลักษณะคลุมเครือ ในกรณีเช่นนี้มักใช้วลีประเภท “การสนับสนุนในอนาคต” (Future Support) หรือ “มีแนวโน้มที่จะเห็นด้วย” (Favorable Disposition) หรือ “ความร่วมมือในอนาคต” (Future Cooperation) เป็นต้น โดยทั่วไปการต่อรองอาจจำแนกได้ 3 ประการ คือ

ประการแรก การต่อรองทางลับ (Logrolling) เป็นวิธีการต่อรองเพื่อขอรับการสนับสนุนจากผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือมีความสนใจเพียงเล็กน้อยต่อประเด็นนโยบายของผู้เสนอ ซึ่งโดยปกติจะเป็นการแลกเปลี่ยนการสนับสนุนซึ่งกันและกัน และไม่เป็นที่เปิดเผยชัดเจน (Implicit) หรือเป็นการกระทำในทางลับ

ประการที่สอง การให้รางวัล (Side Payment) เป็นการต่อรองที่มีข้อตกลงว่าจะให้รางวัล (Rewards) แก่ผู้ให้การสนับสนุน (Prospective Supporters) ที่มีได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับการตัดสินใจ แต่อาจมีบทบาทในการผลักดันให้ผู้ตัดสินใจเห็นคล้อยตาม อาทิเช่น การให้งบประมาณสนับสนุนพิเศษแก่กลุ่มผลประโยชน์ที่มีบทบาทในการสนับสนุนผู้ตัดสินใจนโยบายและเป็นกลุ่มที่ผู้ตัดสินใจนโยบายให้ความสำคัญหรือให้ความสำคัญ เป็นต้น

ประการที่สาม การประนีประนอม (Compromise) เป็นการต่อรองอย่างเปิดเผยโดยเน้นที่เรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ (Single Issue) และเกี่ยวข้องกับคำถามว่า “มากกว่าหรือน้อยกว่า” หรือ การได้ครั้งหนึ่งดีกว่าไม่ได้อะไรเลย การประนีประนอมจะก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนความแตกต่าง โดยยกเลิกข้อแตกต่างบางประการเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อตกลง ซึ่งตรงกันข้ามกับการต่อรองทางลับที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงข้อเสนอ นโยบายแต่อย่างใด

3.2) การโน้มน้าว (Persuasion) คือ ความพยายามที่จะทำให้กลุ่มการเมืองอื่นเชื่อมั่นในความถูกต้องต่อข้อเสนอ นโยบายของตนหรือเชื่อมั่นในฐานะตำแหน่งของตนที่จะเป็นเสมือนหลักประกันต่อผู้สนับสนุน และทำให้ผู้สนับสนุนยอมรับ (Adopt) ข้อเสนอด้วยความเต็มใจซึ่งตรงกันข้ามกับการต่อรอง (Bargaining) เพราะการโน้มน้าวเป็นการแสวงหาการสนับสนุนโดยปราศจากการปรับเปลี่ยนข้อเสนอของตน ทั้งนี้โดยใช้ข้อเท็จจริง ข้อมูลประจักษ์และเหตุผลเป็นเครื่องมือในการเจรจา อย่างไรก็ตามความสำเร็จของการโน้มน้าว นอกจากจะขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง ข้อมูลประจักษ์ และเหตุผลต่าง ๆ แล้ว ยังขึ้นอยู่กับศิลป์ (Art) ภาวะผู้นำ (Leadership) รวมทั้งความน่าเชื่อถือของผู้เจรจาโน้มน้าวอีกด้วย ดังนั้น การโน้มน้าวจึงมิใช่เป็นสิ่งที่จะทำให้สำเร็จได้โดยง่าย แต่เป็นรูปแบบที่เกิดขึ้นเสมอในกระบวนการทางการเมือง เพื่อแสวงหาการสนับสนุนการตัดสินใจนโยบายให้ประสบความสำเร็จ

3.3) คำสั่ง (Command) เป็นลักษณะของการแสวงหาการสนับสนุนประการหนึ่ง คำสั่งเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ตามลำดับชั้น (Hierarchy) ระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชา คำสั่งเป็นการแสดงถึงการใช้อำนาจของผู้ที่มีตำแหน่งสูงกว่า เพื่อตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ที่มีผลต่อผู้ใต้บังคับบัญชา โดยอาจใช้การให้รางวัลและการลงโทษเป็นเครื่องมือในการสั่งการให้ได้ผล เพื่อให้ผู้รับคำสั่งตัดสินใจตามที่ตนต้องการ อาทิเช่น การที่หัวหน้าพรรคการเมืองสั่งให้สมาชิกพรรคสนับสนุนการตัดสินใจของตน โดยมีเงื่อนไขว่าจะให้การสนับสนุนในการดำรงตำแหน่งทางการเมืองหรือให้การสนับสนุนด้านการเงินในการสมัครรับเลือกตั้งคราวต่อไปหรือการที่นายกรัฐมนตรี สั่งการให้รัฐมนตรีสนับสนุนการตัดสินใจนโยบายของตนหากรัฐมนตรีคนใดไม่ปฏิบัติตาม นายกรัฐมนตรีอาจขู่ว่าจะปลดออกจากตำแหน่ง เป็นต้น ดังนั้น การใช้คำสั่งจึงเป็นรูปแบบสำคัญรูปแบบหนึ่งของการตัดสินใจนโยบาย

4) การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation) หมายถึง การเลือกวิถีทางหรือ แนวนโยบายที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ตามต้องการ ซึ่งหลักจริยธรรมหรือ คุณธรรมมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อค่านิยมที่เป็นรากฐานสำคัญในการเลือกนโยบายการพิจารณา ทางเลือกนโยบาย

4.1) ประสิทธิภาพ Effectiveness ความสามารถในการบรรลุเป้าหมายของทางเลือก

4.2) ประสิทธิภาพ Efficiency ความสามารถในการผลิตผลผลิต โดยเปรียบเทียบจากต้นทุน

4.3) ความพอเพียง Adequacy ความสามารถของการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายภายใต้ เงื่อนไขของทรัพยากรที่มีอยู่

4.4) ความเป็นธรรม Equity การกระจายตัวของผลการดำเนินการตามนโยบายต่อ ประชาชนในสังคมทฤษฎีความเป็นธรรมในนโยบาย/ ความหมายนโยบายสาธารณะที่ดี

4.5) การตอบสนอง Responsiveness ความสามารถในการเติมเต็มความต้องการของ ประชาชนกลุ่มต่าง ๆ

4.6) ความเหมาะสม Appropriateness การพิจารณาเชิงคุณค่าและความเป็นไปได้ในทาง ปฏิบัติ

5) การประเมินผลนโยบาย (Policy Evaluation) เพื่อให้ทราบผลว่าการนำนโยบายไปสู่การ ปฏิบัติเป็นไปตามเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์หรือไม่ ในกรณีที่ไม่นับเป็นไปตามเป้าหมายจะได้มีการ ปรับปรุง/ แผนงาน/ โครงการ ให้บรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์มากขึ้นเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้รู้ ว่า แผน/ แผนงาน/ โครงการนั้นควรจะดำเนินการต่อไปหรือยุติจุดมุ่งหมายของการประเมินผล โครงการมักจะมี คำถามอยู่ตลอดเวลาว่า ประเมินผลเพื่ออะไร - หรือ - ประเมินผลไปทำไม ปฏิบัติงานตามโครงการแล้วไม่มีการประเมินผลไม่ได้หรือ ตอบได้เลยว่าการบริหารแนวใหม่หรือ การบริหารในระบบเปิด (Open System) นั่นถือว่าการประเมินผลเป็นขั้นตอนที่สำคัญมากซึ่ง จุดมุ่งหมายของการประเมินผลโครงการมีดังนี้

5.1) เพื่อสนับสนุนหรือยกเลิก การประเมินผลจะเป็นเครื่องมือช่วยตัดสินใจว่าควรจะ ยกเลิกโครงการหรือสนับสนุนให้มีการขยายผลต่อไป โดยเฉพาะการมีโครงการใหม่ๆ ยังมีได้จัดทำ ในรูปของโครงการทดลองซึ่งมีโอกาสจะผิดพลาดหรือล้มเหลวได้ง่าย ความล้มเหลวของโครงการ จึงมิใช่ความล้มเหลวของผู้บริหารเสมอไปดังนั้นถ้าเรา ประเมินผลแล้วโครงการนั้นสำเร็จตามที่ กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายไว้ก็ควรดำเนินการต่อไป แต่ถ้าประเมินผลแล้วโครงการนั้นมี ปัญหาหรือมีผลกระทบเชิงลบมากกว่า เราควรจะยกเลิกไป

5.2) เพื่อทราบถึงความก้าวหน้าของการปฏิบัติงานตามโครงการว่าเป็นไปตามที่กำหนด วัตถุประสงค์และเป้าหมายหรือกฎเกณฑ์ หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้เพียงใดกลุ่มนโยบายสาธารณะ

5.3) เพื่อปรับปรุงงาน ถ้าเรานำโครงการไปปฏิบัติแล้ว พบว่าบางโครงการไม่ได้เสียทั้งหมด แต่ก็ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ทุกข้อ เราควรนำโครงการนั้นมาปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น โดยพิจารณาว่าโครงการนั้นบกพร่องในเรื่องใด เช่น ขาดความร่วมมือของประชาชนขาดต่อค่านิยมของประชาชน ขาดการประชาสัมพันธ์หรือสมรรถนะขององค์กรที่รับผิดชอบต่ำ เมื่อเราทราบผลของการประเมินผล เราก็จะได้ปรับปรุงแก้ไขให้ตรงประเด็น

5.4) เพื่อศึกษาทางเลือก โดยปกติในการนำโครงการไปปฏิบัตินั้น ผู้บริหารโครงการจะพยายามแสวงหาทางเลือกที่ดีที่สุด จากทางเลือกอย่างน้อย 2 ทางเลือก ดังนั้น การประเมินผลจะเป็นการเปรียบเทียบทางเลือกก่อนที่จะตัดสินใจเลือกทาง เลือกใดปฏิบัติ ทั้งนี้ เพื่อลดความเสี่ยงให้น้อยลง

5.5) เพื่อขยายผล ในการนำโครงการไปปฏิบัติ ถ้าเราไม่มีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เราอาจจะไม่ทราบถึงความสำเร็จของโครงการ แต่ถ้าเราประเมินผลโครงการเป็นระยะสม่ำเสมอ ผลปรากฏว่าโครงการนั้นบรรลุผลสำเร็จตามที่กำหนดวัตถุประสงค์เราก็ควรจะขยายผลโครงการนั้นต่อไป แต่การขยายผลนั้นมีได้หมายความว่าขยายไปได้ทุกพื้นที่การขยายผลต้องคำนึงถึงมิติของประชากร เวลา สถานที่ สถานการณ์ต่าง ๆ ปลูกพืชเมืองหนาวจะประสบความสำเร็จดีในพื้นที่ภาคเหนือ แต่ถ้าขยายผลไปยังภูมิภาคอื่นอาจจะไม่ได้ผลดีเสมอไปเพราะต้องคำนึงถึงลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศ เชื้อชาติ ค่านิยม ฯลฯ ดังนั้นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงคือสิ่งที่นำไปในพื้นที่หนึ่งอาจได้ผลดี แต่นำไปขยายผลในพื้นที่หนึ่งอาจไม่ได้ผลหรือสิ่งที่เคยทำได้ผลดีในช่วงเวลาหนึ่ง อาจจะไม่ได้ผลดีในอีกช่วงเวลาหนึ่ง

2.5 การประเมินผลนโยบายสาธารณะ

“การประเมินผลนโยบายสาธารณะ” (Public Policy Evaluation) หรือ “การวิจัยประเมินผล” (Evaluation Research) หรือ “การประเมินผลโครงการ” (Program Evaluation) เป็นเรื่องเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน กล่าวคือ เป็นวิจัยประยุกต์มุ่งกระทำเพื่อนแก้ปัญหาสังคมโดยมีแรงผลักดันมาจากประชาชนผู้เสียหายต้องการทราบว่างบประมาณที่ใช้ไปตามนโยบายและแผนนั้นบรรลุผลมากน้อยเพียงใดและมีปัญหาอะไรที่จะต้องแก้ไขปรับปรุงบ้าง ขณะเดียวกันทางวิชาการถือว่าเป็นการใช้วิทยาศาสตร์เพื่อค้นหาความจริงตามปรัชญานิยม (Positivism) (Fischer, 1982, p. 313)

ในแง่ของความหมายนั้น การประเมินผลนโยบายสาธารณะหรือการวิจัยประเมินผลมีความหมายหลายอย่าง ขึ้นอยู่กับจุดเน้นที่นักวิชาการต้องการเน้นตัวอย่างความหมายที่นักวิชาการได้ให้ไว้ดังต่อไปนี้ (เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ, 2555, หน้า 4, อ้างถึงใน รณณ อินทวงษ์, 2556)

ครอนบาค (Cronbach, 1963, p. 672) นิยามว่า การประเมินผลเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูล และใช้ข้อมูลเพื่อตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการ

ไวส์ (Weiss, 1972, p. 4, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) อธิบายว่า เป้าประสงค์ของการวิจัยประเมินผล คือ การวัดผลกระทบของโครงการต่อจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้ เพื่อเป็นแนวทางที่มีประโยชน์ต่อการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการและการปรับปรุงโครงการที่ตามมา

มอแรล (Morell, 1979, p. 1, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) อธิบายว่า การประเมินผลโครงการ ได้กลายเป็นรูปแบบหนึ่งของวิจัยทางสังคมศาสตร์ซึ่งแตกต่างจากรูปแบบการวิจัยที่มีมาก่อนอย่างเห็นได้ชัดตรงที่มีสมรรถนะอันเป็นลักษณะเฉพาะที่มุ่งแก้ปัญหาสังคม

รูทแมน (Rutman, 1984, p. 10, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) นิยามว่า การประเมินผลโครงการเป็นการใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์วัดผลจากการนานโยบายไปปฏิบัติและวัดผลลัพธ์ของโครงการ เพื่อเป้าประสงค์ในการตัดสินใจ

แพตตัน (Patton, 1986, p. 14, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) นิยามว่า การประเมินผลโครงการเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรม ลักษณะและผลลัพธ์ของโครงการอย่างเป็นระบบ เพื่อใช้ประโยชน์โดยใช้บุคคลที่เจาะจง เพื่อลดความไม่แน่นอนอน ปรับปรุงประสิทธิผล และการตัดสินใจเกี่ยวกับสิ่งที่โครงการกำลังทำและมีผลกระทบ

บิงแฮม และเฟลบิงเกอร์ (Bingham & Felbinger, 1989, p. 3, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) นิยามว่า การประเมินผลโครงการของหน่วยงานหรือนโยบายของฝ่ายนิติบัญญัติ คือการใช้วิธีการอย่างเป็นวิทยาศาสตร์เพื่อประมาณค่าความสำเร็จของการนานโยบายไปปฏิบัติและผลลัพธ์ของโครงการหรือนโยบายที่เกิดขึ้นเพื่อเป้าประสงค์ในการตัดสินใจ

รอยซี และฟรีแมน (Rossi & Freeman, 1993, p. 3, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) นิยามว่า การวิจัยประเมินผลเป็นการประยุกต์วิธีการวิจัยทางสังคมอย่างเป็นระบบ เพื่อประเมินกรอบแนวคิด การออกแบบการนานโยบายไปปฏิบัติและประโยชน์ของแผนการแทรกแซงทางสังคมหรืออีกนัยหนึ่งเป็นกรณีที่นักประเมินผลใช้ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมเพื่อใช้ดุลพินิจตัดสินใจและปรับปรุงวิธีการดำเนินนโยบายและโครงการที่ให้บริการ ตั้งแต่ขั้นตอนขั้นแรกสุดของโครงการ ได้แก่ การนิยามและออกแบบโครงการไปจนกระทั่งถึงขั้นการพัฒนาและนำโครงการไปปฏิบัติ

รอยส์ ไทเออร์ แพ็คเจ็ต และโลแกน (Royse, Thyer, Padgett, & Logan, 2001, p. 11, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) นิยามว่า การประเมินผลโครงการเป็นการวิจัยประยุกต์ที่ใช้ในส่วนของการบริหารจัดการซึ่งกระทำเพื่อช่วยคนตัดสินใจทางการบริการเกี่ยวกับแผนการให้บริการต่างจากการวิจัยที่เน้นการสร้างทฤษฎี เพราะการวิจัยที่สร้างทฤษฎีมุ่งเน้นการสร้างทฤษฎี แต่การ

ประเมินผลโครงการเป็นการตรวจสอบให้บริการเพื่อเหตุผลในทางปฏิบัติ ผู้ตัดสินใจอาจต้องการรู้ว่าโครงการบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ มีคุณค่าพอที่จะได้รับงบประมาณในปีต่อไปหรือไม่

ฟิตซ์แพตทริก แซนดส์ และ วอร์เทน (Fitzpatrick, Sanders, & Worthen, 2004, p. 5, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) นิยามว่า การประเมินผลเป็นการบ่งชี้ สร้างความกระจ่าง และประยุกต์ใช้ในเกณฑ์ที่สามารถอธิบายได้ เพื่อกำหนดคุณค่าของสิ่งที่ประเมิน

คณะกรรมการร่วมว่าด้วยมาตรฐานสำหรับการประเมินผลทางการศึกษา (The Joint Committee for Education Evaluation, 2003 cited in Stufflebeam & Shinkfield, 2007, p. 9, อ้างถึงใน รมณ อินทวงษ์, 2556) นิยามว่า การประเมินผลเป็นการประเมินค่าหรือตัดสินความดีแก่สิ่งหนึ่ง จากความต่างๆ ที่กล่าวมาทั้งหมดสรุปได้ว่า การประเมินผลนโยบายสาธารณะเป็นการศึกษาหาข้อมูลผลลัพธ์ของนโยบายที่ได้กระทำไปว่ามีผลดีหรือผลเสียอย่างข้างใต้นำมาปรับปรุงแก้ไขนโยบายถ้าเกิดผลดีควรกระทำต่อและถ้าเกิดผลเสียมากกว่าผลดีรัฐบาลควรจะยุตินโยบายหรือไม่

2.6 ความสำคัญของการประเมินนโยบายสาธารณะ

การประเมินนโยบายสาธารณะ (รมณ อินทวงษ์, 2556) มีความสำคัญดังนี้

สาเหตุที่หน่วยงานภาครัฐควรต้องมีการประเมินผลนโยบาย ทั้งก่อนดำเนินการ ระหว่างการดำเนินการ และหลังการดำเนินการ เนื่องจากต้องมีการติดตาม ตรวจสอบอยู่เสมอว่านโยบายหรือแผนงาน และโครงการต่าง ๆ ซึ่งเป็นส่วนประกอบของนโยบายสาธารณะนั้น ได้มีการปฏิบัติอย่างถูกต้องหรือไม่ เพียงใด มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานเพียงใดมีปัญหา และอุปสรรคหรือข้อบกพร่องเกิดขึ้นหรือไม่อย่างไร มีการเบี่ยงเบนไปจากนโยบายที่กำหนดไว้ตั้งแต่ต้นหรือไม่ ถ้ามีเบี่ยงเบนเพราะเหตุใดจะได้หาทางแก้ไขปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติในโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป เพราะนโยบายบางอย่างเหมาะสมสำหรับสถานการณ์และสภาพแวดล้อมหนึ่ง แต่เมื่อสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไปนโยบายนั้นอาจนำไปใช้ไม่บรรลุผลสำเร็จได้ นโยบายสาธารณะจึงต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับเหตุการณ์ดังกล่าวด้วยการประเมินผลนโยบายสาธารณะจึงมีความสำคัญและมีความจำเป็นยิ่ง เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องหรือมีผลต่อประชาชนทั้งประเทศหรือเป็นผลต่อส่วนร่วมของชาติ

เนื่องจากการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัตินั้นจะเกี่ยวข้องกับหน่วยงานและบุคคลหลายๆ ฝ่าย ทั้งหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบนโยบายนั้น โดยตรง หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น มหาวิทยาลัย องค์กรเอกชน รวมทั้งประชาชนที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนั้น ที่ผ่านมามักจะพบว่าทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมิได้ให้ความสำคัญกับการประเมินผลนโยบายสาธารณะเท่าที่ควร เช่น ไม่ค่อยสนับสนุนให้มีการประเมินผลโครงการอย่างเป็นระบบ หรือมีการประเมินผลโครงการแต่เป็นการ

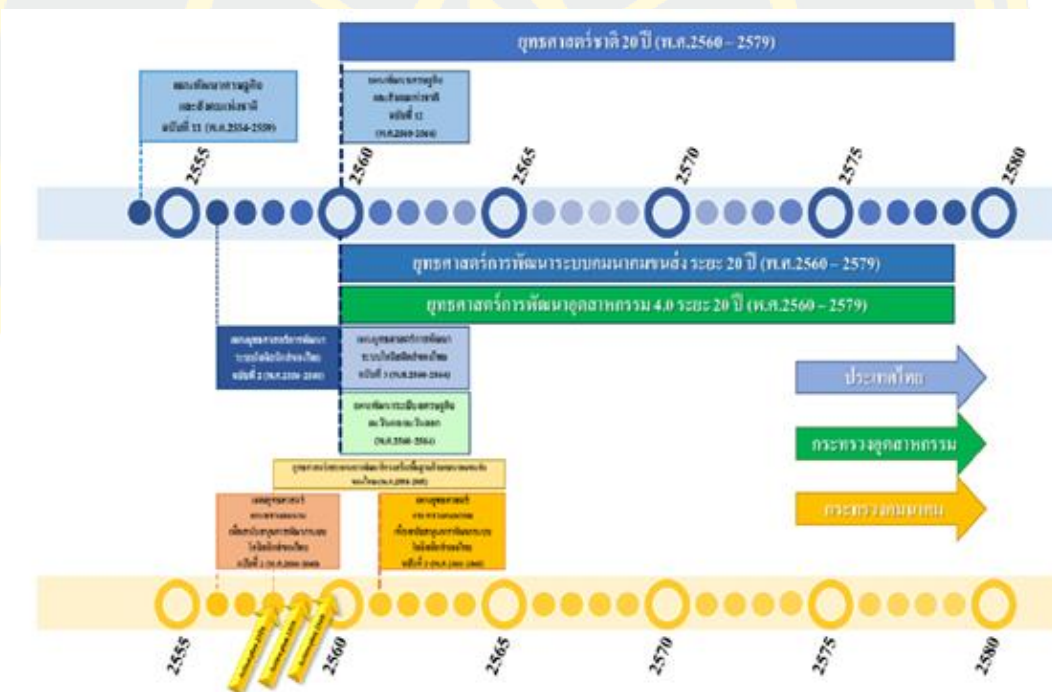
ประเมินผลที่ขาดความแม่นยำ และเชื่อถือได้ ทั้งนี้เพราะการประเมินผลจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะวัดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของนโยบาย สมรรถนะของหน่วยงานที่ปฏิบัติตลอดจนประสิทธิผลและประสิทธิภาพของนโยบายต่างๆ ด้วย หน่วยงานบางหน่วยงานจึงไม่มีการประเมินผลนโยบายสาธารณะอย่างจริงจัง ความคิดเช่นนี้เป็นความคิดที่ไม่ถูกต้องซึ่งผู้บริหารจะต้องเปลี่ยนค่านิยมและแนวคิดเสียใหม่ โดยชี้ให้ผู้ปฏิบัติงานเห็นความสำคัญของการประเมินผล เพราะถ้ามีการประเมินผลนโยบายอย่างถูกต้องเป็นระบบ และนำผลการประเมินนั้นมาใช้อย่างจริงจังย่อมทำให้เกิดประโยชน์หลายประการ โดยเฉพาะจะทำให้ทราบผลของการปฏิบัติตามนโยบายนั้นว่าบรรลุวัตถุประสงค์เพียงใด มีข้อผิดพลาดใดบ้าง อะไรเป็นปัญหาและอุปสรรคของการน่านโยบายไปปฏิบัติ เพื่อนำผลการประเมินไปปรับปรุงแก้ไขนโยบายให้เหมาะสมต่อไป หรือถ้าประเมินผลแล้วปรากฏว่าล้มเหลวเกิดผลกระทบทางลบมาก ก็อาจตัดสินใจคืนนโยบายนั้นได้ หรือถ้านโยบายนั้นบังเกิดผลดีต่อส่วนรวมก็จะดำเนินการต่อไปอีกเรื่อยๆ และขยายผลไปหลายๆ พื้นที่ จึงมีคำกล่าวที่ว่า “ถ้าไม่มีการประเมินผล ย่อมเหมือนพายเรือในอ่าง เราจะไม่รู้ความก้าวหน้าหรือข้อบกพร่อง ก็เหมือนกับสิ่งที่เราคิดหรือวางแผนไว้แล้วนำไปปฏิบัติ แต่เราทิ้งไม่สนใจการประเมิน” “การประเมินผล” จึงเปรียบเสมือนการหาใครสักคนเอากระจกมาส่องให้เราได้ดูหน้าตัวเอง ถ้ากระจกมีคุณภาพดีก็จะออกมาชัดเจนดี ถ้ากระจกไม่ดีภาพก็จะออกมาไม่ชัดเจนนั่นคือการประเมินผลที่ดีจะต้องมีวิธีการประเมินผลที่แม่นยำ (Validity) และเชื่อถือได้ (Reliability) ตลอดจนต้องเป็นที่ยอมรับ

3. ข้อมูลเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

กรอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561) มีดังนี้

3.1 นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงลงสู่แผนโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคมฉบับที่ 3

ปัจจุบันแผนโครงการต่างๆ อยู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ระดับกรม กระทรวง ที่ถ่ายทอดมาจากยุทธศาสตร์ระดับระดับประเทศ ซึ่งแผนที่กำหนดทิศทางประเทศได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งได้ถูกถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติลงสู่ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวงเพื่อให้การขับเคลื่อนของชาติเป็นไปในทิศทางที่มีประสิทธิภาพ โดยรัฐบาลตั้งเป้าให้ประเทศขับเคลื่อนไปสู่ยุคใหม่โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรม 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) หรือที่เรียกว่า Thailand 4.0 ในกรณีนี้ กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นทิศทาง การขับเคลื่อนนี้สู่ยุคใหม่จึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) เพื่อรองรับบริบทแนวทางการพัฒนาของประเทศ โดยในการจัดทำได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ให้



เชื่อมโยงกับแผน และยุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 นี้ มีความต่อเนื่องกับแผนและยุทธศาสตร์อื่นๆ โดยแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ และช่วงระยะเวลาที่นำมาพิจารณา แสดงในภาพที่ 3

ภาพที่ 3 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องและระยะของแผนต่างๆ

3.2 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)



ภาพที่ 4 วิสัยทัศน์แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ
ประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

3.2.1 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและอำนวยความสะดวกระบบโลจิสติกส์ให้มีความสมบูรณ์ ต่อเนื่อง และครอบคลุมทั้งประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างประสิทธิภาพการเชื่อมโยงสู่ประตูการค้า เพื่อเพิ่มความสะดวกในการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศ
- 2) เพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์ รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม และการพัฒนาเชิงพื้นที่ ในฐานะเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ
- 3) เพื่อพัฒนาส่งเสริมผู้ประกอบการและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพและมาตรฐานสามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ

3.2.2 เป้าประสงค์หลัก

เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ต่อเนื่องจากแผนฯ ก่อนหน้านี้ ขจัดปัญหา Missing Link รองรับนโยบายส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม Super Cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ในยุค Thailand 4.0 ซึ่งเป็นการยกระดับความสามารถการแข่งขันของประเทศพัฒนาสู่เศรษฐกิจดิจิทัล เป้าหมายหลักของแผนฉบับนี้อยู่ภายใต้วิสัยทัศน์ที่ว่า

“ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน”

3.2.3 เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์หลักแผนได้ถูกออกแบบภายใต้ยุทธศาสตร์ 4 ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่อง



ภาพที่ 5 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่อง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hard side) และพัฒนากฎระเบียบ มาตรการ (Soft side) ให้มีความต่อเนื่องจากแผนที่ได้ดำเนินการไว้ก่อนหน้านี้ เพื่อให้สามารถรองรับเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเชื่อมโยงการค้า การขนส่งกับประการค้าที่สำคัญๆ ของประเทศอย่างบูรณาการ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1.1 “Infrastructure” พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศให้มีความเชื่อมโยงกัน ลด Missing link เพื่อสนับสนุนให้เกิดจุดเชื่อมต่อการขนส่งที่มี

ประสิทธิภาพ และการเชื่อมโยงหลายรูปแบบจากแหล่งผลิตไปยังจุดปลายทาง ซึ่งช่วยให้สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งได้ รวมทั้งระบบการจัดการ โลจิสติกส์ เช่น คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า บนแนวเส้นทางเชื่อมโยง (Logistics corridor) ภายในประเทศให้สามารถตอบสนองความต้องการ เพื่อให้เกิดการจัดการระบบ โลจิสติกส์บนแนวเส้นทางขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 1.2 “Technology” ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีในระบบการจัดการ โลจิสติกส์ เช่น ระบบการติดตาม (Tracking and tracing) เช่น GPS, RFID เป็นต้น เพื่อให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการจัดทำฐานข้อมูลที่สามารถแบ่งปันกัน (Data sharing) เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้ตัดสินใจในการจัดการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Gateway สร้างความเชื่อมโยง



ภาพที่ 6 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Gateway สร้างความเชื่อมโยง

การพัฒนาประตูการค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับการไหลของสินค้า พัฒนา กลไกและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งกฎระเบียบ มาตรการเพื่อสนับสนุนการขนส่งข้ามแดน และลดอุปสรรคทางการค้า โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 2.1 “ปรับปรุงโครงสร้าง (Hard side)” เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรอบและบริเวณใกล้เคียงประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน (ระบบถนน ราง และน้ำ) ให้สามารถเชื่อมโยงกับประตูการค้า ด้านชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับปริมาณสินค้าผ่านแดนสา

หรับการค้า (Capacity of gateway) ส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การขนส่งภายในประเทศ และส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ประตูการค้า และด่านชายแดน

กลยุทธ์ที่ 2.2 “Technology” พัฒนาการจัดการฐานข้อมูลสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนได้อย่างบูรณาการ

กลยุทธ์ที่ 2.3 “อำนวยความสะดวก” ปรับปรุงกฎระเบียบ และมาตรการสำหรับการผ่านแดนบูรณาการฐานข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศขนส่งผ่านแดนได้อย่างสะดวก ลดขั้นตอนด้านการขนส่ง (Seaming less boarding crossing)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ



ภาพที่ 7 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับภาคการผลิต รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ โดยเฉพาะ Eastern Economic Corridor (EEC) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจนาร่อง ตามนโยบายขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามนโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมให้เป็นฐานอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้รูปแบบเทคโนโลยีขั้น

สูง (Super cluster) อันเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 3.1 “รองรับ EEC” พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ รองรับอุตสาหกรรมภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern economic corridor : EEC) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมกลุ่ม Super cluster ที่เป็นกลไกใหม่ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งพัฒนาระบบโลจิสติกส์รองรับการขนส่งจากพื้นที่ EEC ออกสู่พื้นที่ภายนอก

กลยุทธ์ที่ 3.2 “พัฒนาเศรษฐกิจภายในพื้นที่และ SEZ” พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจภายในพื้นที่

กลยุทธ์ที่ 3.3 “พัฒนา Real sector” พัฒนาและส่งเสริมการจัดการระบบโลจิสติกส์สำหรับภาคการผลิต (ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ) เพื่อให้เกิดการดำเนินธุรกิจที่มีประสิทธิภาพลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Sustainable มีความยั่งยืน



ภาพที่ 8 ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Sustainable มีความยั่งยืน

ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกระดับให้มีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ดี พัฒนาสู่ความยั่งยืน รวมทั้งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในองค์กรรวม ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นเป็นจุดเริ่มต้นของ Green Logistics และ ระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน (Sustainable logistic) โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

กลยุทธ์ที่ 4.1 “พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง” สนับสนุนการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยภายในประเทศ และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ในระดับต่างๆ พัฒนาคูณภาพ และมาตรฐานของการปฏิบัติงานตามมาตรฐานวิชาชีพทางด้าน โลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4.2 “ส่งเสริมการวิจัย” สนับสนุนการวิจัย และการพัฒนา (Research and Development) การสร้างนวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.3 “Green Logistics” ส่งเสริมให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภค และช่วยเพิ่มขีดความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมทั้งในแง่การลดต้นทุนการผลิต การสร้างมูลค่าเพิ่ม การประหยัดพลังงาน และการรักษาสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกันด้วย

กลยุทธ์ที่ 4.4 “Safety Logistics” ลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ส่งเสริมสวัสดิการของผู้ขับขี่รถบรรทุก

กลยุทธ์ที่ 4.5 “การติดตาม และประเมินผล”การวัดผลการดำเนินงานหรือประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพ ประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน โดยการกำหนดตัวชี้วัด (Key Performance Indicator (KPI))

3.3 สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวง ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560–2564) โดยสามารถแยกเป็นรายหน่วยได้ (ตารางที่ 1) ดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงสรุปแผนงาน/โครงการ โดยสามารถแยกเป็นรายหน่วย

ลำดับที่	หน่วยงาน	จำนวนโครงการ	วงเงินรวม(ล้านบาท)
1	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	29	15,160.57
2	กรมเจ้าท่า (จท.)	17	29,412.02
3	กรมท่าอากาศยาน (ทย.)	11	5,367.71
4	กรมทางหลวง (ทล.)	89	177,618.80
5	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	68	181,884.59
6	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ	12	266.38

	จรรยา (สนข.)		
7	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	16	430,341.81
8	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	5	160,230.61
9	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)	2	45,572.00
10	สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)	1	453.70
11	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)	1	25.00
12	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กทท.)	1	60.00
รวมทั้งสิ้น		252	1,046,393.19

จากตารางที่ 1 แสดงสรุปแผนงาน/โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวง ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560–2564) โดยสามารถแยกเป็นรายหน่วย จะเห็นได้ว่า กรมทางหลวง (ทล.) มีจำนวนโครงการมากที่สุด คือ 89 โครงการ และหนึ่งในโครงการสำคัญของกรมทางหลวง (ทล.) คือ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

4. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

4.1 ประวัติโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน 5)

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 หรือ สุขุมวิท มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่บริเวณเพลินจิต ตัดผ่านเขตคลองเตย เขตพระโขนง และเขตบางนา กรุงเทพมหานคร ก่อนออกไปจังหวัดสมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ไปสิ้นสุดที่จังหวัดตราด เดิมใช้ชื่อว่า "ถนนกรุงเทพ-สมุทรปราการ" เนื่องจากไปสิ้นสุดที่จังหวัดสมุทรปราการ โดยเปิดใช้งานเมื่อ 8 กันยายน 2479 ต่อมาเป็น "ถนนสุขุมวิท" ตามราชทินนามของพระพิศาล สุขุมวิท (ประสพ สุขุม) อธิบดีกรมทางหลวงคนที่ 5 เพื่อเป็นเกียรติแก่พระพิศาลสุขุมวิท เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2493 ที่มีอยู่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ประวัติการก่อสร้างและบูรณะ - เปิดใช้งานปี 2479 - ปี 2482, 2512 ก่อสร้างบูรณะแล้วเสร็จ - ปี 2518 - 2521 ทำการก่อสร้างปรับและขยายผิวจราจร จาก มาตรฐานเดิม 2 ช่องจราจร ฝั่งสวนทาง เป็น 4 ช่องจราจร ฝั่งแยกทิศทาง มีเกาะกลางตลอดช่วง - ปี 2528 - 2530 ทำการก่อสร้างผิวคอนกรีต, ก่อสร้างทางเท้า, ก่อสร้างทางจักรยานตามโครงการบูรณะและปรับปรุงทางหลวง

แผ่นดินหมายเลข 3 สายสมุทรปราการ - บางตำหรุ ตอน 1 - ปี 2531 - 2533 ก่อสร้างเป็นทางคู่, ก่อสร้าง 2 ช่องจราจร ตามปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 สายสมุทรปราการ - บางตำหรุ ตอน 2, 3 - ปี 2536 ก่อสร้างสะพานและปรับปรุงบริเวณคอสะพานคลองด่าน - ปี 2537 - 2539 ศูนย์สร้างทางกาญจนบุรี เข้าดำเนินการแก้ไขคันทาง Side - ปี 2537 - 2540 ก่อสร้างตามโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย ลำโพง - สมุทรปราการ - ปี 2548 - 2549 - ทำการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน - ทำการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว - โครงการก่อสร้างสะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 334 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ปัจจุบันอยู่ในความควบคุมของแขวงทางสมุทรปราการ ระหว่าง กม. 16+389 บริเวณสี่แยกบางนา ท้องที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร ผ่านอำเภอเมืองสมุทรปราการ และอำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ ถึง กม. 62+000 สิ้นสุดเขตจังหวัดสมุทรปราการ ระยะทาง 45.611 กิโลเมตรทางหลวงให้สำนักก่อสร้างทางที่ 1 ดำเนินการออกประกาศประกวดราคาจ้างด้วยวิธีประกวด ราคาอิเล็กทรอนิกส์ งานจ้างเหมาทำการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.บางปู - อ.บางปะกง ตอน 5 ระหว่าง กม. 70+300.000 - กม. 76+022.000 ระยะทางยาวประมาณ 5.722 กม. เส้นทางตอนนี้อยู่ในท้องที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

4.2 รายละเอียดโครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.บางปู - อ.บางปะกง ตอน 5 มีรายละเอียดของโครงการ ดังนี้

ชื่อโครงการ :	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.บางปู - อ.บางปะกง ตอน 5
สัญญาที่ :	สท.1/31/2561
ที่ตั้งโครงการ :	9/211 หมู่ที่ 11 ต.บางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา 24130
ระหว่าง กม. - กม. :	กม.70+300.000 - กม.76+022.000
ระยะทางยาวประมาณ:	5.722 กิโลเมตร
มาตรฐานทาง :	ทางชั้นพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 ม. ผิวทางเป็น CONCRETE PAVEMENT หนา 28.00 ซม.
ว/ด/ป เริ่มต้นสัญญา :	27/ ก.พ./2561
ว/ด/ป สิ้นสุดสัญญา :	13/ ก.ย./2563
รวมระยะเวลาดำเนินการ :	930 วัน

ว/ค/ป สิ้นสุดสัญญาใหม่ : 00/00/543

รวมระยะเวลาดำเนินการใหม่ : 930 วัน

การต่ออายุสัญญา : -

สาเหตุการต่ออายุสัญญา :-

ช้า/เร็ว กว่าสัญญา : -

ค่างานตามสัญญา : 551,600,000.00 บาท

ค่าก่อสร้างจริง : 0.00 บาท

ค่าปรับวันละ : 1,379,000.00 บาท

ผู้รับจ้าง : บริษัท บัญชากิจ จำกัด

ออกแบบโดย : สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ผู้ควบคุมงาน : สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง

ผู้จัดการโครงการ : นายสหัสชัย เรืองรุ่งโรจน์

นายช่างโครงการ : นายภูวเสฏฐ์ พรหมทอง

คณะกรรมการตรวจการจ้าง/ กรรมการตรวจรับพัสดุ : นายอภิชาติ จันททรัพย์ ประธานกรรมการ
ตรวจการจ้าง (รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ) นายสุระพล มณีวงศ์ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง- ที่ 14
นายชาติพงษ์ รัตนภาส ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง - ฉะเชิงเทรา นายสมพร รัตนบุรี วิศวกรโยธา
เชี่ยวชาญ สำนักสำรวจ - และออกแบบ นายพรชัย อุดลยธรรม วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษสำนัก
ก่อสร้างทางที่ 1 นายภูวเสฏฐ์ พรหมทอง วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ นายช่างโครงการฯ

4.3 สถานะโครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน 5 มีรายละเอียด
ของสถานะโครงการ ดังนี้

ตารางที่ 2 แสดงสถานะโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน 5

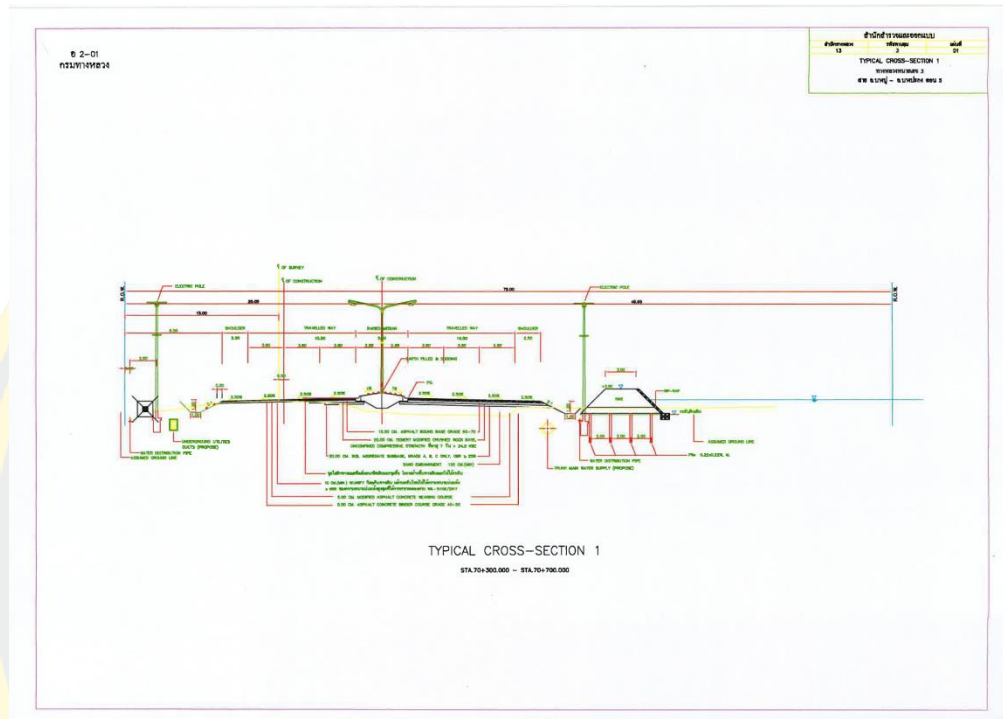
เดือน/ปี	ผลงาน ประจำเดือน นี้	แผนงาน ประจำเดือน นี้	ผลงาน รวม	แผนงาน รวม	ช้า/เร็ว	ปัญหา/การแก้ไข ปัญหา
ก.ย./ 2563	2.717	0.510	90.218	99.997	-9.779	ติดขัดเสาไฟฟ้าของ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
ส.ค./ 2563	0.939	7.029	87.501	99.487	- 11.986	ติดขัดเสาไฟฟ้าส่วน ภูมิภาค
ก.ค./ 2563	5.126	8.673	86.562	92.458	-5.896	ติดขัดเสาไฟฟ้า
มิ.ย./ 2563	4.479	5.305	81.436	83.786	-2.350	ช้ากว่าแผน
พ.ค./ 2563	3.463	5.036	76.957	78.481	-1.524	ช้ากว่าแผน
เม.ย./ 2563	3.584	5.025	73.493	73.444	0.049	
มี.ค./ 2563	10.812	4.849	69.910	68.419	1.491	
ก.พ./ 2563	2.781	5.095	59.098	63.570	-4.472	ช้ากว่าแผน
ม.ค./ 2563	3.101	5.142	56.317	58.475	-2.158	ช้ากว่าแผน
ธ.ค./ 2562	3.229	5.063	53.215	53.333	-0.118	ช้ากว่าแผน
พ.ย./ 2562	4.780	3.939	49.986	48.270	1.716	
	ผลงาน	แผนงาน	ผลงาน	แผนงาน		ปัญหา/การแก้ไข

เดือน/ปี	ประจำเดือน นี้	ประจำเดือน นี้	รวม	รวม	ช้า/เร็ว	ปัญหา
ต.ค./ 2562	5.206	4.439	45.206	44.331	0.875	
ก.ย./ 2562	0.419	4.269	40.000	39.892	0.108	
ส.ค./ 2562	2.450	2.903	39.581	35.623	3.958	
ก.ค./ 2562	3.347	2.679	37.133	32.720	4.413	
มิ.ย./ 2562	0.188	2.435	33.786	30.041	3.745	
พ.ค./ 2562	1.043	2.336	33.598	27.606	5.992	
เม.ย./ 2562	1.231	2.535	32.555	25.270	7.284	
มี.ค./ 2562	3.968	2.373	31.324	22.735	8.588	
ก.พ./ 2562	6.309	2.389	27.356	20.363	6.994	
ม.ค./ 2562	7.107	2.337	21.047	17.974	3.073	
ธ.ค./ 2561	2.126	2.247	13.940	15.637	-1.696	ช้ากว่าแผน
พ.ย./ 2561	8.068	2.248	11.809	13.390	-1.580	ช้ากว่าแผน
ต.ค./ 2561	1.505	2.247	3.741	11.142	-7.401	ช้ากว่าแผน
	ผลงาน	แผนงาน	ผลงาน	แผนงาน		

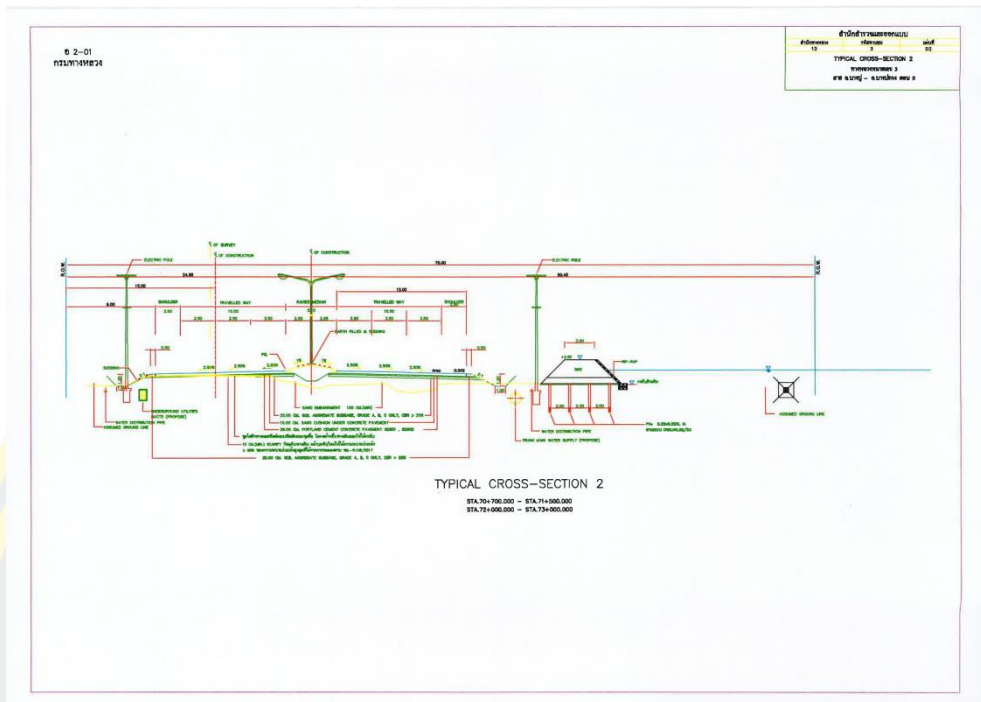
เดือน/ปี	ประจำเดือน นี้	ประจำเดือน นี้	รวม	รวม	ช้า/เร็ว	ปัญหา/การแก้ไข ปัญหา
ก.ย./ 2561	1.191	2.257	2.236	8.895	-6.659	ช้ากว่าแผน
ส.ค./ 2561	0.652	2.245	1.045	6.638	-5.593	ช้ากว่าแผน
ก.ค./ 2561	0.196	2.191	0.393	4.393	-4.000	ช้ากว่าแผน
มิ.ย./ 2561	0.038	1.203	0.197	2.202	-2.004	ช้ากว่าแผน
พ.ค./ 2561	0.062	0.963	0.160	0.999	-0.839	ช้ากว่าแผน
เม.ย./ 2561	0.090	0.036	0.097	0.036	0.061	เร็วกว่าแผน

4.4 แผนผังโครงการ

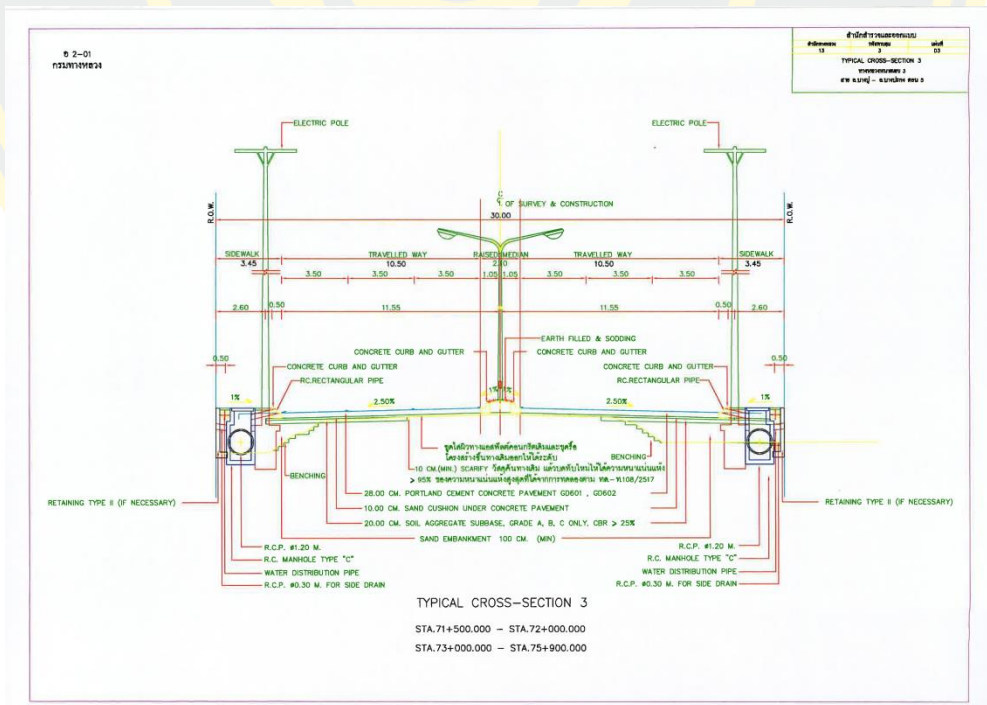
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน 5 มีรายละเอียดของแผนผังโครงการ (ภาพที่ 9 - 11) ดังนี้



ภาพที่ 9 แสดงแผนผังโครงการ (1)



ภาพที่ 10 แสดงแผนผังโครงการ (2)



ภาพที่ 11 แสดงแผนผังโครงการ (3)

สรุป โครงการโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน 5 คือหนึ่งในโครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการ โครงการให้บรรลุเป้าหมายเพื่อตอบสนองหลักของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 โดยขณะนี้โครงการอยู่ระหว่างการดำเนินการ และยังไม่เสร็จสมบูรณ์

และจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปได้ว่าการศึกษารื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ผู้วิจัยมีความสนใจจะใช้แนวคิดตามที่ สิโรตม์ นาคสินธุ์ (2559) ได้เคยศึกษาไว้ คือ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบ ซึ่งประกอบด้วยผลกระทบ 4 ด้าน คือ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสังคม ผลกระทบด้านสุขภาพ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

5. เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาข้อมูล ตำรา บทความ และงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) มีดังนี้

ปัญญา พันดอนคู่ (2555) ได้ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนในตำบล หินดาด อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา การศึกษานี้เป็นการศึกษาความพึงพอใจการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนในตำบลหินดาด โดยใช้งบประมาณในการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนจากองค์การบริหารส่วนตำบลหินดาด และงบประมาณจากหน่วยงานอื่นๆ วัตถุประสงค์ของงานวิจัยคือ เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจในการเดินทางของประชาชนในตำบลหินดาด ในการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 390 คน โดยใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลความพึงพอใจในด้านข้อมูลการให้บริการ, การอำนวยความสะดวก, การบำรุงรักษาคุณภาพของถนน, การจัดการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน, ความปลอดภัย และการมีส่วนร่วมของประชาชน ผลการวิเคราะห์พบว่าความพึงพอใจด้านการจัดการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน อยู่ในระดับมาก ในขณะที่ความพึงพอใจด้านอื่นๆอยู่ในระดับปานกลาง ผลการศึกษาครั้งนี้ สามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงการทำงานขององค์การบริหารส่วนตำบลหินดาดต่อไป

ฉัตรชัย อำนานบุญคดี (2556) ได้ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาถึงความพึงพอใจของประชาชน ด้านรูปแบบวิศวกรรม 2) เพื่อศึกษาถึงความพึงพอใจของประชาชน ด้านความสะดวกและปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง 3) เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนด้านงานก่อสร้างของกรมทางหลวง ผลจากการศึกษาพบว่า ภาพรวมความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่อยู่ที่ระดับความพึงพอใจปานกลาง โดยสถานภาพส่วนบุคคลด้าน พื้นที่พักอาศัย พาหนะที่ใช้ และ ความถี่ในการใช้ถนน ไม่มีผลต่อภาพรวมความพึงพอใจของประชาชน เนื่องจากความพึงพอใจในด้านความสะดวกและปลอดภัยมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ควรมีการปรับปรุงเรื่องความปลอดภัย ยิ่งกว่านั้นในแง่ของการดำเนินการก่อสร้างของกรมทางหลวงควรมีการประชาสัมพันธ์แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ทราบเกี่ยวกับการก่อสร้าง

เจน จำลองราช (2557) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ทำให้เกิดความล่าช้าภายในโครงการสร้างถนน กรณีศึกษาเทศบาลนครปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาปัจจัยความล่าช้าในโครงการก่อสร้างของเทศบาลนครปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี โดยมีข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา สายงานที่ทำงานอยู่ในปัจจุบัน ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน รายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ กลุ่มตัวอย่างสังกัดภาคราชการ และสังกัดภาคเอกชนเทศบาลนครปากเกร็ด กลุ่มตัวอย่างละ 30 คน โดยเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถาม เดือนตุลาคม 2556 จำนวน 60 ชุด และนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์โดยวิธีการทางสถิติ ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์และเรียงลำดับจากดัชนีความรุนแรง ซึ่งเป็นการรวมค่าระดับความถี่และระดับผลกระทบของแต่ละปัจจัยเพื่อหาปัจจัยความล่าช้าสำคัญ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดความล่าช้าภายในโครงการก่อสร้างถนน ฝ่ายราชการและฝ่ายผู้รับเหมา จำนวน 60 คน มีความเห็นตรงกัน 6 ปัจจัย ได้แก่ แบบก่อสร้างไม่มีความชัดเจน คลุมเครือหรือไม่ละเอียดพอ การที่ไม่มีเครื่องจักรประจำเป็นของตัวเอง ดิกระบบท่อประปาใต้ดิน ผู้รับจ้างเข้าดำเนินการในพื้นที่ช้า ผู้ควบคุมงานขาดการประสานงานกับผู้รับจ้าง ความคลุมเครือของสัญญาจ้าง และจากการทดสอบค่าทางสถิติของปัญหาาร่วมของโครงการก่อสร้างถนนของฝ่ายราชการและฝ่ายผู้รับเหมาที่มีความคิดเห็นตรงกันที่เกิดขึ้นภายในโครงการก่อสร้างถนน ได้แก่ ปัจจัยผู้ควบคุมงานขาดการประสานงานกับผู้รับจ้างเกิดขึ้นบ่อยครั้งมากและมีผลกระทบความรุนแรงอยู่ในระดับสูง และปัจจัยความคลุมเครือของสัญญาจ้าง เกิดขึ้น

บ่อยครั้งมากและมีผลกระทบต่อความรุนแรงในระดับสูง ผู้ศึกษาหวังว่าปัจจัยความล่าช้าที่ระบุในการศึกษาจะได้รับการพิจารณาอย่างระมัดระวังสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องในการบริหารโครงการ

ชัยเทพ สาครวิเศษ (2558) ได้ศึกษาเรื่อง แนวทางการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาแยกสวนหย่อมธรรมนุญวิถี เทศบาลนครหาดใหญ่ งานวิจัยนี้เป็นการนำเสนอแนวทางการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยประยุกต์ใช้หลักการของการแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยได้พิจารณาถนนธรรมนุญวิถีช่วงในเมืองของเทศบาลนครหาดใหญ่ เป็นเส้นทางการศึกษา เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักสายหนึ่ง ที่เชื่อมโยงการเดินทางการค้า และการท่องเที่ยวของเมืองหาดใหญ่ ในแนวตะวันออก-ตะวันตก อีกทั้งยังรับรองปริมาณมากเพื่อเข้าสู่และออกจากสถาบันการศึกษาในช่วงเช้าและเย็น ผู้วิจัยได้ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ผู้วิจัยยังได้สำรวจข้อมูลกายภาพและปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกดังกล่าว โดยพบว่า มาตรการใช้วงเวียนและจัดการจราจรบริเวณทางแยก มีความเหมาะสมกับบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้แบบจำลองสภาพการจราจรระดับจุลภาคในการวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านสภาพการจราจร (ความล่าช้า) และด้านความปลอดภัย (จำนวนอุบัติเหตุ) กรณีไม่มีและมีมาตรการที่นำเสนอข้างต้น แล้วนำผลลัพธ์ที่ได้มาวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ทั้งด้านการจราจรและความปลอดภัย ผลการศึกษานี้จะเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่รับผิดชอบประยุกต์ใช้ปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกศึกษาในอนาคตอันใกล้

กนกพล ทิมางกูร (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการใน 3 ด้าน คือ ด้านสุขภาพ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการสร้างถนนสายรองในชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ หัวหน้าครอบครัวที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณชุมชนเคหะบางพลี จำนวน 364 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามมี 3 ตอน คือ แบบตรวจรายการ แบบมาตราส่วนประมาณค่า คำถามปลายเปิด ได้รับแบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับคืน จำนวน 348 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 95.60 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 51-60 ปี มีการศึกษาระดับ

ประถมศึกษา ภูมิอำเภอดำเนินสะดวก อยู่ในชุมชนเคหะบางพลีมาแต่ดั้งเดิม ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนเคหะบางพลี นานกว่า 20 ปี ที่จำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-5 คน โคนปัจจุบันประกอบอาชีพหลัก คือ ลูกจ้าง/รับจ้าง รายได้รวมของครอบครัวประมาณ 10,001-20,000 บาทต่อเดือน 1) ข้อค้นพบว่าผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีผลกระทบทางสุขภาพมากที่สุด คือ การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนออกกำลังกายมากขึ้น รองลงมาคือ ด้านเศรษฐกิจ คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพทางการเกษตรลดลง และด้านสังคม คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ระดับการศึกษาของคนในชุมชนสูงขึ้น 2) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหา/ผลกระทบด้านอื่นๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการให้มีการปรับสภาพแวดล้อมเพื่อให้สภาพความเป็นอยู่ดีขึ้น โดยการเรียงลำดับความต้องการมากที่สุดลงมา ได้แก่ การเพิ่มรถเก็บขยะ การสร้างสะพานลอย การสร้างสถานที่ราชการเพิ่มเติม อาทิ สถานีอนามัย ตลาด สวนสาธารณะการมีระบบระบายน้ำที่ครในชุมชน

อานนท์ ปัดพิ (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขต อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี และเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขและป้องกันผลกระทบจากโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปี ขึ้นไป และอาศัยอยู่บริเวณเขตการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย การแจกแจงค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

ผลการศึกษาพบว่า ด้านเศรษฐกิจ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบทางบวก คิดเป็นร้อยละ 42.25 ด้านสุขภาพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบ คิดเป็นร้อยละ 50.75 ด้านสังคม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบทางลบ คิดเป็นร้อยละ 41.75 ด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบทางลบ คิดเป็นร้อยละ 71.50 ในส่วนแนวทางป้องกันหรือวิธีการลดผลกระทบ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

รองลงมาเป็นการควบคุมการจราจรบนถนนเพื่อแก้ปัญหาการติด อำนวยความสะดวกในการเดินทางไปทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมของคนในชุมชนบริเวณเขตการก่อสร้างและอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนของนักเรียนและประชาชนในชุมชนเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

ชานินทร์ ฤทธิพันธ์ (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน การดำเนินการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพทางสังคมในปัจจุบันศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี การประกอบอาชีพของประชากร ปัจจัยพื้นฐานการศึกษา การสาธารณสุข และการท่องเที่ยว 2) ศึกษาลักษณะของโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น ความกว้างผิวจราจร ความยาวของเส้นทาง แนวทางที่ตัดผ่านระยะเวลาที่จะทำการก่อสร้าง 3) เพื่อศึกษาผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมหลังจากการดำเนิน โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋นที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านการประกอบอาชีพ การศึกษา การสาธารณสุข ขนบธรรมเนียมประเพณี ท้องถิ่น และการท่องเที่ยว เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นประชากรที่อาศัยอยู่สองข้างทางที่มีบ้านเรือนพักอาศัยห่างจากเขตทางหลวงไม่เกิน 50 เมตร ตลอดเส้นทางที่มีการพัฒนาเส้นทางจำนวน 6 อำเภอ คือ อำเภอเมืองน่าน อำเภอท่าวังผา อำเภอปัว อำเภอเชียงกลาง อำเภอทุ่งช้าง และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ

ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร สภาพทางสังคมในปัจจุบัน ประชาชนส่วนใหญ่ประสบปัญหาการมีงานทำและรายได้ รองลงมาคือประสบปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น ความกว้างผิวจราจร ความยาวของเส้นทางแนวทางที่ตัดผ่าน ระยะเวลาที่จะทำการก่อสร้าง ความกว้างผิวจราจร แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ 1. ช่วงนอกเขตชุมชน ความกว้าง 12.00 เมตร และ 2. ช่วงผ่านเขตชุมชน ความกว้าง 24.10 เมตร ซึ่งมีความยาวของเส้นทางทั้งหมด 140 กิโลเมตร มีแนวทางตัดผ่าน 6 อำเภอคือ อำเภอเมือง อำเภอท่าวังผา อำเภอปัว อำเภอเชียงกลาง อำเภอทุ่งช้าง และอำเภอบ่อเกลือ ระยะเวลาที่จะทำการก่อสร้างขึ้นอยู่กับงบประมาณที่จะได้รับในแต่ละปี ทิศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน นั้นในภาพรวมจะความคิดเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับมาก โดยด้านอาชีพ (การเปลี่ยนแปลงอาชีพ) มีผลกระทบสูงที่สุด รองลงมาคือด้านสุขภาพและอนามัยส่วนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นจะมีผลกระทบน้อยที่สุด

กมลวรรณ แสงธรรมทวี (2561) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างถนนต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพในจังหวัดนนทบุรี กรณีศึกษา ชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ การศึกษาครั้งนี้ ศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพอันเนื่องจากการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ ความคิดเห็นของชุมชนต่อการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ และ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตของชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ สังเกตการณ์ และใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล ผลการวิจัยพบว่า การก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่บริเวณถนนตัดผ่าน เนื่องด้วยความสะดวกในการเข้าถึงและการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ผนวกกับพื้นที่เกษตรกรรมได้รับผลกระทบจากอุทกภัยและสภาวะน้ำเค็มทำให้ผลผลิตไม่คุ้มกับการลงทุน เหล่านี้เป็นเหตุให้เกษตรกรขายที่ดินทำกินและทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและไร้ทิศทางของเมือง แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างประชากรในชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ ร้อยละ 93.10 เห็นด้วยกับการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ สำหรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ในอนาคตนั้น คาดการณ์ว่าจะยังคงสภาพการขยายตัวต่อไป เนื่องจากนโยบายของจังหวัดนนทบุรีที่ยังคงเอื้อต่อการขยายตัวของเมือง

ดิเรก แสสนธิ์ และ ศศินันท์ วาสิน (2561) ได้ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา และ 2) ศึกษารูปแบบเกี่ยวกับการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย คือ ประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ได้มาโดยใช้วิธีของ Taro Yamane เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษานี้เป็นแบบสอบถามแบบปลายปิดและปลายเปิด โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ผลจากการศึกษา พบว่า

1. ระดับความพึงพอใจของประชาชน ต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา โดยภาพรวมและรายด้านอยู่ในระดับมากที่สุด เรียงตามลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ สะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ทำน

สะดวกยิ่งขึ้น, การนำเส้นทางทางเคสและสั้นค่าอื่นๆ โดยใช้สะพานกลับรถ U-Turn, การเดินทางโดยใช้การกลับบนสะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ท่านปลอดภัยมากขึ้น, ถ้าท่านเป็นนักท่องเที่ยวจะมีความความพอใจกับสะพานกลับรถ U-Turn

2. รูปแบบเกี่ยวกับการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อรูปแบบสะพานกลับรถ U-Turn มากสุดค่าเฉลี่ย = 4.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .578 รองลงมา คือ ทางลวดกลับรถ ค่าเฉลี่ย = 3.18 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .964 และ สัญญาณ ไฟจราจรค่าเฉลี่ย = 2.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.165 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พงษ์ศักดิ์ วิริยา (2562) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบต่อความคุ้มค่าในการลงทุนจากการดำเนินการล่าช้า (กรณีศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) งานวิจัยนี้ได้ศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ ในการลงทุนและผลตอบแทน โครงการอันเนื่องมาจากความล่าช้าในการดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน สระบุรี นครราชสีมา มีศึกษาต้นทุนและผลตอบแทนโครงการที่เกิดขึ้นจริง โดยใช้ข้อมูลจากการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการฯ ปี พ.ศ.2547 รวมถึงการใช้ข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณจราจร เนื่องจากปริมาณจราจรมีผลโดยตรงกับอัตราผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นของโครงการฯ นำข้อมูลที่ได้มาจากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯปี 2547 มาทำการเปรียบเทียบต้นทุนและผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจริงตามระยะเวลาที่เริ่มดำเนินการโครงการฯ วิเคราะห์หามูลค่าของการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost : VOC) มูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value Of Time : VOT) คำนวณหามูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Net Present Value : NPV) อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) รวมถึงอธิบายประเด็นสำคัญที่ได้รับจากการวิจัยในครั้งนี้ตอนท้ายบทสรุปและเสนอแนะ

ผลจากการศึกษาพบว่า ต้นทุนโครงการฯ ปี 2547 เท่ากับ 26,522.60 ล้านบาท ปัจจุบันมูลค่าโครงการฯ ก่อสร้างจริง เท่ากับ 74,078.46 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1.96 เท่า ผลประโยชน์ของโครงการฯ ปี 2547 เท่ากับ 1,054,555.30 ล้านบาท จากการศึกษาใหม่ เท่ากับ 1,618,663.79 ล้านบาท รวมไปถึงรายได้จากค่าผ่านทางที่จะมีการแปรผันตามปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ 80.09 เปอร์เซ็นต์ การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการฯ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Net Present Value :

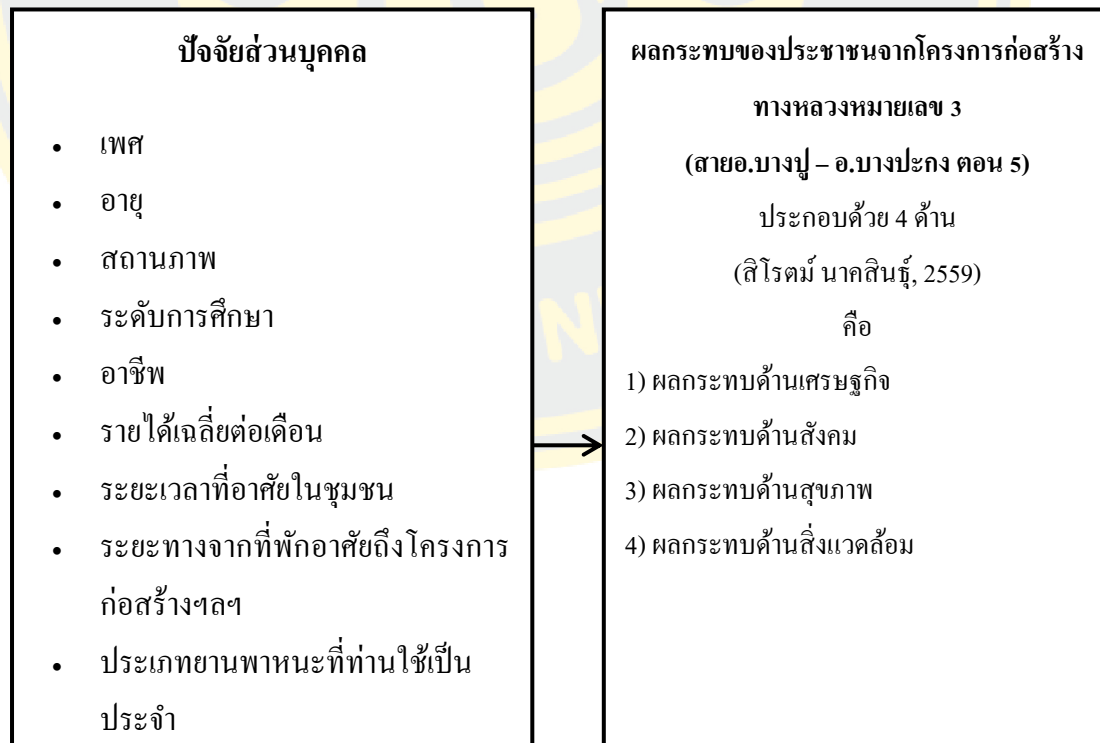
NPV) เท่ากับ 139,619.08 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 76.2% อัตราผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) เท่ากับ 4.82 ลดลง 30.2% อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) เท่ากับ 33.02% ลดลง 4.9% และอัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ (Financial Internal Rate of Return : FIRR) เท่ากับ 13.89% ได้ผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจชี้ชัดเจนว่า โครงการฯ นี้ยังให้ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจสูงมากมีความคุ้มค่ากับการลงทุน และสมควรจะดำเนินการก่อสร้างต่อไป ใช้ระยะเวลาคืนทุน (Pay Back Period) เท่ากับ 10 ปี

6. กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาข้อมูลแนวคิด ทฤษฎี ทบทวนเอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การศึกษาเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) มีกรอบแนวคิดการวิจัย ดังนี้

ตัวแปรต้น

ตัวแปรตาม



ภาพที่ 12 กรอบแนวคิดการวิจัย

7. สมมติฐานการวิจัย

จากการศึกษาข้อมูลแนวคิด ทฤษฎี ทบทวนเอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และสร้างกรอบแนวคิดการวิจัยแล้ว สามารถตั้งสมมติฐานในการวิจัยได้ดังนี้
สมมติฐานที่

1. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามเพศ
2. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามอายุ
3. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามสถานภาพ
4. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามระดับการศึกษา
5. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามอาชีพ
6. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน
7. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน
8. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯ
9. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามประเภทยานพาหนะที่ท่านใช้เป็นประจำ
10. ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5)

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งมีวิธีการดำเนินการศึกษาตามลำดับขั้นตอนต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล
3. วิธีการสร้างเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอบางปะกง จำนวน 6,416 ราย (จำนวนประชากรและบ้าน เดือนธันวาคม ประจำปี พ.ศ.2560 จังหวัดฉะเชิงเทรา รายหมู่บ้าน, สืบค้นจาก www.cco.moph.go.th เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2563) ซึ่งมีขั้นตอนในการสุ่มกลุ่มตัวอย่างดังนี้

1) ผู้วิจัยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยวิธีการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างของทาโร ยามาเน่ จากประชากร จำนวน 6,416 ราย เมื่อคำนวณแล้วได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการศึกษาเป็นจำนวน 377 ราย ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{สูตร} \quad n &= \frac{N}{1 + (Ne^2)} \\ n &= \frac{6,416}{1 + (6,416 * 0.0025)} \\ n &= 377 \end{aligned}$$

เมื่อ n	คือ	จำนวนตัวอย่าง หรือขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
N	คือ	จำนวนหน่วยทั้งหมด /ขนาดของประชากรซึ่งเท่ากับ 6,416 ราย
e	คือ	ความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่าง (sampling error) ในที่นี้จะ

กำหนดเท่ากับ ± 0.05 ภายใต้ความเชื่อมั่น 95%

ดังนั้นจึงควรใช้จำนวนตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ประมาณ 377 ราย จึงจะยอมรับได้

2) เทคนิคการสุ่มตัวอย่าง จะใช้วิธีการคำนวณกลุ่มตัวอย่างจากประชากรแบบชั้นภูมิ (ดังตารางที่ 3) จากนั้นจะนำกลุ่มตัวอย่างที่ได้มาสุ่มแบบบังเอิญอีกครั้งจาก ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอบางปะกง

ตารางที่ 3 แสดงกลุ่มตัวอย่างจากประชากรแบบชั้นภูมิตามพื้นที่การศึกษาตามตำบลบางปะกง

พื้นที่การศึกษาในเขต ตำบลบางปะกง	จำนวนประชาชน/ราย	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง/ราย
1. หมู่ที่ 1 ชุมชนบ้านบน	579	34
2. หมู่ที่ 2 ชุมชนใต้วัด	689	40
3. หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านกลาง	685	40
4. หมู่ที่ 4 ชุมชนหัวตลาด	315	19
5. หมู่ที่ 5 ชุมชนบ้านตลาดบน	182	11
6. หมู่ที่ 6 ชุมชนบ้านตลาดกลาง	424	25
7. หมู่ที่ 7 ชุมชนตลาดศาลเจ้า	390	23
8. หมู่ที่ 8 ชุมชนหน้าวัดกลาง	577	34
9. หมู่ที่ 9 ชุมชนคลองยายเม้ย	833	49
10. หมู่ที่ 10 ชุมชนบ้านล่าง	1,020	60
11. หมู่ที่ 11 ชุมชนสามแยกนอก	474	28
12. หมู่ที่ 18 ชุมชนบ้านปลายคลองยายเม้ย	121	7
13. หมู่ที่ 19 ชุมชนเมืองใหม่บางปะกง	127	7
รวม	6,416	377

2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (questionnaires) ที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นจากการศึกษาแนวคิดจากทฤษฎี เอกสารต่างๆ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ของผู้ตอบแบบสอบถามโดยใช้แบบสอบถามแบบเลือกตอบ (Check list) เพื่อเลือกตอบตามระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal scale) และการวัดข้อมูลประเภทลำดับ (Ordinal scale)

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) มีลักษณะเป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า (Likert Scale)

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) (คำถามปลายเปิด)

3. วิธีการสร้างเครื่องมือ

การสร้างแบบสอบถามเพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ มีรายละเอียดดังนี้

1) ศึกษาข้อมูลจากตำรา เอกสาร บทความ แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการสร้างแบบสอบถาม

2) สร้างแบบสอบถามขึ้นตามกรอบข้อมูลที่ต้องการศึกษา โดยใช้คำจำกัดความหรือนิยามปฏิบัติการตามตัวแปรที่กำหนดไว้เป็นหลักในการสร้างคำถามต่างๆ ให้ครอบคลุมตัวแปรที่ศึกษาทั้งหมด เพื่อให้แบบสอบถามสามารถวัดได้ในสิ่งที่ต้องการจะวัด (validity)

3) นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้น พร้อมทั้งคำจำกัดความหรือนิยามปฏิบัติการของตัวแปรเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์ ได้แก่ ดร.ธีระพงษ์ ฐิริปาณิก และผู้ทรงคุณวุฒิ ได้แก่

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธีระ กุลสวัสดิ์ 2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชัยณรงค์ เครือนวน และ 3. อาจารย์เอกลักษณ์ ฉัตรฤทธิ์ เพื่อพิจารณาตรวจสอบว่านิยามและแบบสอบถามที่สร้างขึ้นนี้มีความชัดเจนถูกต้องหรือไม่ รวมทั้งการพิจารณาสำนวนภาษาที่ใช้ในข้อความว่าสอดคล้องกับลักษณะที่ต้องการจะวัดหรือไม่ เพื่อให้เครื่องมือมีความตรงเชิงเนื้อหา (content validity) ซึ่งได้ผลการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ของมาตรวัดตัวแปรต่าง ๆ พบว่า แบบสอบถามที่สร้างขึ้นที่ผ่านการพิจารณาต่ออาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์และผู้ทรงคุณวุฒิแล้ว มาตรวัดมีค่า IOC ภาพรวมอยู่ที่ 0.94 สรุปได้ว่าทุกมาตรวัดมีความตรงเชิงเนื้อหา ซึ่งสามารถแสดงเป็นรายข้อตามภาคผนวก ข

4) ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ก่อนนำไปทดลองใช้ (try-out)

5) นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ไปทดสอบความเที่ยง (reliability) ในภาคสนาม กับกลุ่มที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรของการศึกษาที่มีใช้กลุ่มตัวอย่างจริงของการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 30 ราย ซึ่งผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่โครงการก่อสร้างสายทางเลี่ยงเมือง ฉะเชิงเทราด้านใต้ จ.ฉะเชิงเทรา โดยเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะการก่อสร้างเหมือนกับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปะ – อำเภอบางปะกง ตอน 5) จึงเห็นว่าเป็นสถานที่ที่สมควรแก่การทดสอบแบบสอบถาม แล้วนำมาคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัก (Cronbach's Alpha Coefficient) ซึ่งจะแสดงถึงระดับของความเที่ยงของแบบสอบถาม โดยผลการวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นจากแบบสอบถามที่ผ่านการคัดเลือก ผลที่ได้จะแสดงถึงระดับความคงที่ของแบบสอบถาม โดยจะมีค่าระหว่าง $0 < \alpha < 1$ ค่าที่ใกล้เคียงกับ 1 แสดงว่ามีความเชื่อมั่นสูง

เกณฑ์การแปลผลค่าความเชื่อมั่น (เกียรติสุดา ศรีสุข, 2552, หน้า 144) มีดังนี้

0.00 – 0.20	หมายถึง	มีความเชื่อมั่นต่ำมาก/ ไม่มีเลย
0.21 – 0.40	หมายถึง	มีความเชื่อมั่นต่ำ
0.41 – 0.70	หมายถึง	มีความเชื่อมั่นปานกลาง
0.71 – 1.00	หมายถึง	มีความเชื่อมั่นสูง

ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม หรือ ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัก (Cronbach's alpha coefficient) ที่ยอมรับจะต้องมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.70 ขึ้นไป โดยในการทดสอบได้ค่า = .810 ซึ่งสามารถแสดงเป็นรายชื่อตามภาคผนวก ค

6) แก้ไขแบบสอบถามโดยอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้ทรงคุณวุฒิ อีกครั้ง จากนั้นจึงดำเนินการนำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ ไปเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างจริง จำนวน 377 ชุด ซึ่งสามารถจัดเก็บแบบสอบถามกลับมาได้ทั้งหมด เป็นจำนวน 377 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลได้ครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยจึงได้ออกแบบวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1) ผู้วิจัยและทีมงาน ทำความเข้าใจในเรื่องของตัวแบบสอบถาม

2) ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากประชาชนในอำเภอบางปะกง จำนวน 377 ราย โดยผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์และรายละเอียดในการเก็บข้อมูลและแนะนำการตอบแบบสอบถามแก่กลุ่มตัวอย่าง โดยอาศัยวิธีการพูดคุยเพื่อสร้างสัมพันธภาพที่ดีต่อผู้ตอบแบบสอบถาม เน้นให้เห็นประโยชน์ที่ได้รับในการวิจัย

3) ตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของข้อมูลในแบบสอบถาม

4) นำแบบสอบถามมาแปลข้อมูลที่ได้เป็นรหัสพร้อมบันทึกข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์

5) การเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งจากแหล่งทุติยภูมิ (ตำรา บทความ งานวิจัยต่างๆ วิทยานิพนธ์ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์) และจากแบบสอบถามได้กระทำในช่วงระยะเวลาตั้งแต่เดือนกรกฎาคมพ.ศ. 2564

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

1) การประมวลผลข้อมูล ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีขั้นตอนดังนี้

1.1) ตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องของแบบสอบถามหลังจากดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อให้ได้แบบสอบถามที่ได้รับคำตอบที่สมบูรณ์ครบตามจำนวนที่ระบุไว้

1.2) บันทึกข้อมูลที่เป็นรหัสลงในแบบบันทึกข้อมูล และเครื่องคอมพิวเตอร์ตามลำดับ

1.3) ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์

1.4) ประมวลผลข้อมูลตามจุดมุ่งหมายของการศึกษาวิจัย

2) การวิเคราะห์ข้อมูล ทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังนี้

2.1) วิเคราะห์กลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในการวิเคราะห์ โดยจำแนกกลุ่มตัวอย่างตาม เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้าง ฯลฯ ประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ และความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ด้วยสถิติความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

2.2) วิเคราะห์ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) จากแบบสอบถามโดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ตามมาตราวัดประเมินค่า 4 ระดับ (บุญชม ศรีสะอาด, 2546, หน้า 162) ดังนี้

คำตอบ	ค่าคะแนน (Interval Scale)
ไม่มีผลกระทบ	1
น้อย	2
ปานกลาง	3
มาก	4

การวิเคราะห์ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) โดยใช้เกณฑ์การแปลความหมายเพื่อจัดระดับค่าเฉลี่ย ออกเป็นช่วง โดยการหาอันตรภาคชั้น ดังนี้

$$\begin{aligned}
 \text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\
 &= \frac{4 - 1}{4} \\
 &= 0.75
 \end{aligned}$$

การวิเคราะห์ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ใช้การคำนวณค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) (บุญชม ศรีสะอาด, 2546, หน้า 162) และนำมาจัดระดับโดยใช้เกณฑ์ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	ระดับผลกระทบ
1.00-1.75	ไม่มีผลกระทบ
1.76-2.50	มีผลกระทบน้อย
2.51-3.25	มีผลกระทบปานกลาง
3.26-4.00	มีผลกระทบมาก

2.3) ใช้สถิติเชิงอนุมาน ในการวิเคราะห์เพื่ออ้างอิงผลการทดสอบจากกลุ่มตัวอย่าง ไปยังกลุ่มประชากร โดยทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคุณลักษณะของประชากรกับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ด้วยสถิติ T-test สำหรับคุณลักษณะของประชากรที่แบ่งได้ 2 กลุ่ม และสถิติ ANOVA สำหรับคุณลักษณะของประชากรที่แบ่งได้ 3 กลุ่มขึ้นไปที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 หรือความเชื่อมั่น 95%



บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) เป็นผลการวิเคราะห์จากแบบสอบถามจำนวน 377 ชุด ผลการวิจัยสามารถนำเสนอออกเป็นส่วนต่างๆ ดังต่อไปนี้

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ย
S.D.	แทน	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
n	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้แจกแจงแบบที
F	แทน	ค่าสถิติที่ได้จากการวิเคราะห์ความแปรปรวนจำแนกแบบทางเดียว
P	แทน	ค่าความน่าจะเป็นของความคลาดเคลื่อน
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยแบ่งการนำเสนอข้อมูล ออกเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ตอนที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ (n=377)

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	214	56.8
หญิง	163	43.2
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.8 และเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 43.2

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ (n=377)

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
21 – 30 ปี	121	32.1
31 – 40 ปี	128	34.0
41 – 50 ปี	60	15.9
51 – 60 ปี	59	15.6
มากกว่า 60 ปี	9	2.4
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34.0 รองลงมาคือ มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.1 มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.9 มีอายุระหว่าง 51 – 60 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.6 และมีอายุมากกว่า 60 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพ (n=377)

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	108	28.6
สมรส	176	46.7
หม้าย/หย่าร้าง	56	14.9
แยกกันอยู่	37	9.8
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีสถานภาพสมรสมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.7 รองลงมาคือ มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 28.6 มีสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 14.9 และมีสถานภาพแยกกันอยู่ คิดเป็นร้อยละ 9.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา (n=377)

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้เรียนหนังสือ	28	7.4
ประถมศึกษา	74	19.6
มัธยมศึกษาตอนต้น	54	14.3
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	43	11.4
อนุปริญญา/ปวส.	99	26.3
ปริญญาตรีขึ้นไป	79	21.0
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีระดับการศึกษานอนุปริญญา/ปวส. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 26.3 รองลงมาคือ มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 21.0 มีระดับการศึกษาประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 19.6 มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ 14.3 มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 11.4 และไม่ได้เรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ (n=377)

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	36	9.5
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	121	32.1
เกษตรกรกรม/ประมง	48	12.7
พนักงานบริษัท	100	26.5
รับจ้าง/ก่อสร้าง	68	18.0
อื่นๆ	4	1.1
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.1 รองลงมาคือ มีอาชีพพนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 26.5 มีอาชีพรับจ้าง/ก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 18.0 มีอาชีพเกษตรกรกรม/ประมง คิดเป็นร้อยละ 12.7 มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 9.5 และมีอาชีพอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน (n=377)

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 10,000 บาท	57	15.1
10,001 - 20,000 บาท	202	53.6
20,001 - 30,000 บาท	80	21.2
30,001 - 40,000 บาท	35	9.3
40,001 - 50,000 บาท	-	-
มากกว่า 50,000 บาท	3	.8
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001 - 20,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.6 รองลงมาคือ มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 20,001 - 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.2 มีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.1

มีรายได้อต่อเดือนระหว่าง 30,001 - 40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 9.3 และมีรายได้อต่อเดือนมากกว่า 50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ .8 ตามลำดับ

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน (n=377)

ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน	จำนวน	ร้อยละ
1 – 5 ปี	120	31.8
6 – 10 ปี	112	29.7
11 – 15 ปี	70	18.6
16 – 20 ปี	32	8.5
มากกว่า 20 ปี	43	11.4
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 1 – 5 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.8 รองลงมาคือ มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 6 – 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.7 มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 11 – 15 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.6 มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนมากกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.4 และมีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 16 – 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯ (n=377)

ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้าง ฯ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร	29	7.7
1 – 3 กิโลเมตร	117	31.0
4 – 6 กิโลเมตร	90	23.9
7 – 9 กิโลเมตร	63	16.7
10 กิโลเมตรขึ้นไป	78	20.7
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ ระหว่าง 1 – 3 กิโลเมตร มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.0 รองลงมาคือ มีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ ระหว่าง 4 – 6 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 23.9 มีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ 10 กิโลเมตรขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20.7 มีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ ระหว่าง 7 – 9 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 16.7 และมีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ (n=377)

ประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	178	47.2
รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	113	30.0
รถสามล้อพ่วงข้างส่วนตัว	48	12.7
รถโดยสารสาธารณะ	34	9.0
อื่นๆ	4	1.1
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 รองลงมาคือ มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 30.0 มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถสามล้อพ่วงข้างส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 12.7 มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 9.0 และมียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) (n=377)

ความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5)	จำนวน	ร้อยละ
ทุกวัน	175	46.4
ประมาณ 2-3 วันต่อสัปดาห์	143	37.9
ประมาณ 1 วันต่อสัปดาห์	24	6.4
ประมาณ 1 ครั้งต่อเดือน	35	9.3
รวม	377	100.0

จากตารางที่ 13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ทุกวันมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.4 รองลงมาคือ มีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ประมาณ 2-3 วันต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 37.9 มีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ประมาณ 1 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 9.3 และมีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ประมาณ 1 วันต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 6.4 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

คำถามเกี่ยวกับระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ 1) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ 2) ผลกระทบด้านสังคม 3) ผลกระทบด้านสุขภาพ และ 4) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านเศรษฐกิจ (n=377)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	แปลความหมายระดับ	ลำดับที่
1. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการค้าขายภายในชุมชน	2.78	.72	ปานกลาง	10
2. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสร้างงาน การสร้างอาชีพของประชาชนภายในชุมชน	2.80	.75	ปานกลาง	9
3. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อช่องทางรายได้ของประชาชนภายในชุมชน	2.81	.74	ปานกลาง	8
4. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการเกิดแหล่งลงทุนใหม่ในชุมชน เช่น โรงงาน อุตสาหกรรม ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น	2.87	.75	ปานกลาง	5
5. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพของคนในชุมชน	2.85	.71	ปานกลาง	6
6. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการกระจายรายได้ให้แก่คนในชุมชน	2.81	.73	ปานกลาง	7
7. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการลงทุนภายในชุมชน เช่น ตลาดนัด บริษัทเอกชน เป็นต้น	2.91	.77	ปานกลาง	4
8. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อทางเลือกในการบริโภคสินค้าและบริการของประชาชนในชุมชน	3.08	.78	ปานกลาง	3
9. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อการคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางเศรษฐกิจ	3.21	.79	ปานกลาง	2

ประเด็น (ต่อตารางที่ 4.11)	\bar{X}	S.D.	แปลความหมาย ระดับ	ลำดับที่
10. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อ โครงสร้างพื้นฐานต่างๆในชุมชน เช่น ระบบ ประปา ไฟฟ้า และโทรคมนาคม เป็นต้น	3.27	.78	มาก	1
รวม	2.93	.75	ปานกลาง	-

จากตารางที่ 14 ผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านเศรษฐกิจ พบว่า โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.93$)

เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่า ประชาชนได้รับผลกระทบอยู่ในระดับมาก 1 ข้อ คือ ประเด็นที่ 10 เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อโครงสร้างพื้นฐานต่างๆในชุมชน เช่น ระบบประปา ไฟฟ้า และโทรคมนาคม เป็นต้น ($\bar{X}=3.27$)

และพบว่าประชาชนได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง 9 ข้อ ซึ่งสามารถเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ ประเด็นที่ 9 เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อการคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางเศรษฐกิจ ($\bar{X}=3.21$) ประเด็นที่ 8 เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อทางเลือกในการบริโภคสินค้าและการบริการของประชาชนในชุมชน ($\bar{X}=3.08$) ประเด็นที่ 7 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการลงทุนภายในชุมชน เช่น ตลาดนัด บริษัทเอกชน เป็นต้น ($\bar{X}=2.91$) ประเด็นที่ 4 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการเกิดแหล่งลงทุนใหม่ในชุมชน เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ($\bar{X}=2.87$) ประเด็นที่ 5 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพของคนในชุมชน ($\bar{X}=2.85$) ประเด็นที่ 6 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการกระจายรายได้ให้แก่คนในชุมชน ($\bar{X}=2.81$) ประเด็นที่ 3 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อช่องทางรายได้ของประชาชนภายในชุมชน ($\bar{X}=2.81$) ประเด็นที่ 2 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสร้างงานการสร้างอาชีพของประชาชนภายในชุมชน ($\bar{X}=2.80$) และประเด็นที่ 1 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการค้าขายภายในชุมชน ($\bar{X}=2.78$) ตามลำดับ

2) ผลกระทบด้านสังคม

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านสังคม (n=377)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	แปลความหมายระดับ	ลำดับที่
11. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อระยะเวลาในการเดินทางของคนในชุมชน เช่น การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปศึกษา เป็นต้น	3.31	.69	มาก	1
12. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อความปลอดภัยของคนในชุมชน	2.99	.82	ปานกลาง	3
13. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อความสัมพันธ์ของคนภายในชุมชน	2.64	.92	ปานกลาง	5
14. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมกิจกรรมสาธารณะของคนภายในชุมชน	2.58	.89	ปานกลาง	6
15. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของคนภายในชุมชน	2.86	.79	ปานกลาง	4
16. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อความสะดวกในการเดินทางของคนในชุมชน	3.23	.72	ปานกลาง	2
รวม	2.93	.80	ปานกลาง	-

จากตารางที่ 15 ผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านสังคม พบว่า โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.93$)

เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่า ประชาชนได้รับผลกระทบอยู่ในระดับมาก 1 ข้อ คือ ประเด็นที่ 11 ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อระยะเวลาในการเดินทางของคนในชุมชน เช่น การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปศึกษา เป็นต้น ($\bar{X}=3.31$)

และพบว่าประชาชนได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง 5 ข้อ สามารถเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ ประเด็นที่ 16 เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อความสะดวกในการเดินทางของคนในชุมชน ($\bar{X}=3.23$) ประเด็นที่ 12 ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อความ

ปลอดภัยของคนในชุมชน ($\bar{X}=2.99$) ประเด็นที่ 15 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของคนภายในชุมชน ($\bar{X}=2.86$) ประเด็นที่ 13 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อความสัมพันธภาพของคนภายในชุมชน ($\bar{X}=2.64$) และประเด็นที่ 14 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมกิจกรรมสาธารณะของคนภายในชุมชน ($\bar{X}=2.58$) ตามลำดับ

3) ผลกระทบด้านสุขภาพ

ตารางที่ 16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านสุขภาพ (n=377)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	แปลความหมายระดับ	ลำดับที่
17. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสุขภาพทางกายด้านระบบทางเดินหายใจของประชาชน	3.04	.79	ปานกลาง	3
18. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสุขภาพทางจิตใจด้านความหวาดระแวงจากแรงงานนอกพื้นที่	2.91	.72	ปานกลาง	6
19. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการดูแลสุขภาพของประชาชนในชุมชน เช่น การหาอุปกรณ์หน้ากากกันฝุ่นมาใช้ เป็นต้น	3.19	.72	ปานกลาง	1
20. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์ป้องกันเพื่อดูแลสุขภาพ เช่น หน้ากากกันฝุ่นละออง เป็นต้น	3.10	.72	ปานกลาง	2
21. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง	2.97	.77	ปานกลาง	4
22. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการใช้ช่องทางของรถบรรทุก	2.95	.66	ปานกลาง	5
23. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนของนักเรียนและประชาชนในชุมชน	2.90	.67	ปานกลาง	7

ประเด็น (ต่อตารางที่ 4.11)	\bar{X}	S.D.	แปลความหมาย ระดับ	ลำดับที่
24. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการ อำนวยความสะดวกแก่ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินใน ชุมชน เพื่อเดินทางไปโรงพยาบาล	2.80	.71	ปานกลาง	8
รวม	2.98	.72	ปานกลาง	-

จากตารางที่ 16 ผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้าน
สุขภาพ พบว่า โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.98$)

เมื่อพิจารณาในรายชื่อ พบว่าประชาชนได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง 8 ข้อ
สามารถเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ ประเด็นที่ 19 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อ
การดูแลสุขภาพของประชาชนในชุมชน เช่น การหาอุปกรณ์หน้ากากกันฝุ่นมาใช้ เป็นต้น ($\bar{X}=3.19$)
ประเด็นที่ 20 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์ป้องกันเพื่อดูแลสุขภาพ
เช่น หน้ากากกันฝุ่นละออง เป็นต้น ($\bar{X}=3.10$) ประเด็นที่ 17 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อ
สุขภาพทางกายด้านระบบทางเดินหายใจของประชาชน ($\bar{X}=3.04$) ประเด็นที่ 21 การก่อสร้าง
โครงการฯ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง ($\bar{X}=2.97$) ประเด็นที่ 22 ระหว่างการ
ก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการใช้ช่องทางของรถบรรทุก ($\bar{X}=2.95$) ประเด็นที่
18 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสุขภาพทางจิตใจด้านความหวาดระแวงจากแรงงานนอกพื้นที่
($\bar{X}=2.91$) ประเด็นที่ 23 ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการข้ามถนน
ของนักเรียนและประชาชนในชุมชน ($\bar{X}=2.90$) และประเด็นที่ 24 ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มี
การอำนวยความสะดวกแก่ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินในชุมชน เพื่อเดินทางไปโรงพยาบาล ($\bar{X}=2.80$)
ตามลำดับ

4) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านสิ่งแวดล้อม (n=377)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	แปลความหมายระดับ	ลำดับที่
25. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสภาพอากาศ เช่น ฝุ่นละอองในอากาศ เป็นต้น	3.13	.76	ปานกลาง	1
26. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองจากการขนส่ง เช่น การวิ่งของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น	2.87	.81	ปานกลาง	5
27. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ การขุดเจาะถนน เป็นต้น	2.87	.96	ปานกลาง	6
28. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อเสียงจากการขนส่ง เช่น เสียงจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น	2.99	.90	ปานกลาง	4
29. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อเสียงจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ เป็นต้น	3.01	.94	ปานกลาง	3
30. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อระบบการระบายน้ำของชุมชน เช่น หิน/ดิน/ทราย ในท่อระบาย เป็นต้น	3.02	.93	ปานกลาง	2
รวม	2.98	.88	ปานกลาง	-

จากตารางที่ 17 ผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.98$)

เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่าประชาชนได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง 6 ข้อ สามารถเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ ประเด็นที่ 25 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสภาพอากาศ เช่น ฝุ่นละอองในอากาศ เป็นต้น ($\bar{X}=3.13$) ประเด็นที่ 30 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อระบบการระบายน้ำของชุมชน เช่น หิน/ดิน/ทราย ในท่อระบาย เป็นต้น ($\bar{X}=3.02$) ประเด็น

ที่ 29 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อเสียงจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ เป็นต้น ($\bar{X}=3.01$) ประเด็นที่ 28 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อเสียงจากการขนส่ง เช่น เสียงจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น ($\bar{X}=2.99$) ประเด็นที่ 26 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองจากการขนส่ง เช่น การวิ่งของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น ($\bar{X}=2.87$) และประเด็นที่ 27 การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ การขุดเจาะถนน เป็นต้น ($\bar{X}=2.87$) ตามลำดับ

ตารางที่ 18 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายด้าน (n=377)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	แปลความหมาย ระดับ	ลำดับที่
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.93	.75	ปานกลาง	3
ผลกระทบด้านสังคม	2.93	.80	ปานกลาง	4
ผลกระทบด้านสุขภาพ	2.98	.72	ปานกลาง	1
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	2.98	.88	ปานกลาง	2
รวม	2.95	.78	ปานกลาง	-

จากตารางที่ 18 ผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า โดยภาพรวม ประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.95$)

เมื่อพิจารณาในรายด้าน สามารถเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ ผลกระทบด้านสุขภาพ ($\bar{X}=2.98$) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ($\bar{X}=2.98$) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X}=2.93$) และผลกระทบด้านสังคม ($\bar{X}=2.93$) ตามลำดับ

**ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อระดับ
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู –
อำเภอบางปะกง ตอน 5)**

ตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวง
หมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

เพศ	<i>n</i>	<i>df</i>	<i>Mean</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ชาย	214	375	2.96	.137	.891
หญิง	163		2.96		

จากตารางที่ 19 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจาก
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 20 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวง
หมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	4	1.013	.253	1.484	.206
ภายในกลุ่ม	372	63.509	.171		
รวม	376	64.522			

จากตารางที่ 20 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจาก
โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 21 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้าง
ทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	3	.408	.136	.791	.500
ภายในกลุ่ม	373	64.115	.172		
รวม	376	64.522			

จากตารางที่ 21 พบว่า ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 22 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	5	3.511	.702	4.270	.001*
ภายในกลุ่ม	371	61.011	.164		
รวม	376	64.522			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 22 พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เพื่อให้ทราบว่าประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันอย่างใด ดังนั้นจึงได้ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Bonferroni) เพื่อตรวจสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ซึ่งปรากฏผลดังตารางที่ 4.20

ตารางที่ 23 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระดับการศึกษา กับ ผลกระทบของประชาชน จากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ระดับการศึกษา	\bar{x}	ไม่ได้เรียนหนังสือ	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	อนุปริญญา/ปวส.	ปริญญาตรีขึ้นไป
		2.78	2.99	2.88	2.92	2.92	3.12
ไม่ได้เรียนหนังสือ	2.78	-	.20975	.10675	.14499	.14008	.34064*
ประถมศึกษา	2.99		-	.10300	.06476	.06967	.13089
มัธยมศึกษาตอนต้น	2.88			-	.03824	.03333	.23390*
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	2.92				-	.00491	.19565
อนุปริญญา/ปวส.	2.92					-	.20056*
ปริญญาตรีขึ้นไป	3.12						-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 23 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างระดับการศึกษา กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) พบว่า คู่ที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 มี 3 คู่คือ

1. ระหว่างกลุ่มประชาชนที่ไม่ได้เรียนหนังสือ กับ กลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป หมายความว่า กลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป จะมีค่าเฉลี่ยการได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) อยู่ในระดับมากกว่ากลุ่มประชาชนที่ไม่ได้เรียนหนังสือ

2. ระหว่างกลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น กับ กลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป หมายความว่า กลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป

จะมีค่าเฉลี่ยการได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) อยู่ในระดับมากกว่ากลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น

3. ระหว่างกลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษานุปริญญา/ปวส. กับ กลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป หมายความว่า กลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป จะมีค่าเฉลี่ยการได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) อยู่ในระดับมากกว่ากลุ่มประชาชนที่มีระดับการศึกษานุปริญญา/ปวส.

ตารางที่ 24 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	5	1.428	.286	1.679	.139
ภายในกลุ่ม	371	63.095	.170		
รวม	376	64.522			

จากตารางที่ 24 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 25 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	4	.369	.092	.535	.710
ภายในกลุ่ม	372	64.154	.172		
รวม	376	64.522			

จากตารางที่ 25 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	4	.966	.242	1.414	.229
ภายในกลุ่ม	372	63.556	.171		
รวม	376	64.522			

จากตารางที่ 26 พบว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 27 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	4	.953	.238	1.394	.235
ภายในกลุ่ม	372	63.569	.171		
รวม	376	64.522			

จากตารางที่ 27 พบว่า ประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯ ต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 28 ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	4	1.704	.426	2.522	.041*
ภายในกลุ่ม	372	62.819	.169		
รวม	376	64.522			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 28 พบว่า ประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เพื่อให้ทราบว่าประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันอย่างใด ดังนั้นจึงได้ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Bonferroni) เพื่อตรวจสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ซึ่งปรากฏผลดังตารางที่ 4.26

ตารางที่ 29 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ กับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ	\bar{x}	รถยนต์ส่วนตัว	รถจักรยานยนต์	รถสามล้อพ่วงข้าง	รถโดยสารสาธารณะ	อื่นๆ
		3.00	2.96	2.79	2.98	2.90
รถยนต์ส่วนตัว	3.00	-	.04731	.21027*	.02318	.10749
รถจักรยานยนต์	2.96		-	.16295	.02414	.06018
รถสามล้อพ่วงข้าง	2.79			-	.18709	.10278
รถโดยสารสาธารณะ	2.98				-	.08431
อื่นๆ	2.90					-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 29 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ กับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) พบว่า คู่ที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 มี 1 คู่คือ

1. ระหว่างกลุ่มประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัว กับกลุ่มประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถสามล้อพ่วงข้างส่วนตัว หมายความว่ากลุ่มประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัว จะมีค่าเฉลี่ยการได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบาง

ปะกง ตอน 5) อยู่ในระดับมากกว่ากลุ่มประชาชนที่มีประเทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถสามล้อพ่วงข้างส่วนตัว

ตารางที่ 30 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) กับ ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ระหว่างกลุ่ม	3	.081	.027	.156	.926
ภายในกลุ่ม	373	64.442	.173		
รวม	376	64.522			

จากตารางที่ 30 พบว่า ประชาชนที่มีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ตอนที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นอื่นๆ ของประชาชนเกี่ยวกับสิ่งที่ต้องการให้เทศบาลตำบลบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขในด้านต่างๆ เพื่อให้การบริการตรงกับความต้องการของประชาชน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 31 สิ่งที่ต้องการให้เทศบาลตำบลบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะของประชาชน
1	ต้องการให้ทางเทศบาลฯ กำกับการดำเนินงานของโครงการฯ ให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากยิ่งขึ้น เช่น การเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง การจัดเก็บอุปกรณ์ให้เรียบร้อยหลังเลิกงานของทุกวัน เป็นต้น
2	ต้องการให้ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปหรือประชาชนในพื้นที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบงบประมาณ เพื่อสร้างการดำเนินงานที่มีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น
3	ต้องการให้ทางเทศบาลฯ เข้าไปจัดการเรื่องระบบสาธารณสุขในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ ให้มากยิ่งขึ้น เช่น การทิ้งขยะให้เป็นที่ การปล่อยน้ำเสียไม่ให้รบกวนประชาชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ เป็นต้น
4	ต้องการให้ทางเทศบาลฯ กำกับการดำเนินงานของโครงการฯ เรื่องความถี่ในการรดน้ำถนน และ ทำความสะอาด เศษหิน ดิน ทราย ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อลดปัญหาเรื่องทัศนวิสัยในการมองเห็นเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง และเพื่อป้องกันผลกระทบต่อด้านสุขภาพในระยะยาว

จากตารางที่ 31 ประชาชนต้องการให้โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปะ – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ปรับปรุงในเรื่องต่างๆ ดังนี้ ต้องการให้ทางเทศบาลฯ กำกับการดำเนินงานของโครงการฯ ให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากยิ่งขึ้น เช่น การเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง การจัดเก็บอุปกรณ์ให้เรียบร้อยหลังเลิกงานของทุกวัน เป็นต้น ต้องการให้ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปหรือประชาชนในพื้นที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบงบประมาณ เพื่อสร้างการดำเนินงานที่มีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น ต้องการให้ทางเทศบาลฯ เข้าไปจัดการเรื่องระบบสาธารณสุขในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ ให้มากยิ่งขึ้น เช่น การทิ้งขยะให้เป็นที่ การปล่อยน้ำเสียไม่ให้รบกวน

ประชาชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ เป็นต้น และต้องการให้ทางเทศบาลฯ กำกับ การดำเนินงานของโครงการฯ เรื่องความถี่ในการรดน้ำถนน และ ทำความสะอาด เศษหิน ดิน ทราบ ให้ มากยิ่งขึ้น เพื่อลดปัญหาเรื่องทัศนวิสัยในการมองเห็นเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง และเพื่อ ป้องกันผลกระทบต่อด้านสุขภาพในระยะยาว



บทที่ 5

สรุปผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ เพื่อศึกษาผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) และ เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอบางปะกง จำนวน 377 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ได้มีการพัฒนาเครื่องมือ และออกแบบให้มีลักษณะของคำถามแบบปลายปิด (Closed-ended Question) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมาเอง โดยผ่านการตรวจสอบจากอาจารย์ที่ปรึกษา การค้นคว้าอิสระ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา เท่ากับ .810 ซึ่งแบบสอบถามจะประกอบด้วย 3 ตอน คือ ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้แบบสอบถามแบบเลือกตอบ (Check list) เพื่อเลือกตอบตามระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal scale) และการวัดข้อมูลประเภทลำดับ (Ordinal scale) ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) มีลักษณะเป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า (Likert Scale) และตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) (คำถามปลายเปิด)

การวิเคราะห์ข้อมูล ทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติการแจกแจงความถี่ (Frequency Distribution), ค่าอัตราส่วนร้อยละ (Percentage Distribution), ค่าเฉลี่ย (Mean), ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) จากนั้นทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคุณลักษณะของประชากรกับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ด้วยสถิติ T-test สำหรับคุณลักษณะของประชากรที่แบ่งได้ 2 กลุ่ม และสถิติ ANOVA สำหรับคุณลักษณะของประชากรที่แบ่งได้ 3 กลุ่มขึ้นไปที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 หรือความเชื่อมั่น 95% กรณีพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะทำการตรวจสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยใช้สูตรตามวิธีของ Bonferroni เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง

โดยในบทที่ 5 นี้จะแบ่งหัวข้อการนำเสนอออกเป็น

- 5.1 สรุปผลการศึกษา
- 5.2 อภิปรายผลการศึกษา
- 5.3 ข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) สามารถสรุปการศึกษา ได้ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในในอำเภอบางปะกง นั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.8 มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34.0 มีสถานภาพสมรสมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.7 มีระดับการศึกษานุปริญญา/ปวส. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 26.3 มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.1 มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001 - 20,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.6 มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 1 – 5 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.8 มีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯ ระหว่าง 1 – 3 กิโลเมตร มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.0 มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 และมีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ทุกวันมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษาระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) มีข้อค้นพบตามรายละเอียดค่าเฉลี่ยรายด้าน ดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 32 ผลการวิเคราะห์ระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) รายด้าน

ด้าน	\bar{X}	SD.	แปลความหมายระดับ	อันดับที่
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.93	.75	ปานกลาง	3
ผลกระทบด้านสังคม	2.93	.80	ปานกลาง	4
ผลกระทบด้านสุขภาพ	2.98	.72	ปานกลาง	1
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	2.98	.88	ปานกลาง	2
รวม	2.95	.78	ปานกลาง	-

จากตารางที่ 32 ผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.95$)

เมื่อพิจารณาในรายด้าน สามารถเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ ผลกระทบด้านสุขภาพ ($\bar{X}=2.98$) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ($\bar{X}=2.98$) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X}=2.93$) และผลกระทบด้านสังคม ($\bar{X}=2.93$) ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์การศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) และเปรียบเทียบโดยจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งวิเคราะห์ตามสมมติฐานการวิจัย คือ ประชาชนที่มีข้อมูลส่วนบุคคลต่างกัน จะมีความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีต่อผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกัน โดยข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯ ประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ และความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) โดยใช้สถิติ T-test และสถิติ F-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 มีผลการศึกษาตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนที่มีระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

ประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 พบว่า คู่ที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 มี 1 คู่คือ

1. ระหว่างกลุ่มประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัว กับกลุ่มประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถสามล้อพ่วงข้างส่วนตัว หมายความว่า กลุ่มประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัว จะมีค่าเฉลี่ยการได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) อยู่ในระดับมากกว่ากลุ่มประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถสามล้อพ่วงข้างส่วนตัว

ความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนที่มีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5)ต่างกัน ได้รับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

และประชาชนที่มีค่าเฉลี่ยผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ที่อยู่ในระดับสูงที่สุดของกลุ่ม คือ ประชาชนที่มีเพศหญิง ประชาชนที่มีอายุมากกว่า 60 ปี ประชาชนที่มีสถานภาพสมรส ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป ประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนมากกว่า 50000 บาท ประชาชนที่มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 11-15 ปี ประชาชนที่มีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ ต่ำกว่า 1 กม. ประชาชนที่มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัว และประชาชนที่มีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) 1 วันต่อสัปดาห์

ส่วนประชาชนที่มีค่าเฉลี่ยผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ที่อยู่ในระดับน้อยที่สุดของกลุ่ม คือ ประชาชนที่มีเพศชาย ประชาชนที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ประชาชนที่มีสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง ประชาชนที่ไม่ได้เรียนหนังสือ ประชาชนที่มีอาชีพรับจ้าง/ก่อสร้าง ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนไม่

เกิน 10000 บาท ประชาชนที่มีระยะเวลาที่อาศัยในชุมชนระหว่าง 16-20 ปี ประชาชนที่มีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ 10 กม.ขึ้นไป ประชาชนที่มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถสามล้อพ่วงข้างตัว และประชาชนที่มีความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) 1 ครั้งต่อเดือน

ดังนั้น ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลที่ต่างกัน ว่ามีผลต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) หรือไม่ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 5.2

ตารางที่ 33 สรุปผลการศึกษาตามสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานตามปัจจัยส่วนบุคคล	ผลการทดสอบสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามเพศ	ปฏิเสธสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามอายุ	ปฏิเสธสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามเพศ	ปฏิเสธสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามสถานภาพ	ปฏิเสธสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามระดับการศึกษา	ยอมรับสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามอาชีพ	ปฏิเสธสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ปฏิเสธสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน	ปฏิเสธสมมติฐาน

สมมติฐานตามปัจจัยส่วนบุคคล (ต่อตารางที่ 5.2)	ผลการทดสอบ สมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามระยะทางจากที่พัก อาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ	ปฏิเสธสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามประเภท ยานพาหนะที่ท่านใช้เป็นประจำ	ยอมรับสมมติฐาน
ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สาย อำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกันตามความถี่ในการใช้ ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5)	ปฏิเสธสมมติฐาน

จากตารางที่ 33 ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ข้อมูลส่วนบุคคลที่มีผลต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) คือ ระดับการศึกษา และประเภทยานพาหนะที่ท่านใช้เป็นประจำ ส่วนข้อมูลส่วนบุคคลที่ไม่มีผลต่อระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) คือ เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ และความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5)

สรุปผลการศึกษาทั้งหมดได้ว่า ประชาชนมีระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง โดยเรียงจากผลกระทบด้านสุขภาพ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และผลกระทบด้านสังคม ตามลำดับ ซึ่งประชาชนที่มีระดับการศึกษา และประเภทยานพาหนะที่ท่านใช้เป็นประจำต่างกัน มีระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มีเพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ และความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5) ต่างกัน มีระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ไม่แตกต่างกัน

5.2 อภิปรายผลการศึกษา

จากผลการศึกษา พบว่า ระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีรายละเอียดรายด้าน ดังนี้

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ใจความสำคัญของด้านนี้ประกอบด้วย การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการค้าขายภายในชุมชน การสร้างงาน การสร้างอาชีพของประชาชนภายในชุมชน ส่งผลต่อช่องทางรายได้ของประชาชนภายในชุมชน ส่งผลต่อการเกิดแหล่งลงทุนใหม่ในชุมชน เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพของคนในชุมชน และการกระจายรายได้ให้แก่คนในชุมชน การลงทุนภายในชุมชน เช่น ตลาดนัดบริษัทเอกชน เป็นต้น และเมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อทางเลือกในการบริโภคสินค้าและบริการของประชาชนในชุมชน การคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางเศรษฐกิจ และส่งผลต่อโครงสร้างพื้นฐานต่างๆในชุมชน เช่น ระบบประปา ไฟฟ้า และ โทรคมนาคม เป็นต้น ซึ่งผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า **โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง** สอดคล้องกับงานวิจัยของ ปัญญา ผันคอนคู่ (2555) ได้ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจ การก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนในตำบลหินลาด อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา ผลการวิเคราะห์ พบว่าความพึงพอใจด้านข้อมูลการให้บริการ, การอำนวยความสะดวก, การบำรุงรักษาคุณภาพของถนน อยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ฉัตรชัย อานาจบุตติ (2556) ได้ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สาย กรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง ที่ศึกษาถึงความพึงพอใจของประชาชน ด้านความสะดวกและปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง ผลจากการศึกษาพบว่า ภาพรวมความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่อยู่ที่ระดับความพึงพอใจปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กนกพล ทิมางกูร (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ข้อค้นพบว่าผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านเศรษฐกิจ คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพทางการเกษตรลดลง อยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ อานนท์ บัณฑิต (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ด้านเศรษฐกิจ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบทางบวก คิดเป็นร้อยละ 42.25 และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กมลวรรณ แสงธรรมทวี (2561) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างถนนต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพในจังหวัดนนทบุรี กรณีศึกษา ชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ ผลการวิจัยพบว่า การ

ก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่บริเวณถนนตัดผ่าน เนื่องด้วยความสะดวกในการเข้าถึงและการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ผนวกกับพื้นที่เกษตรกรรมได้รับผลกระทบจากอุทกภัยและสภาวะน้ำเค็มทำให้ผลผลิตไม่คุ้มกับการลงทุน เหล่านี้เป็นเหตุให้เกษตรกรขายที่ดินทำกินและทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและไร้ทิศทางของเมือง

แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ปัญญา ผันคอนคู (2555) ได้ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนในตำบลหินลาด อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา เช่นกันในด้านการจัดการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน ผลการวิเคราะห์พบว่า อยู่ในระดับมาก และไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ธานินทร์ คฤหานนท์ (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ผลการวิจัย พบว่า ด้านอาชีพ (การเปลี่ยนแปลงอาชีพ) มีผลกระทบสูงที่สุด

ผลกระทบด้านสังคม ใจความสำคัญของด้านนี้ประกอบด้วย ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อระยะเวลาในการเดินทางของคนในชุมชน เช่น การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปศึกษา เป็นต้น ความปลอดภัยของคนในชุมชน ความสัมพันธ์ของคนภายในชุมชน การมีส่วนร่วมกิจกรรมสาธารณะของคนภายในชุมชน คุณภาพชีวิตของคนภายในชุมชน และเมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อความสะดวกในการเดินทางของคนในชุมชน ซึ่งผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า **โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง** สอดคล้องกับงานวิจัยของ กนกพล ทิมางกูร (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ข้อค้นพบว่า ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านสังคม คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ระดับการศึกษาของคนในชุมชนสูงขึ้น อยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ อานนท์ ปัดพี (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แก่ง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ด้านสังคม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบทางลบ คิดเป็นร้อยละ 41.75

ผลกระทบด้านสุขภาพ ใจความสำคัญของด้านนี้ประกอบด้วย การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสุขภาพทางกายด้านระบบทางเดินหายใจของประชาชน สุขภาพทางจิตใจด้านความหวาดระแวงจากแรงงานนอกพื้นที่ การดูแลสุขภาพของประชาชนในชุมชน เช่น การหาอุปกรณ์หน้ากากกันฝุ่นมาใช้ เป็นต้น ค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์ป้องกันเพื่อดูแลสุขภาพ เช่น หน้ากากกันฝุ่นละออง เป็นต้น การเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการใช้ช่องทางของรถบรรทุก การอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนของนักเรียน

และประชาชนในชุมชน และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินในชุมชน เพื่อเดินทางไป
ถึงสถานพยาบาล ซึ่งผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า โดยภาพรวม
ประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับงานวิจัยของ กนกพล ทิมางกูร
(2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบาง
พลี จังหวัดสมุทรปราการ ข้อค้นพบว่าผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาว
ชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ผลกระทบทางสุขภาพมากที่สุด คือ การสร้างถนนสาย
รองทำให้คนในชุมชนออกกำลังกายมากขึ้น อยู่ในระดับปานกลาง

แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ อานนท์ บัณฑิต (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบโครงการ
ก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แก่ง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อ
ประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ด้านสุขภาพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้รับ
ผลกระทบ คิดเป็นร้อยละ 50.75 และไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ธานีรินทร์ ฤทธิพันธ์ (2560) ได้
ศึกษาเรื่อง ผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น
จังหวัดน่าน ผลการวิจัย พบว่า ด้านสุขภาพและอนามัยส่วนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นจะ
มีผลกระทบน้อยที่สุด

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ใจความสำคัญของด้านนี้ประกอบด้วย การก่อสร้างโครงการฯ
ส่งผลต่อสภาพอากาศ เช่น ฝุ่นละอองในอากาศ เป็นต้น การสิ้นเปลืองจากการขนส่ง เช่น การวิ่ง
ของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น การสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่
การขุดเจาะถนน เป็นต้น เสียงจากการขนส่ง เช่น เสียงจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น เสียงจาก
การก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ เป็นต้น และส่งผลต่อระบบการระบายน้ำของชุมชน
เช่น หิน/ดิน/ทราย ในท่อระบาย เป็นต้น ซึ่งผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่มตัวอย่าง
พบว่า **โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง** สอดคล้องกับข้อเสนอแนะ
งานวิจัยของ กนกพล ทิมางกูร (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถี
ชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ข้อค้นพบว่าผลกระทบของการสร้างถนน
สายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พบว่าข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ
แนวทางแก้ไขปัญหา/ผลกระทบด้านอื่นๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการให้มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
เพื่อให้สภาพความเป็นอยู่ดีขึ้น โดยการเรียงลำดับความต้องการมากที่สุดลงมา ได้แก่ การเพิ่มรถ
เก็บขยะ การสร้างสะพานลอย การสร้างสถานที่ราชการเพิ่มเติม อาทิ สถานีอนามัย ตลาด
สวนสาธารณะการมีระบบระบายน้ำที่ครในชุมชน ซึ่งผลการสำรวจการได้รับผลกระทบของกลุ่ม

ตัวอย่าง พบว่า โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบ อยู่ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับงานวิจัยของ อานนท์ ปัทพี (2560) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบทางลบ คิดเป็นร้อยละ 71.50

สรุป จากผลการศึกษา พบว่า ระดับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสังคม ผลกระทบด้านสุขภาพ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทุกด้านได้รับผลกระทบไปพร้อมกัน จึงสอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบที่ สุนันทา สุวรรณโณคม (2532, อ้างถึงใน สิโรตม์ นาคสินธุ์, 2559) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การเปลี่ยนแปลงจากภาคเกษตรกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรมเป็นมูลเหตุที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมและเศรษฐกิจและผลกระทบตามมา จากการเปลี่ยนแปลงย่อมนำไปซึ่งผลกระทบทางสังคม คือ ในสังคมเกษตรกรรม ครอบครัวใหญ่ที่มีจำนวนสมาชิกจำนวนมากจะมีโอกาสทางเศรษฐกิจที่ดีกว่าครอบครัวขนาดเล็ก ด้วยเหตุนี้ สังคมเกษตรที่เป็นสังคมของครอบครัวขยาย ซึ่งตรงกันข้ามกับสังคมอุตสาหกรรมที่จะเปลี่ยนแปลงมาในรูปแบบครอบครัวเดี่ยวเป็นครอบครัวที่ประกอบด้วย พ่อ แม่ และลูก เท่านั้น เพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการผลิตของระบบอุตสาหกรรม ด้วยเหตุหลายประการ เช่น รายได้ของครอบครัวมาจากอาชีพที่แน่นอนมาจำกัด พ่อเลี้ยงดูสมาชิกผู้ใกล้ชิด ดังนั้น ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจนั้น อาจเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น เกิดขึ้นจากผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละอองที่มากส่งผลกระทบต่อผู้คนไม่เข้าไปในพื้นที่นั้น ๆ จึงทำให้การจับจ่ายใช้สอยมีไม่มาก หรือผลกระทบทางบวกสถานที่ที่มีทางและการจราจรที่ดีส่งผลกระทบต่อที่ดินตรงนั้นมีราคาแพงเกิดการทำธุรกิจมากขึ้นในอนาคต

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย เรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ผู้วิจัยสามารถสรุปข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายได้ดังนี้

1) สำหรับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการค้าขายภายในชุมชน ดังนั้น ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจและผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโครงการฯ ควรมีการส่งเสริมการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคภายในพื้นที่ เช่น ตลาดนัด ห้างสรรพสินค้า ธุรกิจขายเครื่องมือการก่อสร้างภายในพื้นที่ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนและ

ผู้ประกอบการรายย่อยภายในชุมชนร่วมได้รับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในระหว่างการก่อสร้างของโครงการนี้ไปด้วย

2) สำหรับผลกระทบด้านสังคม ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมกิจกรรมสาธารณะของคนภายในชุมชน ดังนั้น ระหว่างผู้นำชุมชนกับผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโครงการฯ ควรมีการจัดกิจกรรมร่วมกัน เพื่อเป็นการสร้างการทำกิจกรรมสาธารณะร่วมกัน เช่น กิจกรรมการแข่งขันกีฬาของชุมชน กิจกรรมการออกกำลังกายของชุมชน กิจกรรมการสร้างประโยชน์เพื่อสังคมอย่างการเก็บขยะในพื้นที่ต่างๆ หรือ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ เป็นต้น เพื่อเป็นการลดความเป็นคนแปลกหน้าต่อกันและกันระหว่างประชาชนในพื้นที่กับแรงงานที่มาอาศัยอยู่ในขณะการก่อสร้างของโครงการฯ ซึ่งน่าจะส่งผลต่อการใช้ชีวิตอย่างปลอดภัยและมีความสุขของคนทั้งสองกลุ่ม

3) สำหรับผลกระทบด้านสุขภาพ ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินในชุมชน เพื่อเดินทางไปโรงพยาบาล ดังนั้น การจัดช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินในชุมชน ควรมีการอำนวยความสะดวกไว้ตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งในเวลากลางคืนควรมีแสงไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางในสถานการณ์ไม่ปกติและต้องใช้เวลาในการเดินทางอย่างเร่งด่วน

4) สำหรับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ การขุดเจาะถนน เป็นต้น ดังนั้น ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจและผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโครงการฯ ควรมีการสื่อสารและสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ เพื่อหาข้อสรุปที่ดีที่สุดในการดำเนินการก่อสร้าง เช่น ระยะเวลาที่จะใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ส่งผลต่อการสิ้นเปลือง ประชาชนภายในชุมชนควรเป็นผู้ร่วมกันลงมติว่าควรดำเนินการในเวลาใด ที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันน้อยที่สุด เพื่อให้การก่อสร้างไม่สร้างความรู้สึกที่ไม่ดีต่อคนภายในชุมชนบริเวณนั้น อีกทั้งไม่กระทบต่อระยะเวลาในการก่อสร้างให้เกิดความล่าช้าจนเกินไป คือการหาข้อสรุปตรงกลางที่ทั้งสองฝ่ายทำการตกลงร่วมกัน

5.3.2) ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย เรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ผู้วิจัยสามารถสรุปข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการได้ดังนี้

1) ควรมีการศึกษาวิจัยในเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) ในเชิงคุณภาพเพิ่มเติม เป็นการศึกษาข้อมูลในเชิงลึกมากยิ่งขึ้น เพื่อให้ทราบว่าประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านต่างๆ แล้ว ต้องการความช่วยเหลือหรือต้องการให้มีแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไปอย่างไร เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) ควรมีการศึกษาวิจัยในเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) จากมุมมองของผู้ดำเนินการสร้างทางหลวงทั้งผู้บริหาร ผู้เกี่ยวข้อง และผู้ปฏิบัติงาน เนื่องจากในมุมมองของผู้ปฏิบัติโครงการฯ อาจจะมีภาพสะท้อนถึงปัญหาอีกหนึ่งมุมมอง จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจอย่างยิ่งในการศึกษาครั้งต่อไป

3) ควรมีการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงในพื้นที่ที่อื่นด้วยที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ในช่วงเวลาเดียวกัน และมีลักษณะพื้นที่ใกล้เคียงกัน เช่น พื้นที่โครงการก่อสร้างสายทางเลียบเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้ จ.ฉะเชิงเทรา โดยเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะการก่อสร้างเหมือนกับโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5) เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบที่ประชาชนได้รับของแต่ละพื้นที่ว่ามีความเหมือนหรือความแตกต่างกันอย่างไร เพื่อนำจุดอ่อนและจุดแข็งของแต่ละพื้นที่มาเปรียบเทียบซึ่งกันและกัน เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ดีที่สุด

บรรณานุกรม

- กนกพล ทิมางกูร. (2560). *ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ*. วิทยานิพนธ์ตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา, โครงการบัณฑิตศึกษา. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี.
- กมลวรรณ แสงธรรมทวี. (2561) *ผลกระทบจากการก่อสร้างถนนต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพในจังหวัดนนทบุรี กรณีศึกษา ชุมชนริมคลองอ้อมนนท์*. งานนิพนธ์หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรม-ศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. นครปฐม: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- กวี รักษ์ชน. (2541). *การสัมมนาการบริหารรัฐกิจ: การประเมินนโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- กระมล ทองธรรมชาติ. (2540). *การเมืองการปกครองไทย*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- กระทรวงคมนาคม. (2560). *ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)*. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- กุลชน ธนาพงศธร. (2530). *การพัฒนาบุคลากร ใน เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานบุคคล หน่วยที่ 1-7. (พิมพ์ครั้งที่ 8)*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- เกษม จันทร์แก้ว. (2540). *วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม*. ฉบับปรับปรุงแก้ไข ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: โครงการสหวิทยาการบัณฑิตศึกษา สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ข้อมูลประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตอำเภอบางปะกง จำนวนประชากรและบ้านเรือนชั่วคราว ประจำปี พ.ศ.2560 จังหวัดฉะเชิงเทรา*. เข้าถึงได้จาก www.cco.moph.go.th. วันที่สืบค้นข้อมูล 13 พฤศจิกายน 2563.
- เจน จำลองราช. (2557). *ปัจจัยที่ทำให้เกิดความล่าช้าภายใน โครงการสร้างถนน กรณีศึกษาเทศบาลนครปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี*. การศึกษาค้นคว้าตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานก่อสร้าง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- ฉัตรชัย อำนานาคดี. (2556). *ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร – บ้านฉาง*. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ชัยเทพ สาครวิเศษ. (2558). *แนวทางการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาแยกสวนหย่อมธรรมบุญวิถี เทศบาลนครหาดใหญ่*. วิทยานิพนธ์ □ ตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ดิเรก แสสนธิ์ และ ศศินันท์ วาสิน. (2561). “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกลับรถบนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา”, *JOURNAL OF NAKHONRATCHASIMA COLLEGE*. Vol.12 No.2 May – August 2018.
- ถวัลย์ วรรณพุดพิงษ์. (2536). *การประเมินผลนโยบาย: ประสิทธิภาพประสิทธิผลและความเป็นธรรมของนโยบาย*. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

- ทศพร ศิริสัมพันธ์. (2546). *เทคนิคการวิเคราะห์นโยบาย*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธานีพันธ์ ฤทธิพันธ์. (2560). *ผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ. บัณฑิตวิทยาลัย, เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.
- นิศาชล หังสวนัส. (2546). *ชุมชนกับผลกระทบของการพัฒนาอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง*. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- เนตรพราย นิสสัยสุข. (2556). *ผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง กรณีศึกษาชุมชนตำบลมายางพร อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง*. ปัญหาพิเศษสาขาวิชารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2546). *การพัฒนาหลักสูตรและการวิจัยเกี่ยวกับหลักสูตร*. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- ปัญญาวัฒน์ จุฑามาศ. (2561). “ผลกระทบของการดำเนินนโยบายพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรีต่อประชาชนตำบลบ้านเก่า”, *วารสารเศรษฐศาสตร์และนโยบายสาธารณะ*. 9 (18) : 72 – 90.
- ปัญญา พันดอนคู่. (2555). *ความพึงพอใจการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนในตำบลหินลาด อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์ □ ตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ปิยะนุช เงินคล้าย. (ม.ป.ป.). *นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: ศูนย์เอกสารทางวิชาการคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ปาริชาติ โชติยะ และชัยอนันต์ สุมทวนิช. (2539). *รายงานผลกระทบทางสังคม*. กรุงเทพฯ: สถาบันนโยบายศึกษา.
- พงษ์วุฒิ สิทธิพล. (2547). *การจัดการสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: สกายบุ๊กส์.
- พงษ์ศักดิ์ วิริยา. (2562). *ผลกระทบต่อความคุ้มค่าในการลงทุนจากการดำเนินการล่าช้า (กรณีศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง)*. วิทยานิพนธ์ □ ตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโครงสร้างพื้นฐานและการบริหาร. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535. (2535). เข้าถึงได้จาก [http://info file.pcd.go.th/law/1_NEQA1992.pdf?CFID=3054782&CFTOKEN=30713708](http://info.file.pcd.go.th/law/1_NEQA1992.pdf?CFID=3054782&CFTOKEN=30713708)
- พระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. 2550. (2550, 3 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. หน้า 1-18.
- พิทยา บวรวัฒนา. (2529). *ทฤษฎีองค์การสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- รมณ อินทวงษ์. (2556). *การประเมินผลนโยบายคีนภายี่รถยนต์คันแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารทั่วไป มหาวิทยาลัยบูรพา. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- รุ่งเรือง สุขาภิรมย์. (2543). *การวิเคราะห์ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการนำนโยบายการศึกษาไปปฏิบัติ: กรณีศึกษานโยบายการขยายการศึกษาขั้นพื้นฐาน*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ. (2555). *การประเมินผลนโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์.
- วินัย วีระพัฒนานนท์. (2532). *กระบวนการสิ่งแวดล้อมศึกษา*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- ศศิธามานตร์ แสงสวัสดิ์. (2550). *ความหมายของสิ่งแวดล้อม*. เข้าถึงได้จาก <https://www.gotoknow.org/posts/304856>.

- ศุภชัย ขาวะประภาส. (2533). *นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สถาบันนโยบายการศึกษา. (2539). *นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: สถาบันนโยบายการศึกษา.
- สมบัติ ชำรงธัญวงศ์. (2546). *นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ*. (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.
- สมศักดิ์ สามัคคีธรรม. (2533). *ชีวิตทางเศรษฐกิจของแรงงานที่ได้รับค่าจ้างขั้นต่ำ*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิอารมณพงศ์พานัน. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจแห่งชาติ.
- สร้อยตระกูล (ตีพานนท์) อรรถมานะ. (2543). *พฤติกรรมองค์กร: ทฤษฎีและการประยุกต์*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สิโรตม์ นาคสินธุ์. (2559). *ผลกระทบของนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยะของ ที่มีต่อชุมชนตำบลปลวกแดง อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง*. งานนิพนธ์ในหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (รป.ม.). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุนันทา สุวรรณโณดม. (2532). *ค่านิยมในการพัฒนาตนเองและสังคมของเยาวชนไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- สุวัจน์ สงวนวงศ์. (2540). *สิ่งแวดล้อมและการพัฒนา*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มิตรสยาม.
- แสวง รัตนมงคลมาศ. (2538). *ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคม*. กรุงเทพฯ: สารมวลชน.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2555). *นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร*. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2561). *กรอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)*. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- สำนักแผนงาน, กรมทางหลวง. (2563). *รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม*. กรุงเทพฯ: สำนักแผนงาน กรมทางหลวง.
- สำนักงานเศรษฐกิจแห่งชาติ. (2559). *ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมปี พ.ศ.2559*. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจแห่งชาติ.
- อนันต์ เกตุวงศ์. (2532). *ภูมิศาสตร์ชนบท*. กรุงเทพฯ: ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- อานนท์ ปัดพี. (2560). *ผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอน ชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี*. สารนิพนธ์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- [Richard D. Bingham](#) and [Claire L. Felbinger](#). (1989). *Evaluation in Practice: A Methodological Approach*. USA: University of Michigan.
- Cronbach L. J.. (1963). "Course improvement through evaluation", *Teachers College Record*, 64,672-683.
- George S. Patton. (1986). *Political Science*. New York: Sage Publications.
- James Anderson. (1994). *Politics and Economic Policy-making: Selected Readings*. New York: Wesley.
- Jody L. Fitzpatrick, James R. Sanders, and Blaine R. Worthen, (2004). *Program evaluation: Alternative Approaches and Practical Guidelines*. (3rd ed.). New York: Longman.
- Jonathan A. Morell. (1979). "Audit of care for epileptics in a general practice", *Br Med J*. 2(6197),1035 -1035.

Rossi, P. H., & Freeman, H. E. (1993). *Evaluation: A Systematic Approach*. (5th ed.). Newbury Park, Calif: Sage Publications.

Royse, Thyer, Padgett, & Logan. (2001). *Evidence-based Practice Manual: Research and Outcome Measures in Health and Human Services*. New York: Oxford University Press.

Weiss, Carol H. (1972). "Compositional variations of gases in temperate glaciers", *Earth and Planetary Science Letters*. 16, 4..





ภาคผนวก

ภาคผนวก ก



แบบสอบถาม

ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3

(สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้ไม่มีคำตอบถูกหรือผิด ข้อมูลที่ได้รับจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษา
ในครั้งนี ผู้วิจัยขอความกรุณาท่านในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้ โดยผลของการตอบจะไม่
กระทบใดๆ กับท่านทั้งสิ้น และผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านที่ได้สละเวลาในการตอบ
แบบสอบถามในครั้งนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ลงในช่อง ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ 21 – 30 ปี 31 – 40 ปี 41 – 50 ปี
 51 – 60 ปี มากกว่า 60 ปี
3. สถานภาพ โสด สมรส
 หม้าย/หย่าร้าง แยกกันอยู่
4. ระดับการศึกษา ไม่ได้เรียนหนังสือ ประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น
 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. อนุปริญญา/ปวส. ปริญญาตรีขึ้นไป
5. อาชีพ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว เกษตรกรรม/ประมง
 พนักงานบริษัท รับจ้าง/ก่อสร้าง อื่นๆ (ระบุ)...

6. รายได้ต่อเดือน

- ไม่เกิน 10,000 บาท 10,001 - 20,000 บาท
 20,001 - 30,000 บาท 30,001 - 40,000 บาท
 40,001 - 50,000 บาท มากกว่า 50,000 บาท

7. ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน

- 1 - 5 ปี 6 - 10 ปี 11 - 15 ปี
 16 - 20 ปี มากกว่า 20 ปี

8. ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯลฯ

- ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร 1 - 3 กิโลเมตร 4 - 6 กิโลเมตร
 7 - 9 กิโลเมตร 10 กิโลเมตรขึ้นไป

9. ประเภทยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ

- รถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ส่วนตัว
 รถสามล้อพ่วงข้างส่วนตัว รถโดยสารสาธารณะ
 อื่นๆ (โปรดระบุ).....

10. ความถี่ในการใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ตอน 5)

- ทุกวัน ประมาณ 2-3 วันต่อสัปดาห์
 ประมาณ 1 วันต่อสัปดาห์ ประมาณ 1 ครั้งต่อเดือน

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ลงในช่องระดับความคิดเห็น ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด
 ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3
 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ประเด็น	ระดับผลกระทบ			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีผลกระทบ
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ				
1. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการค้าขายภายในชุมชน				
2. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสร้างงาน การสร้างอาชีพของประชาชนภายในชุมชน				
3. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อช่องทางรายได้ของประชาชนภายในชุมชน				
4. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการเกิดแหล่งลงทุนใหม่ในชุมชน เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น				
5. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพของคนในชุมชน				
6. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการกระจายรายได้ให้แก่คนในชุมชน				
7. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการลงทุนภายในชุมชน เช่น ตลาดนัด บริษัทเอกชน เป็นต้น				
8. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อทางเลือกในการบริโภคสินค้าและการบริการของประชาชนในชุมชน				
9. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อการคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางเศรษฐกิจ				
10. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อโครงสร้างพื้นฐานต่างๆในชุมชน เช่น ระบบประปา ไฟฟ้า และโทรคมนาคม เป็นต้น				

ประเด็น	ระดับผลกระทบ			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีผลกระทบ
ผลกระทบด้านสังคม				
11. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อระยะเวลาในการเดินทางของคนในชุมชน เช่น การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปศึกษา เป็นต้น				
12. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อความปลอดภัยของคนในชุมชน				
13. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อความสัมพันธ์ของคนภายในชุมชน				
14. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมกิจกรรมสาธารณะของคนภายในชุมชน				
15. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของคนภายในชุมชน				
16. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ส่งผลต่อความสะดวกในการเดินทางของคนในชุมชน				
ผลกระทบด้านสุขภาพ				
17. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสุขภาพทางกายด้านระบบทางเดินหายใจของประชาชน				
18. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสุขภาพทางจิตใจด้านความหวาดระแวงจากแรงงานนอกพื้นที่				
19. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการดูแลสุขภาพของประชาชนในชุมชน เช่น การหาอุปกรณ์หน้ากากกันฝุ่นมาใช้ เป็นต้น				
20. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์ป้องกันเพื่อดูแลสุขภาพ เช่น หน้ากากกันฝุ่นละออง เป็นต้น				
21. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง				

ประเด็น	ระดับผลกระทบ			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีผลกระทบ
22. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการใช้ช่องทางของรถบรรทุก				
23. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนของนักเรียนและประชาชนในชุมชน				
24. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินในชุมชน เพื่อเดินทางไปโรงพยาบาล				
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม				
25. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสภาพอากาศ เช่น ฝุ่นละอองในอากาศ เป็นต้น				
26. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองจากการขนส่ง เช่น การวิ่งของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น				
27. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อการสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ การขุดเจาะถนน เป็นต้น				
28. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อเสียงจากการขนส่ง เช่น เสียงจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น				
29. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อเสียงจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ เป็นต้น				
30. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อระบบการระบายน้ำของชุมชน เช่น หิน/ดิน/ทราย ในท่อระบาย เป็นต้น				

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

ขอบคุณครับ

ภาคผนวก ข**ผลการประเมินดัชนีความสอดคล้องของเครื่องมือวิจัย (IOC)**

ชื่อเรื่อง ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3

(สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

แบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ส่งแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญ
ดังรายนามต่อไปนี้

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชีระ กุลสวัสดิ์
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชัยณรงค์ เครือนวน
3. อาจารย์เอกลักษณ์ ณีถฤทธิ์



คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ลงในช่องระดับความคิดเห็น ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด
 ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3
 (สายอำเภอบางปู – อำเภอบางปะกง ตอน 5)

ประเด็น	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			รวม	คะแนน IOC	สรุปผล
	1	2	3			
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
1. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดการค้าขายภายในชุมชน	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
2. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพให้แก่ประชาชนในชุมชน	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
3. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้คนภายในชุมชนมีช่องทางรายได้จากอาชีพเสริมเพิ่มมากขึ้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
4. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดแหล่งลงทุนใหม่ในชุมชน เช่น การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
5. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพของคนในชุมชน เช่น การเปลี่ยนงาน เป็นต้น	1	1	0	2	0.67	สอดคล้อง
6. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้มีการกระจายรายได้จากภาคธุรกิจให้แก่คนในชุมชน เช่น การจ้างงาน เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
7. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้มีการลงทุนในชุมชน เช่น การเพิ่มจำนวนตลาดนัด ชุมชนมีการขยายตัวของบริษัทเอกชน เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
8. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จและเกิดการลงทุนภายในชุมชนเพิ่มขึ้น ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการบริโภคสินค้าและบริการที่หลากหลายขึ้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
9. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ทำให้เกิดการคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางเศรษฐกิจมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
10. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ทำให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆในชุมชน เช่น ระบบประปา ไฟฟ้า และโทรคมนาคม เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง

ประเด็น	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			รวม	คะแนน IOC	สรุปผล
	1	2	3			
ผลกระทบด้านสังคม						
11. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ทำให้ระยะเวลาในการเดินทางของคนในชุมชนเพิ่มมากขึ้น เช่น การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปศึกษา เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
12. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยของคนในชุมชน เช่น การจี้ปล้น การลักขโมย เป็นต้น	1	1	0	2	0.67	สอดคล้อง
13. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดความขัดแย้งภายในชุมชน	1	1	0	2	0.67	สอดคล้อง
14. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดการมีส่วนร่วมกิจกรรมสาธารณะของคนในชุมชน เช่น การรณรงค์ต่อต้านยาเสพติด กีฬาสัมพันธ์ เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
15. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้คนในชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
16. เมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จ ทำให้เกิดการเดินทางของคนในชุมชนสะดวกมากยิ่งขึ้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
ผลกระทบด้านสุขภาพ						
17. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสุขภาพทางกายของคนในชุมชน เช่น ระบบทางเดินหายใจจากฝุ่นละออง เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
18. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลต่อสุขภาพทางจิตใจของคนในชุมชน เช่น ความหวาดระแวงจากแรงงานนอกพื้นที่ เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
19. การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลผลให้คนในชุมชนต้องดูแลสุขภาพของตนเองมากยิ่งขึ้น	1	1	-1	1	0.33	ไม่ สอดคล้อง
20. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์ป้องกัน เพื่อดูแลสุขภาพ เช่น หน้ากากกันฝุ่นละออง เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
21. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
22. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการใช้ช่องทางของรถบรรทุก เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	1	1	1	3	1	สอดคล้อง

ประเด็น	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			รวม	คะแนน IOC	สรุปผล
	1	2	3			
23. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนของนักเรียนและประชาชนในชุมชน เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
24. ระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ มีการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินในชุมชน ให้สามารถไปถึงสถานพยาบาลได้โดยเร็ว	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
25. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดปัญหาต่อสภาพอากาศ เช่น ฝุ่นละอองในอากาศ เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
26. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดปัญหาต่อการสิ้นเปลืองจากการขนส่ง เช่น การวิ่งของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
27. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดปัญหาต่อการสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ การขุดเจาะถนน เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
28. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดปัญหาผลกระทบทางเสียงจากการขนส่ง เช่น เสียงจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
29. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดปัญหาผลกระทบทางเสียงจากการก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องมือขนาดใหญ่ เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง
30. การก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำของชุมชน เช่น หิน/ดิน/ทราย ลงสู่ท่อระบาย เป็นต้น	1	1	1	3	1	สอดคล้อง

$$IOC = \frac{\square R}{N}$$

เมื่อ IOC แทนดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence)

\square แทน ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

R แทน คะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อคำถามแต่ละข้อ

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

สำหรับเกณฑ์การให้คะแนน มีดังนี้

1 หมายถึงคำถามนั้นสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย หรือนิยามศัพท์

-1 หมายถึงคำถามนั้นไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย หรือนิยามศัพท์

0 หมายถึงไม่แน่ใจว่าคำถามนั้น สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย หรือนิยามศัพท์

เกณฑ์การแปลความหมาย มีดังนี้

ค่า IOC \geq 0.50 หมายความว่า คำถามนั้น ตรงวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ค่า IOC $<$ 0.50 หมายความว่า คำถามนั้น ไม่ตรงวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ผลการวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม มีค่าเฉลี่ยของดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ได้เท่ากับ 0.94 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.50 จึงถือว่า แบบสอบถามชุดนี้มีความเที่ยงตรงใช้ในการเก็บข้อมูลได้

ภาคผนวก ค

ค่าความเชื่อมั่นแบบสอบถาม (Reliability)

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary		
	N	%
Cases		100.0
Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	N of Items	.0
		100.0
	.810	30

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
ข้อ 1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.4000	.49827	30
ข้อ 2 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.3333	.60648	30
ข้อ 3 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.6667	.60648	30
ข้อ 4 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.7667	.67891	30
ข้อ 5 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.8000	.76112	30
ข้อ 6 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.5333	.62881	30
ข้อ 7 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	2.9000	.75886	30
ข้อ 8 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	3.5000	.50855	30
ข้อ 9 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	3.5000	.73108	30
ข้อ 10 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	3.4000	.81368	30
ข้อ 11 ผลกระทบด้านสังคม	3.5667	.67891	30
ข้อ 12 ผลกระทบด้านสังคม	2.6667	.84418	30
ข้อ 13 ผลกระทบด้านสังคม	2.0667	.90719	30
ข้อ 14 ผลกระทบด้านสังคม	2.0333	.71840	30
ข้อ 15 ผลกระทบด้านสังคม	2.5333	.86037	30
ข้อ 16 ผลกระทบด้านสังคม	3.4000	.77013	30
ข้อ 17 ผลกระทบด้านสุขภาพ	3.4000	.85501	30
ข้อ 18 ผลกระทบด้านสุขภาพ	2.7333	.82768	30
ข้อ 19 ผลกระทบด้านสุขภาพ	3.3667	.76489	30
ข้อ 20 ผลกระทบด้านสุขภาพ	3.0000	.78784	30

ข้อ 21 ผลกระทบด้านสุขภาพ	2.9333	.86834	30
ข้อ 22 ผลกระทบด้านสุขภาพ	2.9000	.71197	30
ข้อ 23 ผลกระทบด้านสุขภาพ	2.9000	.60743	30
ข้อ 24 ผลกระทบด้านสุขภาพ	2.7333	.63968	30
ข้อ 25 ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม	3.4333	.72793	30
ข้อ 26 ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม	2.9000	.75886	30
ข้อ 27 ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม	2.8000	1.15669	30
ข้อ 28 ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม	3.0667	.94443	30
ข้อ 29 ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม	3.0667	.90719	30
ข้อ 30 ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม	2.9000	.92289	30

บรรณานุกรม



ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล นายกฤตตณัชญ์ จุฬสารวถ
วัน เดือน ปี เกิด 22 มีนาคม 2539
สถานที่เกิด ชลบุรี
สถานที่อยู่ปัจจุบัน 33 ซ.5 ถ.สุขุมวิท ต.แสนสุข อ.เมือง จ.ชลบุรี 20130

