

การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล
ภาคตะวันออกของประเทศไทย

อรอุมา บุญพูน

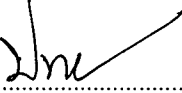
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวิจัยและสถิติทางวิทยาการปัญญา
วิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา มหาวิทยาลัยบูรพา
กรกฎาคม 2560
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์และคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาวิทยานิพนธ์
ของ อรุมา บุญพูน ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยและสถิติทางวิทยาการปัญญา ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

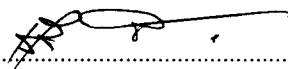

.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

(ดร.กนก พานทอง)



.....อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

(ดร.ประวิทย์ ทองไชย)


คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


.....ประธาน

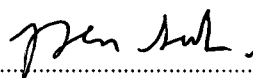
(รองศาสตราจารย์ ดร.เสรี ชัดรัมย์)


.....กรรมการ

(ดร.กนก พานทอง)



.....กรรมการ

(ดร.ประวิทย์ ทองไชย)


.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พูลพงศ์ สุขสว่าง)

วิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญาอนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยและสถิติทางวิทยาการปัญญา
ของมหาวิทยาลัยบูรพา


.....คณบดีวิทยาลัยวิทยาการวิจัย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุชาดา กรเพชรปानी) และวิทยาการปัญญา

วันที่...๒๑.....เดือน กรกฎาคม.....พ.ศ. 2560

ประกาศคุณูปการ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาให้คำปรึกษาและช่วยแนะนำแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ อย่างดียิ่งจาก ดร.กนก พานทอง อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และ ดร.ประวิทย์ ทองไชย อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ซึ่งทำให้ผู้วิจัยได้รับแนวทางในการศึกษาหาความรู้ และประสบการณ์อย่างกว้างขวางในการทำวิทยานิพนธ์ จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง มา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ที่ให้ความกรุณาตรวจแก้ไข และวิจารณ์ผลงาน ทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และขอขอบคุณอาจารย์ในวิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญาทุกท่านที่เกี่ยวข้องกับการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ที่ให้คำปรึกษา แนะนำเป็นอย่างดีเสมอมา จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ท้ายที่สุดนี้ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ หากปราศจากท่านคงไม่มีความสำเร็จที่เกิดขึ้นในวันนี้ ขอขอบคุณ เพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ วิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา ที่คอยให้ความช่วยเหลือในทุก ๆ ด้าน

อรอุมา บุญพูน

56910249: สาขาวิชา: การวิจัยและสถิติทางวิทยาการปัญญา;

วท.ม. (การวิจัยและสถิติทางวิทยาการปัญญา)

คำสำคัญ: การท่องเที่ยว/ ผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยว

อรอุมา บุญพูน: การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย (AN ANALYSIS OF THE IMPACTS OF A NEW SCENIC ROUTE ALONG THE EASTERN SEABOARD OF THAILAND) คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์: กนก พานทอง, ปร.ด., ประวิทย์ ทองไชย, ปร.ด. 216 หน้า. ปี พ.ศ. 2560.

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย และเพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนฯ จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา กลุ่มตัวอย่างเป็นสมาชิกในชุมชน นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการที่ใช้บริการถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล จำนวน 880 คน และการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลแต่ละกลุ่ม จำนวน 17 คน เครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณใช้ค่าสถิติพื้นฐาน การทดสอบที (*t*-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ส่วนข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย ปรากฏว่า

1. ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย มีผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบต่อประชาชน สังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยว โดยผลกระทบทางบวก พบว่า การคมนาคมขนส่งสะดวกสบายขึ้น คนในชุมชนประกอบอาชีพหลากหลายทำให้รายได้สูงขึ้น คนในท้องถิ่นได้ออกกำลังกายสุขภาพแข็งแรง มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองมากขึ้น นอกจากนี้ถนนสร้างใหม่ฯ ทำให้เกิดอาชีพใหม่ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวมากขึ้น มีสถานประกอบการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น เกิดผู้ประกอบการใหม่มากขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ถนนสร้างใหม่ฯ ส่งผลกระทบทางลบ ได้แก่ เกิดอุบัติเหตุในชุมชนมากขึ้น การจราจรหนาแน่นเพิ่มมลพิษทางอากาศ และค่าครองชีพสูงขึ้น

2. ผลการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่ จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา ปรากฏว่า เพศแตกต่างกันความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจแตกต่างกัน ($p < .05$) ส่วนด้านอื่น ๆ ไม่แตกต่างกัน อาชีพหลักแตกต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านประชาชน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านการท่องเที่ยวแตกต่างกัน ($p < .05$) ส่วนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน ภูมิลำเนาแตกต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านประชาชน ด้านเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน ($p < .05$) ส่วนด้านอื่น ๆ ไม่แตกต่างกัน

56910249: MAJOR: RESEARCH AND STATISTICS IN COGNITIVE SCIENCE;
M.Sc. (RESEARCH AND STATISTICS IN COGNITIVE SCIENCE)

KEYWORDS: TOURISM/ IMPACT OF SCENIC ROUTE

ONUMA BUNPHUN: AN ANALYSIS OF THE IMPACTS OF A NEW SCENIC ROUTE
ALONG THE EASTERN SEABOARD OF THAILAND. ADVISORY COMMITTEE:
KANOK PANTHONG, Ph.D., PRAWIT THONGCHAI, Ph.D., 216 P, 2017.

The objectives of this research were to 1) evaluate the impacts of a new scenic route along the eastern seaboard, and 2) to compare opinions regarding the impacts of the new route by gender, occupation, and domicile. The sample consisted of 880 people who had used the route, including community members, tourists, and entrepreneurs. In addition, seventeen key informants in each group were recruited for interviews. Questionnaires and semi-structured interviews were used to collect the qualitative data. Data were analyzed by descriptive statistics, *t*-tests, and ANOVA. The qualitative data were analyzed by a content analysis.

The results were as follows:

1. The new scenic route along the eastern seaboard had both positive and negative impacts on citizens, the community, the economy, the environment, and on tourism. Positive impacts were found to relate to comfort and to income: drivers found the route to be easy to drive, and local business people reported increased income. Local people reported more time for exercise, and indicated an appreciation of exposure to some of the cultural characteristics of the city dwellers using the route. Furthermore, the new scenic route resulted in the creation of new employment opportunities in the tourism sector, contributing a greater economic status to the community. However, the new scenic route also presented some negative impacts; these included an increase in traffic accidents and traffic jams, increased air pollution, and a rise in the cost of living.

2. Opinions regarding the impacts of the new route by gender, occupation, and domicile revealed statistically significant differences between genders regarding the economic impact ($p < .05$). There were differences by occupation level when looking at the human, economic, social, and touristic impacts ($p < .05$). Moreover, there were significant differences by domicile on human, economic, and environment impacts ($p < .05$).

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ณ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
กรอบแนวคิดการวิจัย.....	4
สมมติฐานของการวิจัย.....	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	6
ขอบเขตของการวิจัย.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
ตอนที่ 1 ความเป็นมาเกี่ยวกับถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล	
ภาคตะวันออกของประเทศไทยและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
ตอนที่ 2 แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบในด้านต่าง ๆ และงานวิจัย	
ที่เกี่ยวข้อง.....	29
1. แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบ.....	29
2. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านประชาชน	
และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	31
3. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสังคม	
และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	31
4. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	
และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	34

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	36
6. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	40
ตอนที่ 3 แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการประเมินโครงการ.....	45
1. แนวคิดเกี่ยวกับโครงการ.....	45
2. ความหมายและความสำคัญของการประเมินโครงการ.....	47
3. ประเภทของการประเมินโครงการ.....	50
ตอนที่ 4 รูปแบบการประเมิน Development Assistance Committee of the Economic Cooperation and Development (OECD/ DAC).....	52
1. เกณฑ์การประเมินของ OECD/ DAC.....	53
2. ข้อดีและข้อจำกัดของรูปแบบการประเมินผลโครงการ OECD/ DAC.....	55
2.1 ข้อดีของการประเมินรูปแบบ OECD/ DAC.....	55
2.2 ข้อจำกัดของการประเมินรูปแบบ OECD/ DAC.....	56
3. กระบวนการและขั้นตอนการดำเนินงาน.....	56
3.1 กำหนดกรอบในการประเมินผลตามหลักแนวคิด ในรูปแบบ OECD/ DAC.....	56
3.2 กำหนดตัวชี้วัด และเกณฑ์การให้คะแนน (Point System)	57
3.3 กำหนดแนวทางในการติดตาม และประเมินผลโครงการ.....	57
4. กรณีศึกษาตัวอย่างการประเมินผลโครงการ ตามเกณฑ์ 5 ด้าน ของ OECD/ DAC.....	57
4.1 การประเมินผลโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน).....	57
4.2 ผลการประเมินโครงการงานบำรุงรักษาทางหลวง: สายทางหลวง หมายเลข 2 ตอนบ้านไผ่ – ท่าพระ จังหวัดขอนแก่น.....	58

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.3 การประเมินผลโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำ บริเวณประตูระบายน้ำบางศรีตั้งอยู่ในตำบลชีน้ำร้าย อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี.....	60
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	62
ระยะที่ 1 การประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย.....	62
ระยะที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนาของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย.....	67
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	72
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	75
4 ผลการวิจัย.....	76
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย.....	77
ตอนที่ 2 ผลการประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย.....	80
ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา ของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย.....	98
1. ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ.....	98
2. ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	101
3. ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา.....	115

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5 สรุปและอภิปรายผล.....	125
สรุปผลการวิจัย.....	125
อภิปรายผลการวิจัย.....	126
ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้.....	128
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป.....	129
บรรณานุกรม.....	130
ภาคผนวก.....	135
ภาคผนวก ก แบบสอบถามสำหรับสมาชิกในชุมชน.....	136
ภาคผนวก ข แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยว.....	144
ภาคผนวก ค แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ.....	152
ภาคผนวก ง แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	161
ภาคผนวก จ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS.....	165
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	216

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2 - 1 ปริมาณการจราจรที่จะดึงดูดผู้มาใช้บริการโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	28
2 - 2 ผลการประเมินโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ตามเกณฑ์ 5 ด้าน ของ OECD/ DAC.....	58
2 - 3 ผลการประเมินโครงการงานบำรุงรักษาทางหลวง ตามเกณฑ์ 5 ด้าน OECD/ DAC.....	59
2 - 4 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำบริเวณประตูระบายน้ำบางโฉมศรี ตั้งอยู่ในตำบลชีน้ำร้าย อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ตามเกณฑ์ 5 ด้าน ของ OECD/ DAC.....	60
3 - 5 รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก สถานที่สัมภาษณ์ และวันที่สัมภาษณ์.....	73
3 - 6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่องความพึงพอใจของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำแนกตามจังหวัด.....	74
4 - 7 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล ภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ.....	77
4 - 8 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล ภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	78
4 - 9 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล ภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา.....	79
4 - 10 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงบวก ด้านประชาชน จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด....	81
4 - 11 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงลบ ด้านประชาชน จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด....	81
4 - 12 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านประชาชน จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	82
4 - 13 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบด้านสังคม จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	84
4 - 14 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านสังคม จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	84

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4 - 15 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงบวก ด้านเศรษฐกิจ จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด...	87
4 - 16 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงลบ ด้านเศรษฐกิจ จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด...	87
4 - 17 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านเศรษฐกิจ จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	88
4 - 18 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	91
4 - 19 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านสิ่งแวดล้อม จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	91
4 - 20 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบด้านการท่องเที่ยว จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	94
4 - 21 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านการท่องเที่ยว จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด.....	95
4 - 22 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ.....	99
4 - 23 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ.....	99
4 - 24 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ.....	100
4 - 25 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ.....	100
4 - 26 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ.....	101
4 - 27 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านประชาชน ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	101

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4 - 28 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก...	102
4 - 29 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	103
4 - 30 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ย ผลกระทบด้านประชาชน ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยจำแนกตามอาชีพหลัก เป็นรายคู่.....	103
4 - 31 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	104
4 - 32 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก..	105
4 - 33 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	106
4 - 34 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ย ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก เป็นรายคู่.....	106
4 - 35 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสังคม ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	107
4 - 36 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก...108	108
4 - 37 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	109
4 - 38 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ย ผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก เป็นรายคู่.....	109

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4 - 39 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	110
4 - 40 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก..	111
4 - 41 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.	112
4 - 42 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	112
4 - 43 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	113
4 - 44 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก.....	113
4 - 45 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก เป็นรายคู่.....	114
4 - 46 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา.....	115
4 - 47 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา...	116
4 - 48 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา...	116
4 - 49 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยจำแนกตามภูมิลำเนา เป็นรายคู่.....	117

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4 - 50 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสังคม ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค.....	117
4 - 51 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค... 118	118
4 - 52 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค.....	118
4 - 53 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค.....	119
4 - 54 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค... 119	119
4 - 55 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค.....	120
4 - 56 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค เป็นรายคู่.....	120
4 - 57 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค.....	121
4 - 58 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค... 121	121
4 - 59 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค... 122	122
4 - 60 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค เป็นรายคู่.....	122

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4 - 61 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว ของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา.....	123
4 - 62 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา....	123
4 - 63 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา....	124

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 - 1 กรอบแนวคิดในการวิจัยการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย.....	5
2 - 2 เส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ จังหวัดจันทบุรี.....	10
2 - 3 แผนที่แนวเส้นทางท่องเที่ยว ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ.....	11
2 - 4 เส้นทางจุดเนีนนางพญา จังหวัดจันทบุรี.....	14
2 - 5 เส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ.....	14
2 - 6 นิยามของการประเมินเพื่อการตัดสินใจ.....	48
2 - 7 การประเมินผลโครงการโดยมีตัวชี้วัดเป็นเครื่องมือ.....	55
3 - 8 แบบแผนการวิจัยในรูปแบบ Data – Validation Design.....	62
3 - 9 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย.....	63
3 - 10 ขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนาของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย.....	68
4 - 11 จำนวนกลุ่มผู้ให้ข้อมูล จำแนกตามเพศ.....	78
4 - 12 จำนวนกลุ่มผู้ให้ข้อมูล จำแนกตามอาชีพหลัก.....	79
4 - 13 จำนวนกลุ่มผู้ให้ข้อมูล จำแนกตามภูมิลำเนา.....	80

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันกระแสโลกาภิวัตน์ได้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศทั้งในระดับภูมิภาค และระดับโลก ทำให้เศรษฐกิจโลกมีการแข่งขันอย่างเสรี และมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ และยิ่งส่งผลกระทบต่อสมรรถนะการแข่งขันของประเทศ ดังนั้น ประเทศต่าง ๆ จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศของตนให้ทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการบริหารประเทศมีการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ดังนั้นกระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้กรมทางหลวงชนบท มีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงการก่อสร้าง และบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง และยังสนับสนุนการคมนาคมขนส่งการท่องเที่ยว การพัฒนา การเมืองอย่างบูรณาการ และยั่งยืน แก้ไขปัญหาการจราจรโดยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี้ยว (By Pass) ทางลัด (Shortcut) รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้บรรลุผลตามวิสัยทัศน์ และพันธกิจ กรมทางหลวงชนบทได้วิเคราะห์ สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกเพื่อใช้กำหนดกลยุทธ์ และแนวคิดในการบริหารจัดการ ทำให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตอย่างมั่นคง และส่งผลโดยตรงต่อชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนทั้งในพื้นที่ชนบท และเมืองอย่างกว้างขวางให้ประชาชนได้รับบริการสาธารณะ อย่างทั่วถึงทำให้ยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (แขวงทางหลวงชนบท ชลบุรี, 2559)

การก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกในกลุ่มจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ไว้เป็นช่วง ๆ โดยหลายหน่วยงาน แต่ยังมีปัญหาในด้านความต่อเนื่อง ความสะดวกปลอดภัย ของเส้นทางคมนาคม และยังไม่ได้รับการพัฒนาที่เหมาะสม คณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้กรมทางหลวง ชนบทดำเนินการก่อสร้างถนนดังกล่าว โดยมุ่งเน้นพัฒนาให้เป็นถนนสำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล ระดับสากลอย่างยั่งยืน ส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลแห่งใหม่ เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรใน ถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนสุขุมวิทที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่น และใช้เป็นถนนรองรับ สถานการณ์ฉุกเฉินทดแทนถนนสายหลัก กรมทางหลวงชนบทจึงได้ออกแบบ และก่อสร้างถนน

ให้มีความต่อเนื่อง สะดวกปลอดภัย สวยงาม และมีองค์ประกอบอื่นที่เหมาะสมกับถนนเพื่อ การท่องเที่ยว เช่น ตกแต่งภูมิทัศน์ข้างทางให้สวยงาม มีเส้นทางจักรยาน จุดพักรถ จุดชมวิว สถานที่ ที่น่าสนใจ มีทัศนียภาพ วิถีชีวิตที่สวยงาม สร้างสีสันแห่งความเพลิดเพลินตลอดเส้นทางจะได้สัมผัสกับ ธรรมชาติของท้องทะเล เพื่อให้สอดรับวิถีชีวิตชุมชนแต่ละพื้นที่ จึงได้ถูกขนานนามว่า “Scenic Route” หรือ “เส้นทางชมวิวยที่สวยงาม” ซึ่งจะเป็นจุดขายด้านการท่องเที่ยวได้ในอนาคต (สำนักก่อสร้างทาง กรมทางหลวงชนบท, 2559)

ถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกในกลุ่มจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผน โดยกรมทางหลวงชนบท แต่ยังมีปัญหาหลายด้าน ที่ส่งผลกระทบต่อหลายฝ่าย ที่ได้รับทั้งประโยชน์ และผลกระทบในเชิงบวก และเชิงลบแตกต่างกันไป เช่น หลังจากที่มีถนนเส้นนี้ ประชาชนอาจได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น มีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น ทำให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ หรือ อาจมีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากกว่าเดิม ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย ของ (สุภาวดี ฮะมะณี, 2557, หน้า 109) กิจกรรมของมนุษย์ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้น เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการเพิ่มความเป็นกรดของทะเล ซึ่งเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ในระดับโลกบทความวิชาการนี้ประเมินความเป็นไปได้ของผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และสังคม จากการเพิ่มความเป็น “กรด” ของทะเลบริเวณอ่าวไทย โดยการศึกษาผลกระทบที่มีต่อระบบนิเวศ ทางทะเล และชายฝั่ง และการบริการทางระบบนิเวศ ผลกระทบทางนิเวศวิทยาเกิดขึ้นในชนิดพันธุ์ แหล่งที่อยู่ และกระบวนการทางนิเวศวิทยาต่าง ๆ ภาคส่วนที่ได้รับผลกระทบมาก ได้แก่ การท่องเที่ยว และนันทนาการ การประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การสะสมคาร์บอน มูลค่าการคงอยู่ และมูลค่าเพื่อลูกหลานของชนิดพันธุ์ และแหล่งที่อยู่บทความวิชาการนี้ยังมุ่งเน้นถึงข้อจำกัด ของข้อมูลด้านนิเวศวิทยา และด้านเศรษฐกิจ และสังคมที่ใช้สำหรับประเมินผลกระทบจากการเพิ่ม ความเป็น “กรด” ของทะเลบริเวณอ่าวไทย พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง และงานวิจัย ของ (ปานจิตร จินศิริ และพีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์, 2556) ศึกษาผลกระทบของการท่องเที่ยว ต่อชุมชนชาวเกาะพะงัน ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าการท่องเที่ยวของเกาะพะงันส่งผลให้ประชาชน ผู้อยู่อาศัยมีรายได้เพิ่มขึ้นซึ่งรายได้ส่วนใหญ่มาจากการประกอบธุรกิจบ้านเช่าแก่นักท่องเที่ยว รถเช่า และร้านขายอาหาร นอกจากนี้ยังทำให้มีนักท่องเที่ยวจำนวนเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้น ของอุปสงค์ด้านเครื่องบริโภคทุกชนิด ส่งผลให้ค่าครองชีพประชาชนเพิ่มขึ้น คนในพื้นที่เปลี่ยนอาชีพ จากเกษตรกรรมทำสวนมะพร้าวมาสู่ธุรกิจทางด้านบริการมากขึ้น ในด้านสังคม และวัฒนธรรม พบว่า คนในเกาะพะงันมีความเห็นแก่ตัวชีวิตความเป็นอยู่ที่สงบ และอิงอยู่กับธรรมชาติได้เริ่มหายไป และยังส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจากมีน้ำเสียเกิดจากโรงแรม ที่พัก และตลาดมากขึ้น

มีเสียงดังในยามค่ำคืนที่เกิดจากแหล่งบันเทิงมากขึ้น มีขยะที่เกิดจากการบริโภคต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ทำให้เป็นปัญหาใหญ่ที่ต้องรีบแก้ไข

จากข้อมูลข้างต้นควรจะมีการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย เพื่อศึกษาลักษณะส่วนบุคคล และประเมินผลกระทบ รวมถึงเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยจำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา ซึ่งโครงการนี้ยังไม่ถูกประเมินแนวโน้ม (Trend Analysis) ในเรื่องของการทำโครงการภาครัฐมีความจำเป็นที่จะต้องประเมินตามกรอบความสอดคล้องการประเมินตามนโยบายของรัฐบาลโดยใช้วิธีการประเมิน Development Assistance Committee of the Economic Cooperation and Development (OECD/ DAC) โดย OECD เป็นหน่วยงานชั้นนำในระดับสากลของโลกที่ได้มีการริเริ่มจัดให้มีมาตรฐานในการประเมินผลโครงการโดยให้การสนับสนุน หรือ ความช่วยเหลือทางวิชาการกับประเทศต่าง ๆ ด้านการพัฒนาติดตาม และประเมินผลโครงการ (Monitor and Evaluation) เป็นการประเมินโครงการในรูปแบบเกณฑ์การประเมินของ OECD/ DAC เป็นการประเมินในเชิงระบบ (Systematic Approach) ซึ่งให้ความสำคัญกับผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินโครงการ (Results Based Management) ว่ามีการเปลี่ยนแปลง และตรงกับวัตถุประสงค์หรือไม่ เน้นการพิสูจน์ หรือ ตัดสินโครงการในระยะยาวซึ่งมีหลักการที่ใช้ในการประเมินผลโครงการ เรียกว่า DAC Principles for Evaluation of Development Assistance โดยมีเกณฑ์ในการประเมิน 5 ด้าน ที่เรียกว่า “เกณฑ์การประเมินของ OECD/ DAC” ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ ความสอดคล้อง (Relevance) ประสิทธิภาพ (Effectiveness) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืน (Sustainability) แต่ผู้วิจัยเลือกใช้ “เกณฑ์การประเมินของ OECD/ DAC” โดยเลือกใช้ ด้านผลกระทบ ใช้เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ได้มีการประเมินผลลัพธ์และระดับความสำเร็จโครงการในมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยว ซึ่งดำเนินการโดยสำนักแผนงาน กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ร่วมกับวิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา มหาวิทยาลัยบูรพา ซึ่งผู้วิจัยเป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยครั้งนั้น การวิจัยนี้มีการประเมินผลลัพธ์ และระดับความสำเร็จโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลระยองจันทบุรี และตราด (2558) ในมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยว แต่ยังไม่ได้อธิบายในเรื่องผลกระทบ ผู้วิจัยจึงสนใจนำข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากโครงการดังกล่าว มาวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยจำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา เพื่อนำผลจากการวิเคราะห์ไปใช้ในการพัฒนางาน

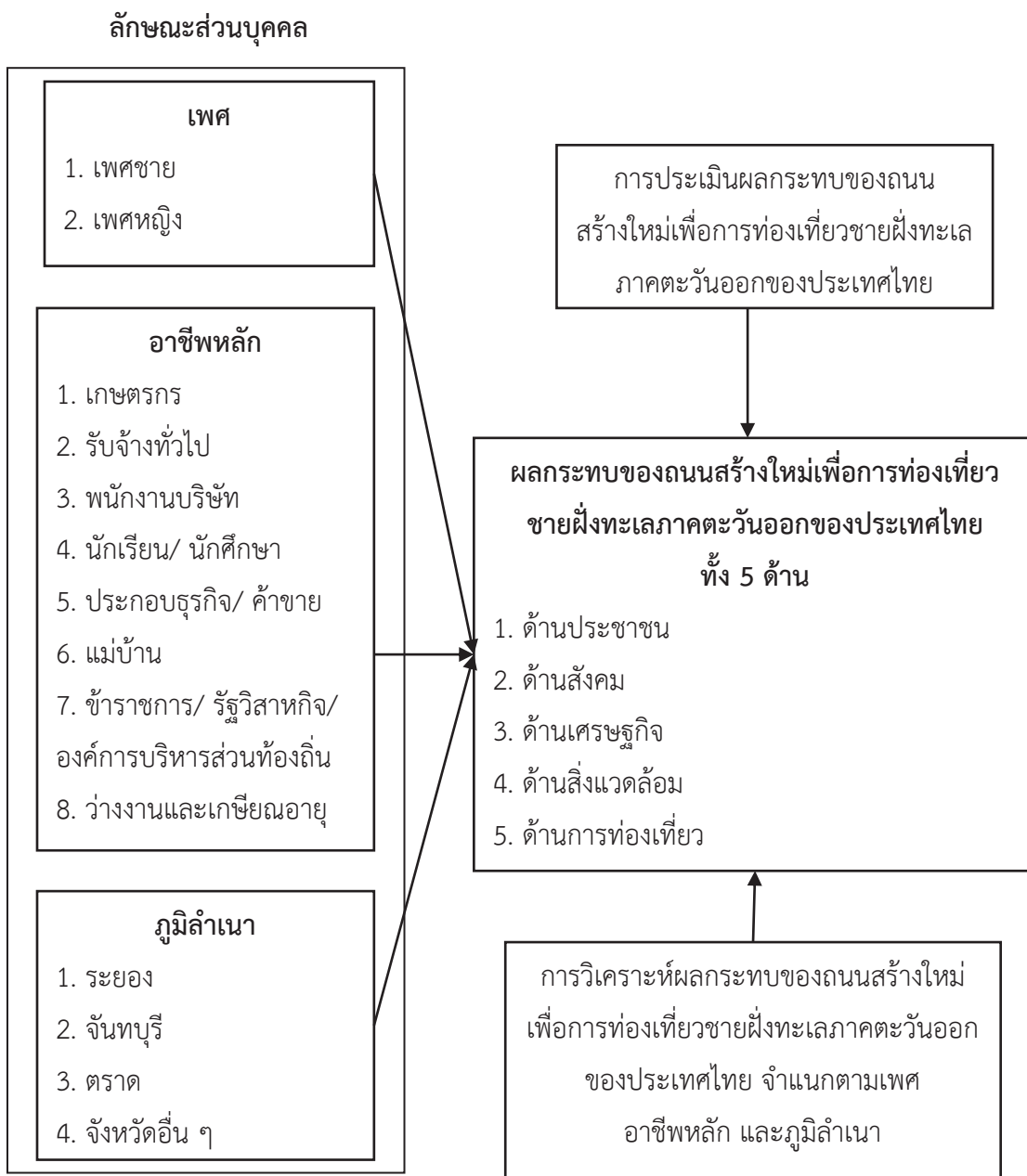
หรือปรับปรุงแผนงานต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
2. เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิฐานะของผู้ใช้ถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย และวิเคราะห์ผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยจำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิฐานะของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งผู้ใช้นั้นที่มีความแตกต่างดังกล่าว อาจได้รับผลกระทบแตกต่างกัน โดยใช้กรอบแนวคิด โดยใช้รูปแบบการประเมิน Development Assistance Committee of the Economic Cooperation and Development (OECD/ DAC) ค.ศ. 1991



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

สมมติฐานของการวิจัย

1. ผู้ใช้ถนนที่มีเพศแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยแตกต่างกัน
2. ผู้ใช้ถนนที่มีอาชีพหลักแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยแตกต่างกัน
3. ผู้ใช้ถนนที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยแตกต่างกัน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ผลการประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ทำให้ทราบผลกระทบในด้านต่าง ๆ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลกระทบไปใช้ในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และวางแผนในการพัฒนาต่อไป
2. ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยนำไปวางแผนเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยว และแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อแก้ไขผลกระทบต่าง ๆ ให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมายมากยิ่งขึ้น

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลประกอบไปด้วย 4 กลุ่ม ที่ใช้บริการถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด (2558) ระหว่างวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2558 – 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 โดยผู้วิจัยเป็นส่วนหนึ่งในผู้เก็บรวบรวมข้อมูลในโครงการฯ ดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

 - 1.1 กลุ่มสมาชิกในชุมชน ได้แก่ ผู้นำชุมชน ชาวบ้าน ผู้อยู่อาศัยตามถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำนวน 220 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถามใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion - Related Purposeful Sampling)
 - 1.2 กลุ่มนักท่องเที่ยว ได้แก่ นักท่องเที่ยว ผู้ผ่านทางตามถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำนวน 220 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถาม

ใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion - Related Purposeful Sampling)

1.3 กลุ่มผู้ประกอบการ ได้แก่ ผู้ประกอบการภาคเกษตรอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว จำนวน 440 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถามใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion - Related Purposeful Sampling)

1.4 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 17 คน ได้มาโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ใช้การเลือกแบบเจาะจง (Purposeful Sampling) ได้แก่

- 1.4.1 ผู้บริหารเทศบาลตำบลสนามไชย
- 1.4.2 ผู้อำนวยการศูนย์บำรุงทางหลวงชนบท เฉลิมบูรพาชลิต
- 1.4.3 ผู้บริหารองค์การบริหารส่วนตำบลตะกาดเจ้า
- 1.4.4 นายกองค้การบริหารส่วนตำบลพังราด อำเภอแกลง จังหวัดระยอง
- 1.4.5 ผู้อำนวยการศูนย์การท่องเที่ยว กีฬาและนันทนาการจังหวัดจันทบุรี
- 1.4.6 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดจันทบุรี
- 1.4.7 ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทระยอง
- 1.4.8 ผู้อำนวยการศูนย์การท่องเที่ยว กีฬา และนันทนาการจังหวัดระยอง
- 1.4.9 บริษัทขนส่งจันทบุรี คือ เจ้าของกิจการบริษัทขนส่งสมใจกุ่มสด จำกัด
- 1.4.10 นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดจันทบุรี
- 1.4.11 นักท่องเที่ยวปั่นจักรยาน
- 1.4.12 เลขานุการนายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดระยอง
- 1.4.13 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง
- 1.4.14 เจ้าของบริษัทขนส่งผลไม้ จังหวัดระยอง
- 1.4.15 นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลปากน้ำแหลมสิงห์
- 1.4.16 รองประธานชมรมจักรยาน
- 1.4.17 เจ้าของธุรกิจท่องเที่ยวเอกชน คือ เจ้าของสบายดี โฮมสเตย์

2. ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

2.1 ตัวแปรต้น เป็นลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้ถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีจำนวน 3 ตัวแปร ได้แก่

- 2.1.1 เพศ จำแนกเป็น 1) เพศชาย และ 2) เพศหญิง
- 2.1.2 อาชีพหลัก จำแนกเป็น 1) เกษตรกร 2) รับจ้างทั่วไป 3) พนักงานบริษัท
- 4) นักเรียน/ นักศึกษา 5) ประกอบธุรกิจ/ ค้าขาย 6) แม่บ้าน 7) ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น และ 8) ว่างานและเกษียณอายุราชการ

2.1.3 ภูมิลำเนา จำแนกเป็น 1) ระยอง 2) จันทบุรี 3) ตราด และ
4) จังหวัดอื่น ๆ

2.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ ผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก
ของประเทศไทย แบ่งออกเป็น 5 ด้าน ดังนี้

2.2.1 ด้านประชาชน

2.2.2 ด้านสังคม

2.2.3 ด้านเศรษฐกิจ

2.2.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

2.2.5 ด้านการท่องเที่ยว

นิยามศัพท์เฉพาะ

ผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
(Impacts of Scenic Route Along The Eastern Seaboard Coast of Thailand) หมายถึง
ผลลัพธ์ที่ทำให้กระเทือนไปถึงผู้ใช้บริการถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ
การดำเนินโครงการโดยจะเป็นการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งทางตรง และทางอ้อม
ซึ่งเป็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญกับคนชุมชนในท้องถิ่น เศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อม อันเนื่องมาจาก
การดำเนินโครงการฯ รวมถึงผลกระทบจากปัจจัยภายนอก ทั้งในเชิงบวก และเชิงลบ ผลกระทบ
ที่ก่อให้เกิดประโยชน์เรียกว่า ผลกระทบเชิงบวก (Positive Externality) ส่วนผลกระทบที่ก่อให้เกิด
ผลเสียเรียกว่า ผลกระทบเชิงลบ (Negative Externality) ซึ่งประกอบด้วยทั้งหมด 5 ด้าน ดังนี้

1. ด้านประชาชน (People) หมายถึง ผลกระทบเชิงบวก 4 ปัจจัย ได้แก่ คนในท้องถิ่น
มีงานทำมากขึ้น คนในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มจากการประกอบอาชีพ เช่น ค้าขาย การคมนาคม
มีความสะดวกสบายขึ้น มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น และเป็นผลกระทบทางลบ 1 ปัจจัย ได้แก่
มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น

2. ด้านสังคม (Social) หมายถึง ผลกระทบ 4 ปัจจัย ได้แก่ มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมือง
เพิ่มขึ้น สร้างอาชีพใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชน สุขภาพของคนในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่
ออกกำลังกายร่วมกันของชุมชน และการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของชาวบ้านมีมากขึ้น

3. ด้านเศรษฐกิจ (Economic) หมายถึง ผลกระทบเชิงบวก 4 ปัจจัย ได้แก่
การกระจายความเจริญให้กับท้องถิ่นดีขึ้น ที่ดินตามแนวถนนมีราคาแพงขึ้น มีสถานประกอบการ
ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น การขนส่งสินค้าเกษตร ประมง สะดวกขึ้น และเป็นผลกระทบเชิงลบ 1 ปัจจัย ได้แก่
ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น

4. ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) หมายถึง ผลกระทบ 5 ปัจจัย ได้แก่ เกิดมลภาวะทางเสียง เนื่องจากปริมาณรถสัญจรมากขึ้น ทำให้หนวกหู รำคาญ เกิดมลพิษในอากาศจากท่อไอเสียรถ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ปัญหาการจราจรหนาแน่น ปัญหาความปลอดภัยของชาวบ้านที่ใช้รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ในการเดินทาง และมีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น

5. ด้านการท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง ผลกระทบ 7 ปัจจัย ได้แก่ ถนนทำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก รีสอร์ท สปา เป็นต้น มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่น งานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่ เป็นต้น ท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยว และภูมิทัศน์ของท้องถิ่นสวยงามขึ้น

เพศ (Gender) หมายถึง ลักษณะทั่วไปของประชากรที่ใช้ในการศึกษา โดยเพศจำแนกเป็นเพศชาย และเพศหญิง

อาชีพหลัก (Occupation) หมายถึง ลักษณะทั่วไปของประชากรที่ใช้ในการศึกษา โดยอาชีพหลักจำแนกเป็น 8 ประเภท ได้แก่ เกษตรกร รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ว่างงานและเกษียณอายุราชการ

ภูมิลำเนา (Domicile) หมายถึง ที่อยู่อาศัยของประชากรที่ใช้ในการศึกษา โดยจำแนกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ ระยอง จันทบุรี ตราด และจังหวัดอื่น ๆ

สมาชิกในชุมชน (Community Members) หมายถึง ผู้นำชุมชน ชาวบ้าน ผู้ที่อยู่อาศัยตามถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

นักท่องเที่ยว (The Tourist) หมายถึง นักท่องเที่ยว ผู้ผ่านทางตามถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ผู้ประกอบการ (Entrepreneur) หมายถึง ผู้ประกอบการภาคเกษตรอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวตามถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และวิเคราะห์ผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิภาคของผู้นักเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งในการศึกษานี้ ผู้วิจัยนำเสนอแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ความเป็นมาเกี่ยวกับถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ตอนที่ 2 แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบในด้านต่าง ๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ตอนที่ 3 แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการประเมินโครงการ

ตอนที่ 4 เกณฑ์การประเมินของ Development Assistance Committee of the Economic Cooperation and Development (OECD/ DAC)

ตอนที่ 1 ความเป็นมาเกี่ยวกับถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 2 เส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ จังหวัดจันทบุรี (ที่มา: <http://www.flydrivethai.com>)

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ เป็นถนนเลียบชายหาดทะเลเมืองจันทน์ ที่ถูกขนานนามว่า “Scenic Route” หรือ “เส้นทางชมวิวยที่สวยงาม” ระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตรเป็นถนนที่จัดสร้างโดย

กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม เชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลที่สำคัญตั้งแต่ตอนเหนือจรดตอนใต้ของจังหวัดจันทบุรี มีทัศนียภาพ และวิวทิวทัศน์ที่สวยงาม บรรยากาศร่มรื่น มีเส้นทางเฉพาะสำหรับผู้ชื่นชอบการปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทางจะมีแหล่งท่องเที่ยว และสถานที่ที่น่าสนใจสลับสับเปลี่ยนกันไป สร้างสีสันแห่งความสุขให้นักท่องเที่ยวได้ตลอดเส้นทางนักท่องเที่ยวยุคใหม่ จะได้สัมผัสกับธรรมชาติของท้องทะเล วิถีชีวิตชุมชน สวนผลไม้ และธรรมชาติอันร่มรื่น



ภาพที่ 3 แผนที่แนวเส้นทางท่องเที่ยว ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ที่มา: <http://www.flydrivethai.com>)

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต เป็นถนนที่เชื่อมโยงเส้นทางริมฝั่งทะเลอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ตั้งแต่ช่วงจังหวัดระยอง จนถึงจันทบุรี เป็นเส้นทางผ่านแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่ง มีจุดชมวิวที่มีความสวยงาม ในส่วนที่ผ่านจังหวัดจันทบุรี มีถนนเลียบทะเลที่มีทิวทัศน์สวยงามที่สุดในภาคตะวันออก ใครที่มาเที่ยวจันทบุรีแล้ว ยังไม่เคยผ่านถนนเส้นนี้ อาจเรียกได้ว่ามาไม่ถึงไฮไลท์ของจันทบุรี

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ถูกสร้างขึ้นเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างจังหวัด โดยเริ่มตั้งแต่อำเภอแกลง จากข้างอนุสาวรีย์สุนทรภู่ ไปจนถึงอำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี การเดินทางไปท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ บนถนนสายนี้ให้ครบถ้วนแม้เป็นการท่องเที่ยวแบบผ่าน ๆ อย่างรวดเร็วก็คงจะต้องมีเวลาอย่างน้อยเต็มวันเพราะมีแหล่งท่องเที่ยว และสถานที่ที่น่าสนใจมากมาย

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต หรือ ที่นักท่องเที่ยวเรียกว่า “ถนนชล-จันท” เป็นถนนที่ได้รับการพัฒนาโดยกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม มีระยะทางประมาณ 111 กิโลเมตร

โดยผ่านจังหวัดระยอง จันทบุรี และเข้าสู่ตราด เป็นโครงการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเล เพื่อช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรของถนนสุขุมวิท รองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวริมชายทะเลตะวันออก โดยมีการปรับผิวจราจร สร้างสะพานเชื่อมต่อบริเวณปากแม่น้ำ ปรับภูมิทัศน์ข้างทาง เพิ่มจุดชมวิว จุดพักรถ เสนอจักรยาน ให้เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวริมทะเล เป็นลักษณะการท่องเที่ยวแบบการขับรถเที่ยว พร้อมทั้งชมทิวทัศน์สวย ๆ ไปด้วย แบบที่เรียกว่าเป็น (Scenic Route) เส้นแรกของเมืองไทย

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต เป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อเลียบชายฝั่ง แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า จะเห็นวิวทะเลตลอดเส้นทาง ตามเส้นทางมีจุดที่สามารถแวะท่องเที่ยวตามรายทาง บางที่อาจต้องเลี้ยวแยกออกไปบ้าง แต่ก็ไม่ถึงกับไกลมาก บางที่เป็นสถานที่แวะพักชมวิวชายทะเล วิวปากแม่น้ำ สถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดจันทบุรี ตั้งแต่หาดคู้วิมานที่มีจุดชมวิวหลายจุด มีถนนตัดเลียบริมชายฝั่งที่สวยงาม จนได้ชื่อว่าเป็นหนึ่งในเส้นทางในฝัน (Dream Destination) ที่ไม่ควรพลาดสำหรับคนที่ต้องการใช้เส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิตตั้งแต่กิโลเมตรที่ 1 จุดเริ่มต้นของถนนเฉลิมบูรพาชลทิต จะอยู่ที่ถนนด้านข้างของอนุสาวรีย์สุนทรภู่ (จากแยกทางหลวง 3161) สามารถใช้เส้นทางที่ต่อจากหาดแม่พิมพ์ หรือ จากตัวอำเภอแกลง ตรงมายังอนุสาวรีย์สุนทรภู่ จากนั้นตรงตามเส้นทางไปแหลมสน - หาดคู้วิมาน - อ่าวคู้กระเบน - หาดเจ้าหลาว - แหลมสิงห์ ไปสิ้นสุดที่ทางหลวง 3149 อำเภอขลุง จังหวัดจันทบุรี

ส่วนนักท่องเที่ยวที่ต้องการแวะพักค้างคืนที่เส้นทางสายนี้ก็มีที่พักมากมาย หลากหลายรูปแบบ และมีหลายราคาให้เลือกพักได้ตามความต้องการ ตั้งแต่โฮมสเตย์ ไปจนถึงรีสอร์ทระดับหรูหรานอกจากนั้นยังมีกิจกรรมต่าง ๆ ให้นักท่องเที่ยวจากต่างถิ่นได้ทำมากมาย ไม่ว่าจะเป็นขี่จักรยาน ถนนสายนี้ก็มีทางจักรยานที่จัดทำไว้เป็นอย่างดี หรือ จะพายเรือคายัคชมธรรมชาติ ป่าชายเลน เดินศึกษาธรรมชาติ และระบบนิเวศน์ป่าชายเลน ชมวิถีชีวิตชาวประมงพื้นบ้านชายฝั่ง ออกเรือตกปลา กิจกรรมชายหาด ปิกนิกกับครอบครัว ฯลฯ ล้วนเป็นกิจกรรมที่จะทำให้ นักท่องเที่ยวทั้งหลายไม่รู้สึกร้อนเลยแม้แต่น้อย การถ่ายภาพธรรมชาติ และวิถีชีวิตพื้นบ้านของคนท้องถิ่น การเดินทางมาท่องเที่ยวตามถนนบูรพาชลทิตแห่งนี้มีสถานที่ที่เหมาะสมแก่การถ่ายภาพธรรมชาติที่งดงามตั้งแต่เช้าจรดเย็น อีกทั้งยังมีวิถีชีวิตของชาวบ้านที่น่าสนใจอีกมากมายให้บันทึกภาพได้อย่างเต็มอิ่ม

การเดินทางด้วยรถยนต์

จากกรุงเทพฯ สามารถไปได้ 5 เส้นทาง ได้แก่

1. เส้นทางที่ 1 ทางหลวงหมายเลข 3 เป็นเส้นทางสายเก่า เริ่มต้นที่บางนา - กรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดชลบุรี - บางแสน - ศรีราชา - พัทยา - สัตหีบ - บ้านฉาง - ระยอง - จันทบุรี ระยะทาง 330 กิโลเมตร
2. เส้นทางที่ 2 ทางหลวงหมายเลข 36 เป็นเส้นทางสายหลักในปัจจุบัน เริ่มต้นที่ กิโลเมตรที่ 140 ถนนสุขุมวิท อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เลี้ยวซ้ายตรงสามแยกกระทิงลายผ่านสนามแข่งรถพีระเซอร์กิต และสิ้นสุดที่ตำบลเชิงเนิน อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ระยะทาง 60 กิโลเมตร จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ระยะทาง 108 กิโลเมตร จะถึงจังหวัดจันทบุรี รวมระยะทาง 308 กิโลเมตร
3. เส้นทางที่ 3 ทางหลวงหมายเลข 344 (บ้านบึง - แกลง) เป็นเส้นทางสายหลักอีกหนึ่งสาย ซึ่งช่วยลดระยะทางได้ถึง 70 กิโลเมตร เริ่มต้นกิโลเมตรที่ 98 ถนนสุขุมวิท อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ผ่านอำเภอบ้านบึง อำเภอวังจันทร์ และอำเภอแกลง จังหวัดระยอง ระยะทาง 110 กิโลเมตร จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ระยะทาง 58 กิโลเมตร จะถึงจังหวัดจันทบุรี รวมระยะทาง 266 กิโลเมตร
4. เส้นทางที่ 4 เชื่อมระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออก เริ่มต้นกิโลเมตรที่ 200 ทางหลวงหมายเลข 33 อำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี เลี้ยวขวากิโลเมตรที่ 230 จังหวัดสระแก้ว เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 317 ระยะทาง 189 กิโลเมตร ผ่านอำเภอน้ำเย็น อำเภอสอยดาว อำเภอโป่งน้ำร้อน อำเภอมะขาม จนถึงจังหวัดจันทบุรี รวมระยะทางจากอำเภอกบินทร์บุรี - จังหวัดจันทบุรี 219 กิโลเมตร
5. เส้นทางที่ 5 สายมอเตอร์เวย์ เริ่มต้นที่ถนนศรีนครินทร์ กรุงเทพฯ สิ้นสุดที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ระยะทาง 90 กิโลเมตร จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 36 ระยะทาง 50 กิโลเมตร และทางหลวงหมายเลข 3 อีก 108 กิโลเมตร รวมระยะทางกรุงเทพฯ - จันทบุรี 248 กิโลเมตร



ภาพที่ 4 เส้นทางจุดเนินนางพญา จังหวัดจันทบุรี (ที่มา: <http://www.painaidii.com>)

เป็นถนนที่ก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อพัฒนาให้เป็นถนนสำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากล และส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลแห่งใหม่



ภาพที่ 5 เส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ที่มา: <http://www.painaidii.com>)

เป็นโครงข่ายสายรองเส้นใหม่คู่ขนานกับถนนสุขุมวิทจาก อำเภอแกลง จังหวัดระยอง ถึงอำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี และสามารถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดตราด

สถานที่เที่ยวถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยอง - จันทบุรี

สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีโอกาสเดินทางไปภาคตะวันออก หลายคนต้องรู้จัก

“ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต” หรือ ถนนชล - จันทน์ เส้นทางท่องเที่ยวที่สวยงามที่สุดในประเทศไทย อีกหนึ่งที่ได้ชื่อว่า “Scenic Route”

1. หาดแสงจันทร์ จังหวัดระยอง

ตั้งอยู่ภายใน ตำบลเนินพระ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง อยู่ห่างจากตัวเมืองระยองลงมาทางใต้ประมาณ 5 กิโลเมตร ลักษณะเด่นของชายหาดแสงจันทร์ คือ กองหินที่สร้างเป็นเหมือนเขื่อน

กันทะเลเพื่อกันคลื่นลมแรงจากทะเล ให้เป็นแอ่งรูปครึ่งวงกลมเรียงต่อกันตลอดแนวชายหาด เหมาะสำหรับการพักผ่อน เล่นน้ำในอ่าวเล็ก ๆ ที่ปลอดภัยมากกว่าบริเวณนอกโขดหิน เพราะน้ำไม่ลึกมาก แล้วยังสามารถอ้อมท้องร้านอาหารทะเลอร่อย ๆ ที่มีให้เลือกมากมาย นอกจากนี้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่ใกล้ปากน้ำระยอง อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของชุมชนชาวประมง และเป็นแหล่งผลิตน้ำปลาชั้นดีของเมืองระยอง นอกจากนี้นักท่องเที่ยวจะเดินทางมาชมความสวยงามของชายหาดริมทะเลสวย ๆ แล้ว ยังสามารถแวะจับจ่ายเลือกซื้ออาหารทะเล

2. ตลาดบ้านเพ จังหวัดระยอง

ตลาดบ้านเพ หรือ ตลาดเทศบาลบ้านเพ แหล่งจำหน่ายสินค้าหลากหลายชนิด เพราะตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือสะพานปลา โดยเฉพาะอาหารทะเลสด ๆ อาหารทะเลแห้ง ขนมของฝาก และผลิตภัณฑ์ผลไม้แปรรูปอย่างทุเรียนทอด สลละลอยแก้ว ไปจนถึงของที่ระลึก อาทิ เสื้อ โมบายเปลือกหอย เป็นต้น ที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติต่างนิยมมาจับจ่ายซื้อของเสมอ พื้นที่ภายในตลาดสะดวกสบายด้วยที่จอดรถ ตัวตลาดจัดเป็นซุ้มขายของแบบหลังคามุงจากตลอดแนวสองข้างทาง นอกจากของฝากหลากหลายอย่างแล้วที่นี่ยังจำหน่ายอาหารปิ้งสุก อาทิ ปลาหมึกย่าง, หอยเชลล์เสียบไม้, ปลาย่าง เป็นต้น ทั้งนี้ตลาดบ้านเพ เปิดบริการทุกวัน เวลา 06.00 - 19.00 น. รับรองว่าใครไปจะต้องประทับใจอย่างแน่นอน ตลาดบ้านเพ ตั้งอยู่ ตำบลบ้านเพ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง อยู่ติดกับท่าเรือเพ ซึ่งเป็นท่าเรือสำหรับเดินทางไปยังเกาะเสม็ดเพียง 200 เมตร

3. หาดสวนสน จังหวัดระยอง

สวนรุกขชาติเพ หรือ หลายคนคุ้นหูในชื่อ หาดสวนสน ตั้งอยู่ภายใน ตำบลบ้านเพ ห่างจากตัวเมืองระยองประมาณ 29 กิโลเมตร ลักษณะเด่นของที่นี่คือ ต้นสน และต้นไม้ขนาดใหญ่ที่เรียงรายตลอดแนวชายหาด ให้ความร่มรื่นแก่ความสูงของต้นไม้ยังเป็นเงาทอดปกคลุมถนนให้กลายเป็นเส้นทางเป็นอุโมงค์ต้นไม้สวย ๆ เชิญชวนนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาเยือนเสมอโดยกิจกรรมท่องเที่ยวหลักที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักจะมาทำในวันว่าง คือ ปูเสื่อปิกนิกทานอาหารริมทะเล, นั่งเล่น, เดินเล่นริมชายหาด, ปั่นจักรยาน, เล่นน้ำคลายร้อนกับเครื่องเล่นที่มีให้เลือกหลากหลาย

4. หาดแม่รำพึง จังหวัดระยอง

หาดแม่รำพึง อีกหนึ่งชายหาดที่สวยงามที่สุดของจังหวัดระยอง ตั้งอยู่ถนนสุขุมวิท ตำบลตะพง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ตัวชายหาดยาว 12 กิโลเมตร เดินทางสะดวกไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก ทำให้นักท่องเที่ยวมักเดินทางแวะเวียนมาเดินเล่น ออกกำลังกาย นั่งทานอาหาร เล่นน้ำทะเล รวมถึงพักผ่อนในวันว่างเสมอบริเวณริมหาดจึงเต็มไปด้วยโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร คอยให้บริการ นักท่องเที่ยวที่แวะมาเก็บเกี่ยวความสุขอย่างเต็มอิ่ม

5. หาดแม่พิมพ์ จังหวัดระยอง

ตั้งอยู่ใน อำเภอแกลง จังหวัดระยอง อยู่ห่างจากตัวเมืองระยอง 48 กิโลเมตร อีกหนึ่ง

ชายหาดที่มีชื่อเสียงในจังหวัดระยอง นอกจากบริเวณชายหาดจะเต็มไปด้วยร้านอาหาร ที่พัก และกิจกรรมทางน้ำให้เลือกเล่นมากมายแล้วไฮไลท์สำคัญของการเดินทางไป ณ หาดแม่พิมพ์ คือ การเดินทางไปสักการะ “ศาลเจ้าแม่พิมพ์” ศาลศักดิ์สิทธิ์ซึ่งเป็นที่เคารพบูชาของชาวระยอง แล้วยังสามารถเดินขึ้นไปยังวัดที่ตั้งบนยอดเขาสูงเพื่อชมวิวดาดแม่พิมพ์ในมุมสูงได้อีกด้วย

6. ชุมชนปากน้ำประแส จังหวัดระยอง

ชุมชนประแสเป็นชุมชนเก่าแก่สมัยอยุธยา ในพื้นที่ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง อยู่ห่างจากตัวเมืองจังหวัดระยองประมาณ 57 กิโลเมตร ดำรงชีวิตอยู่บริเวณริมแม่น้ำประแส ซึ่งมีต้นกำเนิดจากลำคลองหลายสาย อาทิ คลองไผ่ที่มีต้นน้ำอยู่ในเทือกเขาชะเมา ออกสู่ปากอ่าวไทยที่ทะเลแกลง บริเวณปากน้ำประแสฝั่งตะวันตก ด้วยความยาวของแม่น้ำกว่า 26 กิโลเมตร ทำให้ที่นี่กลายเป็นเส้นเลือดสายหลักหล่อเลี้ยงชีวิตผู้คนปัจจุบันที่นี่ได้กลายเป็นชุมชนประมงขนาดใหญ่ เป็นแหล่งการค้าด้านอาหารทะเล และเกษตรกรรมจากรุ่นสู่รุ่น สำหรับจุดท่องเที่ยวที่สำคัญได้แก่ บ้านแหลมสน หมู่บ้านชาวประมง วัดแหลมสนซึ่งมีเจดีย์เก่าแก่ที่ชาวเรือปากน้ำประแสให้ความเคารพ บ้านตลาดประแสชุมชนใหญ่มีบ้านเรือนหนาแน่น, หาดแหลมสน เป็นหาดทรายที่ยื่นออกไปคล้ายแหลม มีป่าสนทะเลขึ้นอยู่เหนือชายหาด บรรยากาศเงียบสงบ เป็นต้น

7. ฟุ้งโปรงทอง จังหวัดระยอง

อีกหนึ่งแลนด์มาร์กท่องเที่ยวที่ห้ามพลาด สำหรับ “ฟุ้งโปรงทอง” ถือเป็นไฮไลต์ของการเดินทางท่องเที่ยวปากน้ำประแส ด้วยการเดินทางไปสัมผัสความงามของฟุ้งโปรงทอง ในยามเช้าตรู่ และยามเย็นเมื่อแสงสีทองของดวงอาทิตย์สาดทอดแสงไปยังต้นโพรงทั่วทั้งฟุ้งจนกลายเป็นสีทอง ซึ่งเป็นที่มาของคำว่า “ฟุ้งโปรงทอง” นอกจากนี้จะได้ถ่ายภาพฟุ้งโปรงทองสวย ๆ แล้วนักท่องเที่ยวยังจะได้เพลิดเพลินไปกับทิวทัศน์ รวมทั้งสามารถเดินศึกษาธรรมชาติไปตามสะพานไม้ที่พาลัดเลาะเข้าไปในป่าชายเลน อันอุดมสมบูรณ์ และน่าจะเรียกได้ว่าเป็นป่าชายเลนที่มีความสมบูรณ์มากที่สุดอีกแห่งหนึ่งของภาคตะวันออกอีกด้วย

8. อนุสรณ์เรือรบประแส จังหวัดระยอง

เรือหลวงประแส ตั้งอยู่บริเวณชายหาดประแสร์ หมู่ที่ 1 ตำบลปากน้ำประแส อำเภอแกลง จังหวัดระยอง บริเวณหัวโขด เป็นเรือรบหลวงเก่าที่ปลดประจำการจากสงครามเกาหลีเหนือ และเกาหลีใต้ ที่เป็นอนุสรณ์สถานที่มีประวัติศาสตร์สำคัญควรค่าแก่การรำลึกถึงราชนาวีไทย โดยกองทัพเรือได้ปลดระวางประจำการเรือหลวงประแส ในวันที่ 22 มิถุนายน 2543 โดยทำการเคลื่อนย้ายตัวเรือทั้งลำมาตั้งเป็นอนุสรณ์เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2546 ปัจจุบัน “เรือหลวงประแส” ได้กลายเป็นสัญลักษณ์สำคัญของชาวชุมชนปากน้ำประแส หากใครมาท่องเที่ยวที่ชุมชนปากน้ำประแส สามารถแวะมาเยี่ยมชมความยิ่งใหญ่ของราชนาวีไทย อนุสรณ์เรือหลวงประแส อีกทั้งบริเวณรอบตัวเรือยังมีการปรับเปลี่ยนภูมิทัศน์ ให้สวยงามจนกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมอีกแห่งหนึ่ง

ของจังหวัดระยอง

9. หาดคู้วิมาน จังหวัดจันทบุรี

“หาดคู้วิมาน” ตั้งอยู่ที่ อำเภอนายายอาม ห่างจากตัวเมืองจันทบุรี 15 กิโลเมตร เป็นชายหาดที่มีชื่อเสียงหาดหนึ่งของจังหวัดจันทบุรี มีน้ำทะเลที่ใสสะอาด บรรยากาศเงียบสงบ เหมาะกับการพักผ่อน รวมไปถึงมีร้านอาหารริมทะเล รีสอร์ท และที่พักให้เลือกหลากหลาย ส่วนหาดคู้วิมานช่วงเหนือ และใต้ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นโขดหิน เหมาะแก่การตกปลาเป็นอย่างมาก แคมป์นี้ยังเป็นที่ตั้งของ “จุดชมวิวนางพญา” ที่สามารถชมวิวดูความสวยงามของถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ถนนเลียบหาดคู้วิมาน ได้อย่างเต็มตาอีกด้วย

10. จุดชมวิวนางพญา จังหวัดจันทบุรี

จุดชมวิวนางพญา เป็นจุดชมวิวที่สวยงามที่สุดของ ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ซึ่งเป็น 1 ใน 10 สถานที่ท่องเที่ยวของ Dream destinations ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่บริเวณชายหาดคู้วิมานตอนใต้ ไปจนถึงเนินเขาเล็ก ๆ โดยบนจุดชมวิวนางพญามีการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ได้ชมทัศนียภาพริมฝั่งที่เป็นเนินสูง ๆ ต่ำ ๆ ของเนินเขาริมชายฝั่ง และมีบริการลานจอดรถด้านหนึ่งสามารถมองเห็นแหลมส่วนที่เป็นปลายด้านหนึ่งของอ่าวคู้กระเบนได้ และเมื่อมองลงมายังเบื้องล่างอีกด้านจะมองเห็นถนนเลียบชายหาดที่โค้งเป็นรูปตัวเอสตามไหล่เขา ถือเป็นช่วงถนนที่สวยงามที่สุดในไทยเลยก็ว่าได้ นอกจากนี้ที่นี่ยังมีเลนพิเศษสำหรับจักรยาน บริเวณไหล่ทางของถนนทั้งสองฝั่งที่ทาสีแดง พร้อมมีสัญลักษณ์เลนจักรยานไว้ให้เห็นอย่างเด่นชัด เอาใจนักปั่นอีกด้วย

11. หาดเจ้าหลาว จังหวัดจันทบุรี

หาดเจ้าหลาว ตั้งอยู่ถัดมาจากหาดแหลมเสด็จ ภายในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี หนึ่งในชายหาดที่เพียบพร้อมไปด้วยทะเลสวย น้ำใส และบรรยากาศเงียบที่สงบนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมานั่งชมวิวดูทิวทัศน์ผ่อนคลายความเครียดท่ามกลางความร่มรื่นใต้ต้นมะพร้าวใหญ่ที่เรียงรายอยู่ข้างทาง ซึ่งการเดินทางรับลมเย็น ๆ แคมป์ของที่นี่ยังทอดยาวไปถึงเขตห้ามล่าสัตว์ป่าคู้กระเบนนอกจากนี้ยังกิจกรรมทางน้ำสุดสนุกให้เลือกเล่นกันมากมาย อาทิ บานาน่าโบ๊ท, ดำน้ำดูปะการัง น้ำตื้น แต่ถ้าใครไม่ชอบเปียกก็สามารถใช้บริการเรือท้องกระจกเพื่อนั่งชมความงามของท้องทะเลได้สะดวกมากขึ้น สะดวกสบายด้วยที่พักทั้งโรงแรม รีสอร์ท และร้านอาหารทะเล ที่หยิบเอาอาหารทะเลสดใหม่มาปรุงให้ลิ้มลองกันในราคาย่อมเยาอีกด้วย

12. ศูนย์ศึกษาการพัฒนาอ่าวคุ้งกระเบนอันเนื่องมาจากพระราชดำริ จังหวัดจันทบุรี

อีกหนึ่งโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ที่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 ทรงพระราชทานพระราชดำริไว้ เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2524 โดยที่ตั้งของโครงการตั้งอยู่บริเวณอ่าวคุ้งกระเบน ตำบลคลองขุด อำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี มีพื้นที่

ครอบคลุมชายฝั่งทะเลบริเวณอ่าวคุ้งกระเบนกว่า 4,000 ไร่ เพื่อทำการศึกษาวิจัยทดลอง เพาะพันธุ์สัตว์น้ำชายฝั่งทะเล อนุรักษ์พันธุ์ไม้ของป่าชายเลน พร้อมทั้งสร้างที่อยู่อาศัยของสัตว์ทะเลภายในพื้นที่ และส่งเสริมให้ชาวบ้านในพื้นที่ที่มีความรู้ในการประกอบอาชีพอย่างยั่งยืน และมีคุณภาพชีวิตที่ดี ตามหลักการดำเนินชีวิตแบบพอเพียงสำหรับผู้ที่ยากลำบากชนกลุ่มน้อยวัฒนธรรมชาติ พร้อมเรียนรู้วิถีชีวิตของชาวประมง สามารถเดินทางมาชมพิพิธภัณฑ์ทางธรรมชาติกับไฮไลท์หลัก คือ เส้นทางเดินศึกษาธรรมชาติเป็นสะพานไม้ ระยะทาง 1.6 กิโลเมตร ทอดตัวยาวเข้าไปยังป่าชายเลน ภายในมีจุดให้ความรู้เกี่ยวกับป่าพันธุ์ไม้ การอนุรักษ์สัตว์อย่างละเอียด พร้อมปิดท้ายด้วยหอดูเรือนยอดไม้ ความสูง 15 เมตร เพื่อชมวิวยาวของโครงการในมุมมองสูง

13. สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนพรรษา จังหวัดจันทบุรี

ตั้งอยู่ที่หมู่ 7 ตำบลคลองขุด อำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สร้างขึ้นเนื่องในวโรกาส

ที่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 ทรงมีพระชนมายุครบ 72 พรรษา ในวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 ปัจจุบันได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทสวนสัตว์ และพิพิธภัณฑ์ สัตว์น้ำอันเนื่องชื่อของจังหวัดจันทบุรีภายในมีการจัดแสดงสัตว์น้ำทั้งหมด 36 ตู้ จัดแสดงปลาทะเลที่มีถิ่นอาศัยอยู่ในบริเวณอ่าวคุ้งกระเบน โดยแบ่งปลาออกเป็น 4 กลุ่ม คือ ปลาเศรษฐกิจ, ปลาสวยงาม, ปลาในแนวปะการัง และปลาที่มีรูปร่างแปลกเริ่มจากด้านซ้ายของอาคาร ที่เน้นจัดแสดงปลาบริเวณใต้ อาทิ ปลากระพง ปลากระรัง ปลาเก๋า หรือ ปลาฉลามหูดำที่นิยมนำไปทำเมนูผัดฉ่า โชนด้านขวาของอาคาร เน้นจัดแสดงพันธุ์ปลาสวยงาม เช่น ปลาสีโต, ปลาการ์ตูน, ปลาโคมงาม, ปลาผีเสื้อ, ปลาค้างคาว และอื่น ๆ อีกมากมาย ส่วนไฮไลท์หลัก คือ แท็งก์ใหญ่ ซึ่งเป็นจุดที่สามารถมองเห็นฝูงปลาน้อยใหญ่แหวกว่ายไปมาเสมือนอยู่ในอุโมงค์แก้วได้ท้องทะเลลึกนอกจากนี้ยังมีส่วนแสดงนิทรรศการสังขวิทยา อัญมณีแห่งท้องทะเลลึกด้วย โดยในส่วนนี้จะมีเปลือกหอยสีส้มสวยงามแปลกตาจำนวนมากจัดแสดงไว้ให้ได้ชมกันอีกด้วย

14. หน่วยสาธิตการเลี้ยงสัตว์น้ำอ่าวคุ้งกระเบน จังหวัดจันทบุรี

“หน่วยสาธิตการเลี้ยงสัตว์น้ำอ่าวคุ้งกระเบน” ตั้งอยู่ในพื้นที่อ่าวคุ้งกระเบน ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์การศึกษา และพัฒนาอ่าวคุ้งกระเบน อันเนื่องมาจากพระราชดำริ ที่นี้เป็นเหมือนแหล่งอนุบาลเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำในกระชัง โดยจัดตั้งอยู่อาคารกลางน้ำ มีสะพานทอดยาวเข้าไปกลางทะเลท่ามกลางวิวทิวทัศน์ที่สวยงามของท้องทะเล และเกาะน้อยใหญ่ นอกจากนี้จะเปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าไปชมการเพาะพันธุ์ปลาในกระชังแล้ว ที่นี่ยังเปิดเป็นแหล่งความรู้ พร้อมจัดสาธิตวิธีการอนุรักษ์ทรัพยากรท้องทะเลให้ยั่งยืนกับสัตว์น้ำที่ใกล้สูญพันธุ์ และที่หาชมได้ยากไม่ว่าจะเป็น เต่าทะเล, หอย, ปลาฉลาม

15. สะพานเฉลิมพระเกียรติ หรือ สะพานปากน้ำแฉมหนู จังหวัดจันทบุรี

สะพานเฉลิมพระเกียรติ หรือ ที่หลายคนคุ้นในชื่อ ปากน้ำแฉมหนู สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมต่อ

ระหว่าง ตำบลคลองขุด กับ ตำบลตะกาดแก้ว อำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี บริเวณเชิงสะพานเฉลิมพระเกียรติเป็นที่ตั้งของจุดชมวิวยอดนิคมอีกแห่งหนึ่งที่สามารถแวะได้ง่าย เพราะอยู่ริมเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิตโดย “สะพานเฉลิมเกียรติ” มีความยาวช่วงสะพานประมาณ 400 เมตร เมื่อมองไปทางฝั่งแม่น้ำวังโตนด จะเห็นที่ตั้งของชุมชนชาวประมงบ้านแหลมหนู พร้อมภาพบ้านเรือนอาศัยอยู่ริมน้ำใกล้ปากแม่น้ำ พร้อมด้วยเรือประมงหลายลำ นอกจากนี้ยังสามารถมองเห็นหลังคาโบสถ์ของวัดปากน้ำแหลมหนู ที่ตั้งโดดเด่นอยู่ใกล้หมู่บ้าน ห่างจากจุดชมวิวไปประมาณ 300 เมตร ได้อีกด้วย

16. สะพานตากสินมหาราช หรือ สะพานแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี

สะพานตากสินมหาราช หรือ สะพานแหลมสิงห์ ตั้งอยู่ระหว่าง ตำบลบางกะไชย และ ตำบลปากน้ำแหลมสิงห์ อำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี มีความยาว 1.06 กิโลเมตร เป็นจุดเชื่อมต่อถนนเพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางจากชายหาดแหลมสิงห์ตรงไปยังหาดเจ้าหลาวได้โดยสำหรับตัวสะพานตั้งอยู่ท่ามกลางโลเคชั่นที่สวยงามของปากแม่น้ำจันทบุรี ท่าเรือน้ำลึก พร้อมชมวิถีชีวิตของชาวประมง โดยนักท่องเที่ยวสามารถแวะจอดรถบริเวณทางเบี่ยงบนสะพานที่ขยายมาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวสำหรับจอดรถชมวิว แชะภาพสวย ๆ ช่วงเวลาที่เหมาะแก่การท่องเที่ยว คือ ช่วงพระอาทิตย์ตก และยังเป็นจุดตกปลาอดนิคมอีกด้วย

17. หาดแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี

หาดแหลมสิงห์ ตั้งอยู่ใน ตำบลปากน้ำแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี ห่างจากตัวเมืองประมาณ 30 กิโลเมตร ถือเป็นอีกหนึ่งชายหาดสวยที่โดดเด่นไม่แพ้ที่อื่น ๆ เนื่องจากที่นี่สวยงามตั้งแต่หาดทราย ชายทะเล โขดหิน แฉมยั้งอากาศบริสุทธิ์ อีกทั้งยังตั้งอยู่ไม่ไกลจากเมืองหลวงมากนัก นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักเดินทางมาพักผ่อน เดินชมวิวยามเย็นสบาย สำหรับที่มาของชื่อแหลมสิงห์ มีที่มาจากภูเขาลูกหนึ่งชื่อ “เขาแหลมสิงห์” ตั้งอยู่บริเวณปากน้ำจันทบุรี ซึ่งด้านหน้าเขามีหินเป็นแก่งเกาะยื่นล้ำออกไปในทะเล และในบรรดาก้อนหินก็มีอยู่ 2 ก้อนลักษณะคล้ายตัวสิงโต มีหัว มีลำตัว มีหาง มีเท้า และดวงตา มีขนาดลำตัวยาว 6 เมตร กว้าง 1.5 เมตร สูงจากพื้นน้ำทะเล 2.5 เมตร ยืนคู่กันล้ำเข้าไปในทะเล โดยสิ่งใดคู่นี้เป็นที่สักการะนับถืออย่างยิ่งของชาวประมงอีกด้วย

18. คุกขี้ไก่ จังหวัดจันทบุรี

เชื่อว่านักท่องเที่ยวหลายคนน่าจะคุ้นหูกับชื่อ คุกขี้ไก่ เป็นอย่างดี ถ้าอย่างนั้นลองแวะไปที่ หมู่ 1 ตำบลปากน้ำแหลมสิงห์ อำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี เพื่อชมคุกขี้ไก่ของจริง ซึ่งตั้งอยู่ก่อนถึงท่าเทียบเรือ 1 กิโลเมตร โดยที่นี่สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2436 หรือ ร.ศ. 112 เมื่อฝรั่งเศสได้เข้ายึดจันทบุรี ในกรณีพิพาทกันด้วยเรื่องดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง ระหว่างนั้นกองทหารฝรั่งเศสประมาณ 600 คน แยกกันอยู่สองแห่ง แห่งแรกตั้งอยู่ที่เมืองจันทบุรี บริเวณที่เป็นค่ายทหารในปัจจุบัน อีกแห่งอยู่ที่ปากน้ำแหลมสิงห์ ฝรั่งเศสได้สร้างคุกขี้ไก่เพื่อใช้กักขังคนไทยที่ต่อต้านฝรั่งเศส ลักษณะของ “คุกขี้ไก่” เป็นหอสี่เหลี่ยมจัตุรัสกว้างยาวด้านละประมาณ 4.40 เมตร สูงประมาณ 7 เมตร

มีช่องระบายอากาศอยู่สองแถว หลังคาโปร่ง ว่ากันว่าเป็นคุกกี้ที่ทรมานมาก เพราะชั้นบนใช้เป็น
ที่เลี้ยงไก่ ซึ่งจะถ่ายมูลราดศีรษะนักโทษที่ถูกคุมขังตลอดเวลา ทางเข้าเป็นประตูเดี่ยว ๆ ระดับเอว
เท่านั้น ใครจะเข้าไปคงต้องคลานเข้าไป และในปัจจุบันที่นี้ก็เปิดเป็นแหล่งความรู้เชิงท่องเที่ยว
ให้ทุกวัยเข้าไปสัมผัสประวัติศาสตร์ในอดีต

19. ตึกแดง จังหวัดจันทบุรี

ตึกแดง ตั้งอยู่ถัดจากคุกขี้ไก่ ตั้งอยู่ที่ ตำบลปากน้ำแหลมสิงห์ อำเภอแหลมสิงห์ บริเวณ
ท่าเรือแหลมสิงห์ ใกล้กับคุกขี้ไก่ ห่างจากตัวเมืองจันทบุรี 30 กิโลเมตร สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2436
มีเอกลักษณ์ของตึกที่โดดเด่น ด้วยตัวตึกสถาปัตยกรรมแบบฝรั่งเศสชั้นเดียวสีแดง ชื่อตึกแดงก็ได้มา
จากสีของตึกนั่นเอง ส่วนหลังคามุงกระเบื้อง สร้างด้วยอิฐถือปูน กว้าง 7 เมตร ยาว 32 เมตร ภายใน
แบ่งออกเป็น 5 ห้องมีประตูเปิดถึงกันหมด มีระเบียงทั้งสองข้างตามแนวยาวสำหรับตึกแดง สร้างขึ้น
เมื่อ พ.ศ. 2436 หรือ ร.ศ. 112 ในบริเวณป้อมพิฆาตข้าศึก โดยใช้อิฐจากป้อมมาสร้างเพื่อใช้ตึก
เป็นกองรักษาการณ์ และที่พักของทหารที่รักษาปากน้ำแหลมสิงห์ ซึ่งในครั้งนั้นฝรั่งเศสได้แผ่อิทธิพล
ครอบครองญวน และเขมร และหาเหตุรุกรานไทย และในปี พ.ศ. 2527 ตึกแดงได้รับการบูรณะ
เพื่อใช้เป็นอาคารห้องสมุด และศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนของอำเภอแหลมสิงห์ และเลิกใช้ไป
จนกระทั่งในปัจจุบันตึกแดงเปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าชมโดยไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการเข้าชม

20. โอเอซิส ซีเวิลด์ จังหวัดจันทบุรี

โอเอซิส ซีเวิลด์ ตั้งอยู่บนพื้นที่กว่า 68 ไร่ ภายในตำบลปากน้ำแหลมสิงห์ อำเภอแหลม
สิงห์ ห่างจากตัวเมืองจันทบุรี 25 กิโลเมตร เป็นสถานที่เพาะพันธุ์ และอนุรักษ์โลมาสายพันธุ์ไทย
ในน่านน้ำจันทบุรี ซึ่งมีอยู่ 2 พันธุ์ คือ โลมาหัวบาตร (โลมาอิรวตี) และโลมาปากขวด (โลมาสีชมพู)
โดยเปิดประสบการณ์ให้นักท่องเที่ยวลงเล่นน้ำกับโลมาด้วย จับได้ สัมผัสได้ นอกจากนี้ที่นี่จะเป็น
สถานที่ศึกษาธรรมชาติวงจรชีวิตของปลาโลมา การเพาะเลี้ยงปลาโลมา แล้วมีส่วนสมุนไพร
ให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษาเรียนรู้สรรพคุณของสมุนไพรแต่ละชนิด เช่น โด่ไม่รู้ล้ม จำเริญ อบเชย
จันทร์ชะมด เป็นต้น (แนวทางหลวงชนบท ชลบุรี, 2559)

ถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

กรมทางหลวงชนบท (2553) ถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก คือ ถนนเฉลิม
บูรพาชลทิต เป็นถนน 2 เลนสวนกัน มีระยะทางทั้งหมด 114.4 กิโลเมตร ถนนบางส่วนเป็นทางหลวง
เดิม และมีการสร้างเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมถนนเข้าด้วยกัน ถนนเส้นนี้จัดสร้างโดยกรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม ครอบคลุมตั้งแต่ จังหวัดชลบุรี แหลมแม่พิมพ์ จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี
ไปจนถึงจังหวัดตราด เป็นถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากลอย่างยั่งยืน (Scenic Route)
และช่วยลดปริมาณรถในถนนสุขุมวิท ถนนเฉลิมบูรพาชลทิตนอกจากจะเป็นถนนที่เหมาะสมกับ
การขับรถเล่นชมวิว แล้วยังเหมาะที่จะมาปั่นจักรยานชมวิว มีเลนของจักรยานโดยเฉพาะที่บริเวณ

ไหล่ทางอีกด้วย

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกในจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ซึ่งโครงการดังกล่าวมีจุดเริ่มต้นที่แยกทางหลวงหมายเลข 3161 (สุขุมวิท - อ่าวไข่) บริเวณอนุสาวรีย์สุนทรภู่ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง แนวถนนเลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของจังหวัดระยอง ข้ามปากแม่น้ำพังราด เข้าสู่จังหวัดจันทบุรี ไปหาดคึกวิมาน อ่าวคู้กระเบน และปากแม่น้ำจันทบุรี สิ้นสุดโครงการเชื่อมทางหลวงหมายเลข 3149 อำเภอขลุ้งจังหวัดจันทบุรี เขตต่อเนื่อง จังหวัดตราด รวมระยะทางประมาณ 111 กิโลเมตร ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 1,414,000,000 บาท ซึ่งได้แบ่งงานก่อสร้าง เป็น 6 ระยะ ดังนี้

พ.ศ. 2549 ระยะทาง 3.75 กิโลเมตร ใช้งบประมาณ 100,000,000 บาท

พ.ศ. 2550 ระยะทาง 11.9 กิโลเมตร ใช้งบประมาณ 182,000,000 บาท

พ.ศ. 2551 ระยะทาง 22.4 กิโลเมตร ใช้งบประมาณ 258,000,000 บาท

พ.ศ. 2552 ระยะทาง 34.1 กิโลเมตร ใช้งบประมาณ 326,000,000 บาท

พ.ศ. 2553 ระยะทาง 23.1 กิโลเมตร ใช้งบประมาณ 223,000,000 บาท

พ.ศ. 2554 และ 2555 ระยะทาง 17.8 กิโลเมตร ใช้งบประมาณ 325,000,000 บาท

เส้นทางชมทิวทัศน์ (Scenic Rout)

จามรี อารยานิมิตสกุล และคณะ (2552, หน้า 2) ได้กล่าวถึงเส้นทางชมทิวทัศน์ (Scenic Rout) ดังนี้

1. ความหมายของเส้นทางชมทิวทัศน์

เส้นทางชมทิวทัศน์ หมายถึง เส้นทางที่ผู้คนสามารถสัญจรไปพร้อมกับกันได้ชื่นชมความสวยงามของธรรมชาติ หรือ ความเฉพาะตัวของวัฒนธรรม หรือ ระลึกถึงเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ มีโอกาสได้ซาบซึ้ง และได้ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรที่มีคุณค่าที่ต้องรักษาไว้ ทั้งทิวทัศน์ คุณค่าด้านโบราณคดี วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ นันทนาการ และทัศนียภาพ เส้นทางชมทิวทัศน์เป็นเส้นทางที่มีความพิเศษ สวยงาม อาจเป็นจุดหมายปลายทางในตัวเอง กล่าวคือถือว่าการเดินทางระหว่างเส้นทางนั้นเป็นการท่องเที่ยวพักผ่อนไปในตัวระหว่างการเดินทาง หรืออาจใช้เป็นเส้นทางผ่านเข้าถึงจุดท่องเที่ยวที่มีคุณค่าอื่น ๆ ด้วย

คำที่มีความหมายใกล้เคียงกันในเรื่องเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับการชมทิวทัศน์ และการท่องเที่ยว ที่ใช้กันในประเทศต่าง ๆ ได้แก่ Scenic Route, Parkway Route และ Tourist Route ซึ่งมีความแตกต่างกัน ดังนี้

Scenic Route หมายถึง ถนนที่มีทิวทัศน์สวยงาม สองข้างทางมีองค์ประกอบทางธรรมชาติที่มีความพิเศษ ซึ่งอาจเป็นความพิเศษทางโบราณคดี วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ นันทนาการ และทัศนียภาพ กำหนดขึ้นเพื่อการพักผ่อน และเพื่อรักษาสภาพพื้นที่

ที่มีคุณค่าเหล่านี้

Parkway Route หมายถึง เส้นทางกว้างที่มีต้นไม้สองข้างทาง มักใช้ในบรรยากาศของความสวยงาม และการพักผ่อน และมักจำกัดไม่ให้รถขนาดใหญ่ใช้สัญจร

Tourist Route หมายถึง เส้นทางที่ออกแบบ หรือ พัฒนาขึ้น เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้าไปในจุดท่องเที่ยว หรือ สิ่งที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น อาจเป็นเส้นทางที่เข้าไปสู่พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ธรรมชาติ หรือ พื้นที่ประวัติศาสตร์ ทำขึ้นเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวได้สะดวก

คำว่า Scenic ยังใช้ประกอบกับคำที่หมายความถึง ถนนหลายคำ ได้แก่ Highway, Drive, Byway, Road, Route, Parkway ประกอบกันเข้าเป็น Scenic Highway, Scenic Drive, Drive, Scenic Byway, Scenic Road, Scenic Route, Scenic Parkway ถนนในคำต่าง ๆ ที่กล่าวมา มีความแตกต่างกันที่ขนาด และความสำคัญ Highway หมายถึง ถนนสำคัญทางสายใหญ่ ในขณะที่ Drive และ Byway เป็นถนนสายรอง Road และ Route หมายความโดยรวมถึงถนนทั่ว ๆ ไป ส่วน Parkway หมายถึง ถนนที่มีเขตทางกว้างเป็นบริเวณปลูกต้นไม้

ดังนั้น เส้นทางชมทิวทัศน์ในความหมายนี้จึงครอบคลุมถึงถนนทุกขนาด ทุกระดับ ความสำคัญที่ผ่านไปในพื้นที่ที่มีคุณค่าเชิงทิวทัศน์ ธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ โบราณคดี วัฒนธรรม และนันทนาการ โดยมุ่งไปที่ความรื่นรมย์ในการสัญจรมากกว่าความรวดเร็วในการสัญจร และการพัฒนาถนนประเภทนี้ยังมุ่งไปที่การสงวนรักษาคุณค่าของทิวทัศน์สองข้างทางด้วย

คุณสมบัติที่สำคัญของเส้นทางชมทิวทัศน์ คือ เนื้อหาคุณค่า (Intrinsic Quality) ของเส้นทาง ซึ่งเป็นการพิจารณาสภาพแวดล้อม สภาพภูมิประเทศ และลักษณะภูมิทัศน์ที่เส้นทางนั้นผ่านไป โดยเนื้อหานั้น ๆ ต้องมีความพิเศษ มีคุณค่าที่ทำให้เกิดความประทับใจสมควรแก่การจดจำ และระลึกถึง เป็นประสบการณ์ในการเดินทางที่รื่นรมย์แก่ผู้สัญจรผ่านไปมา สามารถจำแนกเนื้อหาคุณค่าของเส้นทางชมทิวทัศน์ออกเป็น 6 ชนิด ตามการจำแนกของสำนักงานบริหารทางหลวง (Federal Highway Administration) ประเทศสหรัฐอเมริกา อันได้แก่ คุณค่าเชิงทิวทัศน์ คุณค่าเชิงธรรมชาติ คุณค่าเชิงประวัติศาสตร์ คุณค่าเชิงวัฒนธรรม คุณค่าเชิงโบราณคดี และคุณค่าเชิงนันทนาการ (จามรี อาระยานิมิตสกุล และคณะ, 2552, หน้า 13-14) ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ ได้รวมคุณค่าเชิงประวัติศาสตร์ คุณค่าเชิงวัฒนธรรม และคุณค่าเชิงโบราณคดี เข้าไว้ด้วยกันภายใต้คุณค่าเชิงวัฒนธรรมเพื่อความชัดเจน และรวดเร็วในการสำรวจ และประเมินเส้นทาง โดยมีรายละเอียดของเนื้อหาคุณค่าแต่ละด้าน ดังนี้

1.1 คุณค่าเชิงทิวทัศน์ (Scenic Quality) ได้แก่ คุณลักษณะที่ดีในด้านองค์ประกอบของภาพรวมที่ปรากฏแก่สายตาคุณลักษณะที่ดีดังกล่าว ทำให้เกิดความพอใจ (Preference) ต่อภาพที่ได้เห็น โดยทั่วไปแล้วมนุษย์มักจะมีคามพึงพอใจในทิวทัศน์ที่เกิดจากองค์ประกอบธรรมชาติ หรือ

สิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ที่มีความกลมกลืนกัน สภาพภูมิทัศน์ที่โดดเด่นแปลกตา ทิวทัศน์ลักษณะนี้มักจะสร้างความพึงพอใจ สร้างประสบการณ์ทางสายตาที่ดี เกิดความประทับใจ

1.2 คุณค่าเชิงธรรมชาติ (Natural Quality) ได้แก่ คุณลักษณะของทิวทัศน์สองข้างทางที่มีสภาพเป็นธรรมชาติ ยังคงคุณค่าของการสร้างสรรค์โดยธรรมชาติ และถูกรบกวนน้อยจากมนุษย์ เช่น ชายฝั่งทะเล ชายหาด อ่าวแม่น้ำ คลอง ทะเลสาบ หนอง น้ำ บึง พื้นที่ชุ่มน้ำ ป่าไม้ ป่าชายเลน ป่าพรุ ต้นไม้ใหญ่ แหล่งอาศัยของสัตว์ป่า พื้นที่พิเศษทางธรณีวิทยา ภูเขา ภูเขาไฟ เนินเขา หุบเขา ทะเล ทRAY ก้อนหิน พุ่มหญ้าทุ่งดอกไม้ป่า เป็นต้น

1.3 คุณค่าเชิงวัฒนธรรม (Cultural Quality) ได้แก่ คุณลักษณะของทิวทัศน์ที่สะท้อนถึงวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตของกลุ่มชน ชุมชน เช่น การเลี้ยงวัว การทำนา การทำนาเกลือ งานอดิเรกหัตถกรรม อาหาร ดนตรีเทศกาล การละเล่นศิลปะพื้นบ้าน หมู่บ้าน อาคาร บ้านเรือน สถาปัตยกรรมพื้นถิ่น พื้นที่เกษตรกรรม

1.4 คุณค่าเชิงนันทนาการ (Recreational Quality) ได้แก่ คุณลักษณะที่เอื้อต่อการทำกิจกรรมนันทนาการกลางแจ้งที่ต้องเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบภูมิทัศน์ เช่น พายเรือ ตกปลา ล่องแก่ง เป็นต้น

2. องค์ประกอบของเส้นทางชมทิวทัศน์

องค์ประกอบของเส้นทางชมทิวทัศน์ ประกอบด้วยองค์ประกอบในแนวถนน (Roadway) และ องค์ประกอบสองข้างทาง (Roadside) ดังนี้

องค์ประกอบในแนวถนน (Roadway) ประกอบด้วย

2.1 ตัวถนน ได้แก่ ผิวจราจร (Surface) และแนวเส้นทาง (Alignment) ซึ่งอาจเป็นเส้นตรง หรือ คดเคี้ยวเลาะเลี้ยวไปตามสภาพภูมิประเทศ ตัวถนนมี 2 ระนาบ คือ ระนาบราบ (Horizontal Plane) และระนาบตั้ง (Vertical Plane)

2.2 สะพานและอุโมงค์ ได้แก่ สิ่งก่อสร้างเพื่อการเปลี่ยนระนาบการสัญจร ทั้งในลักษณะยกขึ้นสูง และกดลงต่ำ

2.3 เกาะกลาง ได้แก่ พื้นที่ที่คั่นระหว่างทางที่มีการจราจรสวนกัน ใช้จัดระยะเพื่อความปลอดภัย และเป็นที่รอเลี้ยว หรือ กลับรถ

2.4 ทางข้าม ได้แก่ การทำทางสำหรับการสัญจรตัดข้ามเส้นทาง เช่น ทางข้ามของรถ ทางข้ามของคน ทางข้ามของจักรยาน ทางข้ามของสัตว์ เป็นต้น ซึ่งทางข้ามนี้อาจเป็นลักษณะทางข้ามที่ระนาบบน ระนาบถนน หรือ เป็นอุโมงค์ลอดใต้ถนน เป็นต้น

2.5 อุปกรณ์กำกับเพื่อความปลอดภัย ได้แก่ ส่วนประกอบที่เสริมเข้าไปในแนวถนน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุ หรือ ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นอุปกรณ์กำกับเพื่อความปลอดภัยเหล่านี้ เช่น ราวป้องกัน (Guardrail) แผงกันชน (Crash Barrier) หลัคนำทาง

(Guide Post) เป้าสะท้อนแสง (Reflectors)

2.6 อุปกรณ์ควบคุมการจราจร ได้แก่ ส่วนประกอบเพื่อใช้ในการควบคุมการสัญจร เพื่อไม่ให้เกิดการปะทะของพาหนะต่างทิศทาง แจ็งเตือนกฎระเบียบ หรือ บอกทิศทางในการสัญจร เช่น ป้ายเครื่องหมาย สัญญาณเตือนต่าง ๆ

2.7 ไฟแสงสว่าง ได้แก่ อุปกรณ์ให้แสงสว่างในยามค่ำคืน เช่น ไฟแสงสว่าง ไฟส่องป้าย องค์ประกอบสองข้างทาง หมายถึง สิ่งปรากฏในลานสายตา (Visual Field หรือ Field of View) ของผู้สัญจรในเส้นทาง หรือ ในพื้นที่สองข้างทางของเส้นทางขมทิวทัศน์ นั้บรวมถึงพื้นที่ตั้งแต่ไหล่ถนนออกไปครอบคลุมพื้นที่ที่มองเห็นได้จากถนนทั้งหมด และอาจรวมไปถึงพื้นที่กิจกรรมที่เข้าถึงได้จากเส้นทางขมทิวทัศน์นั้น ๆ ประกอบด้วย

2.7.1 องค์ประกอบเพื่อให้บริการต่อผู้สัญจร ประกอบด้วย จุดขมทิวทัศน์ จุดพักรถ จุดบริการข้อมูล จุดขายสินค้าท้องถิ่น ร้านค้าท้องถิ่น

2.7.2 องค์ประกอบเพื่อให้บริการชุมชน ประกอบด้วย ศาลาพักผ่อน ที่จอดรถ ประจำทาง

2.7.3 องค์ประกอบเพื่อการบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย กำแพง กันดิน กำแพงกันเสียง

2.7.4 องค์ประกอบเพื่อเสริมคุณค่า ประกอบด้วย ภูมิสัญลักษณ์ หรือ สิ่งหมายตา (Landmark) การสื่อความ (Interpretation) ป้ายสัญลักษณ์

2.7.5 องค์ประกอบเพื่อนันทนาการ ประกอบด้วย ทางเดิน/ ทางจักรยาน ขมทิวทัศน์ การจัดกิจกรรมในแหล่งน้ำ/ ริมน้ำ ที่พักผ่อน

3. ประโยชน์ของเส้นทางขมทิวทัศน์

เส้นทางขมทิวทัศน์ เป็นเส้นทางที่ผ่านไปในพื้นที่ที่มีคุณค่า และมุ่งเน้นประสบการณ์ การเดินทางที่มีความรื่นรมย์ ประกอบกับเป็นการขับรถ หรือ สัญจรด้วยพาหนะอื่น ๆ เพื่อ การพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อความเพลิดเพลิน เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งได้กลายเป็นกิจกรรมยามว่างที่เป็น ที่นิยมประโยชน์ของเส้นทางขมทิวทัศน์สามารถจำแนกได้ ดังนี้

3.1 ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยว

3.2 ประโยชน์ด้านนันทนาการ

3.3 ประโยชน์ด้านการเรียนรู้

3.4 ประโยชน์ด้านการสร้างความตระหนักรู้และการมีจิตสำนึก

3.5 ประโยชน์ด้านการอนุรักษ์

3.6 ประโยชน์ด้านส่งเสริมการมีส่วนร่วม

4. เนื้อหาคุณค่าของเส้นทางชมทิวทัศน์

คุณสมบัติที่สำคัญของเส้นทางชมทิวทัศน์ คือ ความเป็นเส้นทางที่มีคุณค่าพิเศษ เนื้อหาคุณค่า (Intrinsic Quality) ของเส้นทางชมทิวทัศน์ เป็นการพิจารณาเนื้อหาของสภาพแวดล้อม สภาพภูมิประเทศ และลักษณะภูมิทัศน์ที่เส้นทางนั้นผ่านไป โดยเนื้อหานั้น ๆ มีคุณค่าที่ทำให้เกิดความประทับใจสมควรแก่การจดจำ และระลึกถึง เป็นประสบการณ์ในการเดินทางที่รื่นรมย์แก่ผู้สัญจรเนื้อหา คุณค่าของเส้นทางชมทิวทัศน์สามารถแบ่งได้เป็น 6 ชนิด ตามการจำแนกของ Federal Highway Administration ประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนี้

5. อดีต ปัจจุบัน และอนาคต ของเส้นทางชมทิวทัศน์

เส้นทางชมทิวทัศน์ เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำเส้นทางสัญจรโดยพาหนะ ซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานทางหลวงของแต่ละประเทศ แนวคิดโดยรวมของการจัดการทางหลวง ตั้งแต่ยุคเริ่มแรกจนถึงปัจจุบัน มีวิวัฒนาการเชิงแนวคิดที่อาจแยกได้เป็น 3 ยุค คือ 1) ยุคเน้นงานวิศวกรรมทาง 2) ยุคคำนึงถึงความสวยงาม และ 3) ยุคคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

พัฒนาการในการสร้างทางหลวงระยะแรกเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุด โดยที่ยังไม่มีการพิจารณาเรื่องความสวยงาม มุ่งไปที่การรองรับการคมนาคมขนส่ง เน้นประสิทธิภาพ ความสะดวก ความรวดเร็ว และความปลอดภัยในเชิงวิศวกรรม ถัดมาในช่วงต้นศตวรรษที่ 17 เป็นช่วงแห่งการเริ่มมองเห็นทางหลวงว่าเป็นส่วนหนึ่งของทัศนียภาพ ควรมีความสวยงามเช่นเดียวกับการพัฒนาพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ทำให้เกิดแนวคิดภูมิทัศน์ทางหลวงที่คำนึงถึงคุณค่าของสภาพแวดล้อมโดยรวม และเริ่มใช้หลักการด้านสุนทรียภาพในยุคคลาสสิกมาใช้ เป็นแนวทางในการออกแบบ ในช่วงศตวรรษที่ 20 การพัฒนาภูมิทัศน์ทางหลวงได้ให้ความสำคัญในเรื่องความสวยงาม ความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมไปพร้อม ๆ กับงานด้านวิศวกรรม เริ่มให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมในการทำงานระหว่างวิศวกร และภูมิสถาปนิก ในการจัดทำเส้นทางชมทิวทัศน์ที่มุ่งเน้นไปที่ความรื่นรมย์ในการสัญจรมากกว่าความรวดเร็วเพียงอย่างเดียว และการพัฒนาถนนประเภทนี้ยังมุ่งเสริมสร้างความเข้าใจในคุณค่าด้านประวัติศาสตร์ โบราณคดี วัฒนธรรม และธรรมชาติของเส้นทาง ถือเป็นประเด็นสำคัญในโครงการศึกษาแนวทางประเมินคุณค่า ความสำคัญของทรัพยากรที่จะเป็นเอกลักษณ์ทำให้ผู้คนได้ซาบซึ้ง และตระหนักในการสงวนรักษาคุณค่าของทิวทัศน์สองข้างทางต่อมาในช่วงต้นศตวรรษที่ 21 แนวคิดที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม จึงเริ่มปรากฏขึ้น เนื่องจากเกิดปัญหาจากการพัฒนา และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงเกิดกระแสฟื้นฟู และสงวนรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อม ๆ ไปกับแนวคิดในการพัฒนาอย่างยั่งยืน การทำงานเกี่ยวกับทางหลวงจึงมีการปรับเปลี่ยนเพิ่มแนวคิดที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ ให้ความสำคัญกับการวางแผน และออกแบบมีการคำนึงถึงผลกระทบหลายด้านที่เกิดจากการสร้างทาง คำนึงถึง

การปกป้อง และส่งเสริมสิ่งแวดล้อม ตลอดจนคำนึงถึงการสงวนรักษาทรัพยากร รวมถึงการที่จะต้องทำงานภายใต้กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม เช่นการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้สาธารณชนรับทราบ และให้ความคิดเห็นก่อนที่จะลงมือดำเนินการจริง งานจัดทำทางหลวงจึงต้องเพิ่มกระบวนการด้านการมีส่วนร่วม ด้านการดูแลสุขภาพสภาพแวดล้อม และระบบนิเวศในงานภูมิทัศน์ทางหลวงนั้น เรื่องของ “นิเวศวิทยาถนน” (Road Ecology) เป็นวิทยาการใหม่ที่แตกแขนงมาจากวิทยาการด้านภูมินิเวศวิทยา (Landscape Ecology) และระบบนิเวศวิทยา (Ecosystem) เป็นวิทยาการที่ตระหนักต่อผลกระทบทางลบของถนนที่มีต่อธรรมชาติ ผู้ที่ศึกษาในวิทยาการด้านนี้จะมุ่งทำความเข้าใจในประเด็นต่อไปนี้

5.1 กระบวนการในระบบนิเวศจะถูกรบกวน หรือ ทำให้ขาดความต่อเนื่อง โดยตัวถนนเอง และจักรยานพาหนะที่ใช้ถนนนั้นอย่างไร

5.2 พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการของระบบนิเวศจะเสียความต่อเนื่องในลักษณะใด

5.3 ประชากร และวิวัฒนาการของพืช และสัตว์ที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการขาดความต่อเนื่องจะเป็นอย่างไร

5.4 ยานพาหนะ และมลพิษ หรือ มลภาวะมีผลกระทบต่ออัตราการตาย หรือ มีส่วนในการรบกวน หรือ หยุดยั้งการแพร่พันธุ์ของพืช และสัตว์อย่างไร

เส้นทางชมทิวทัศน์เป็นงานที่แตกแขนงออกมาจากการจัดสร้างทางหลวงทั่วไป โดยเน้นไปที่การจัดการสิ่งแวดล้อมสองข้างทางแบบมีส่วนร่วม เป็นงานเชิงการพัฒนาด้านร่วมกับการพัฒนาชุมชน เป็นการขยายการใช้ประโยชน์ถนนจากเดิมที่เน้นเพื่อการคมนาคมขนส่ง โดยจะมีประโยชน์ในด้านการพักผ่อนนันทนาการ และการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ซึ่งมีผลต่อเนื่องถึงการส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนด้วย นอกจากนี้การพัฒนาเส้นทางชมทิวทัศน์ ยังสามารถส่งเสริมให้เกิดจากการจัดการ และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมท้องถิ่น เนื่องจากสิ่งเหล่านี้คือคุณค่า และเนื้อหาหลักของเส้นทาง ซึ่งในแต่ละเส้นทางก็จะมีเอกลักษณ์แตกต่างกันไป ทั้งนี้ ต้องอาศัยหลักการพัฒนาแบบองค์รวม เนื่องจากทรัพยากรทิวทัศน์จะเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย โดยเน้นชุมชนให้เป็นศูนย์กลางในการจัดการเส้นทาง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2554) ได้สำรวจแนวเส้นทางท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย แม่พิมพ์ จังหวัดระยอง – หาดจอมเทียน จังหวัดชลบุรี โดยใช้ระบบภูมิศาสตร์สารสนเทศ และการวิเคราะห์หลากหลายปัจจัย จากการกำหนดแนวเส้นทางท่องเที่ยวบนชายฝั่งทะเลในการวิจัยเป็นแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่เขตชุมชน ซึ่งมีถนนเดิม หรือ ทางสัญจรที่ประชาชนใช้เพื่อการสัญจร

อยู่แล้ว แต่ไม่ได้มีไว้เพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวเป็นหลัก ผลการศึกษา ปรากฏว่า ปัจจัยด้าน เศรษฐศาสตร์มีความสำคัญมากที่สุด รองลงมาคือ ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการท่องเที่ยว และ ปัจจัยด้านสถาปัตยกรรม และสิ่งแวดล้อม ตามลำดับ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยที่ช่วยส่งเสริม การกำหนดแนวเส้นทางท่องเที่ยวให้มีความเหมาะสมมากขึ้น

พรรณธิดา เหล่าพวงศักดิ์ นพพร จันทรนาชู และณัฐกฤตย์ ดิฐวิรุฬห์ (2556) ได้วิเคราะห์ ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการสายแยกทางหลวงหมายเลข 331 บ้านหนองคล้า อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ปรากฏว่า ปริมาณการจราจรบริเวณทางสาย ชบ.3009 ช่วงหมายเลข 331 ถึงทางหลวงหมายเลข 7 มีปริมาณจราจรสูงกว่าช่วงทางหลวงหมายเลข 7 ถึงทางหลวงหมายเลข 3 อย่างเห็นได้ชัด จากผลประโยชน์ของโครงการ ปรากฏว่า มูลค่าปัจจุบันของการประหยัดค่าใช้จ่าย ในการใช้รถตลอดอายุโครงการเท่ากับ 209.36 ล้านบาท แสดงให้เห็นว่า โครงการสายแยกทางหลวง หมายเลข 331 ช่วงกระจายปริมาณการจราจรในทางหลวงหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 331 ระหว่างอำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ให้มาใช้เส้นทางสาย ชบ.3009 มากขึ้น จึงส่งผลให้ปริมาณจราจรทั้งระบบมีความคล่องตัวยิ่งขึ้น สำหรับมูลค่าปัจจุบันของการประหยัดเวลา ในการเดินทางตลอดอายุโครงการเท่ากับ 130.32 ล้านบาท และมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ ของโครงการเท่ากับ 339.68 ล้านบาท แสดงให้เห็นว่าโครงการสายแยกทางหลวงหมายเลข 331 ช่วยลดเวลา และค่าใช้จ่ายในการสัญจร การขนส่งสินค้า และยังช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัว มากขึ้นส่วนการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ปรากฏว่า NPV เท่ากับ 233.69 ล้านบาท B/ C Ratio เท่ากับ 3.20 และ IRR เท่ากับร้อยละ 35.9 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ที่ได้ ทำให้ NPV มีค่ามากกว่า 0 BC Ratio มากกว่า 1 และ IRR มากกว่าร้อยละ 12 แสดงว่าโครงการก่อสร้าง ถนนโครงข่ายนี้มีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการลงทุน

สำนักแผนงาน กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม และวิทยาลัยวิทยาการวิจัยและ วิทยาการปัญญา มหาวิทยาลัยบูรพา (2558) ได้ประเมินโครงข่ายถนนเฉลิมบูรพาชลทิศโดยใช้หลัก 4S ได้แก่ ด้านทางสบาย (Serviceable) ด้านความปลอดภัย (Safe) ด้านทางไม่หลง (Sure) และ ด้านทางสวยงาม (Scenic) พบว่า ด้านทางสบาย (Serviceable) สภาพผิวการจราจรเรียบไม่ขรุขระ ไม่มีหลุมบ่อ ขั้บรถเรียบตลอดเส้นทาง การปะซ่อมถนนที่เสียหายครบถ้วนเรียบร้อย ถนนมีขนาด กว้างเหมาะสมต่อประเภทรถยนต์ในการสัญจร และทางจักรยานมีขนาดเหมาะสมกับการขี่ สามารถใช้ความเร็วได้ตามมาตรฐาน เส้นจราจรตีบนผิวทางดำเนินการครบถ้วน ผลการประเมิน ในภาพรวมระดับดีเยี่ยม ด้านความปลอดภัย (Safe) มีป้ายบังคับ และป้ายเตือนให้เห็นตามจุด ทางแยกตลอดสายทาง และเห็นได้ชัดเจน อุปกรณ์เครื่องหมายความปลอดภัยบนผิวทางมีหมดถนน เตือนบอกเขตไหล่ทาง และทางจักรยาน ข้างทางมีป้ายไฟแสงสว่าง ตามทางแยกมีไฟส่องสว่าง ผลการประเมินในภาพรวมระดับดีเยี่ยม ด้านทางไม่หลง (Sure) มีป้ายบอกทิศทางทุกทางแยก

แต่ยังไม่มีป้ายบอกทางบางแห่งก่อนที่จะถึงจุดทางแยก มีป้ายบอกระยะ ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว และมีหลักกิโลเมตรบอกทาง ผลการประเมินในภาพรวมระดับดีเยี่ยม และด้านทิวทัศน์ (Scenic) มีการตัดหญ้าเพื่อความสวยงามจากไหล่ทางระยะห่างประมาณ 200 เมตร แต่บางแห่งมีต้นไม้บังป้ายบอกทิศทาง ไม่มีป้ายอื่น ๆ ที่ไม่ได้รับอนุญาตมาบังทัศนวิสัยในการขับขี่ในสายทาง ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับดี

อรอำไพ สามขุนทด และภาวิณี อินชมพู (2558) ได้สำรวจและประเมินถนนเพื่อพัฒนาเป็นเส้นทางชมทิวทัศน์ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินเส้นทาง 40 สายทาง เพื่อจัดลำดับความสำคัญของถนนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเส้นทางชมทิวทัศน์ โดยศึกษาจากแนวทางการประเมินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปรากฏว่า สายทาง พย.กวีานพะเยา จังหวัดพะเยา มีคะแนนประเมินถนนโครงข่ายทางหลวงชนบทสูงที่สุดเท่ากับ 84.75 รองลงมาคือ สายทาง รอ.4043 เจริญ – ผาหมอกฯ จังหวัดร้อยเอ็ด และสายทาง ชพ.4008 แหลมหัวโหม่ง จังหวัดชุมพร มีคะแนนประเมินถนนโครงข่ายทางหลวงชนบทเท่ากับ 84.50 ซึ่งจากการประเมินสามารถทำให้ทราบว่าสายทางใดมีศักยภาพที่จะสามารถนำไปพัฒนาเป็นเส้นทางชมทิวทัศน์ได้ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยว และพัฒนาเมืองอย่างบูรณาการ และยั่งยืน

กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม, บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัทวิซชากร จำกัด และบริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2548) ได้สำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลในการคาดการณ์ปริมาณจราจร โครงการศึกษาความเหมาะสม ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบรายละเอียด โครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ผลปรากฏว่า

1. ด้านประสิทธิภาพในการดึงดูดปริมาณการจราจรของโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด เมื่อสร้างเสร็จ และเปิดให้ใช้บริการในปี พ.ศ. 2552 แล้ว สามารถดึงดูดการจราจรมาใช้ถนนเป็นปริมาณดังนี้

ตารางที่ 1 ปริมาณการจราจรที่จะดึงดูดผู้มาใช้บริการโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

ปริมาณการจราจร	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572
หน่วย คัน/ ชม. เร่งด่วน	271	350	437	530	631
หน่วย คัน/ วัน	3,031	3,922	4,888	5,933	7,064

2. ด้านประสิทธิภาพของถนนโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ในการปรับสมดุลของระดับบริการของโครงข่ายถนน พบว่า จะมีส่วนในการปรับสมดุลของระดับบริการโครงข่ายถนน กล่าวคือ ถ้าไม่มีการก่อสร้างถนนโครงการสายรองแล้ว ระดับบริการของถนนสุขุมวิท และถนนเดิมที่เป็นที่ตั้งของโครงการถนนสายรองจะมีระดับบริการในช่วงโมงเร่งด่วนที่แตกต่างกันมากในปี พ.ศ. 2572 โดยถนนสุขุมวิทจะมีระดับบริการเป็น E มีความเร็วในการเดินทางต่ำกว่า 50 กิโลเมตร/ ชั่วโมง ในขณะที่ถนนเดิมที่เป็นที่ตั้งของโครงการถนนสายรองจะมีระดับบริการเป็น C มีความเร็วในการเดินทางมากกว่า 70 กิโลเมตร/ ชั่วโมง แต่ถ้ามีการก่อสร้างถนนโครงการสายรองแล้วระดับบริการของถนนสุขุมวิท และถนนเดิมที่เป็นที่ตั้งของโครงการถนนสายรองจะมีระดับบริการในช่วงโมงเร่งด่วนปี 2572 ที่สมดุลกันที่ระดับบริการ D ความเร็วในการเดินทางของถนนทั้งสองสายสูงกว่า 60 กิโลเมตร/ ชั่วโมง

3. ด้านประสิทธิภาพการรองรับปริมาณการจราจรเปลี่ยนเส้นทางของถนนในแนวเหนือ – ใต้ ระหว่างถนนสุขุมวิท และถนนโครงการสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ปรากฏว่า

3.1 ถนนในแนวเหนือ – ใต้ ส่วนใหญ่มีระดับบริการที่ต่ำลงโดยเฉลี่ย 1 ระดับบริการ แต่ก็ยังสามารถรักษาระดับการบริการที่พึงพอใจในการรองรับปริมาณการจราจรเปลี่ยนเส้นทางระหว่างถนนสุขุมวิท และถนนโครงการสายรองได้ถึงปีออกแบบปี 2572 อย่างไรก็ตามควรพิจารณาการขยายช่องทางจราจรของทางหลวงสาย 3161 และ 3156 ก่อนระดับบริการเต็มความจุ E ในปีออกแบบปี 2572

3.2 ถนนในแนวเหนือ – ใต้ ที่จะรองรับปริมาณการจราจรเปลี่ยนเส้นทางระหว่างถนนสุขุมวิท และโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ณ จุดเริ่มต้นโครงการถนนโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด (นับจากอนุสาวรีย์สุนทรภู่) คือทางหลวงหมายเลข 3163 และทางหลวงหมายเลข 3161 แต่ทางหลวงสาย 3163 จะเป็นทางหลวงที่เหมาะสมที่สุดในการประชาสัมพันธ์ให้ผู้เดินทาง นักท่องเที่ยว เลือกใช้เป็นเส้นทางสู่ถนนโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด เนื่องจากมีระยะการเดินทางที่สั้นกว่า อีกทั้งค่าความจุสำรองที่สูงกว่า

ตอนที่ 2 แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบในด้านต่าง ๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบ

ความหมายผลกระทบ

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2550) ได้ให้ความหมายของผลกระทบไว้ว่า
ผลกระทบ หมายถึง ผลลัพธ์ที่ทำให้กระเทือนไปถึงผู้อื่น หรือ เหตุการณ์ที่จะตามมา

คำว่า “ผลกระทบ” มีนักวิชาการได้ให้นิยามไว้หลายความหมายดังนี้ (เกษม จันทรแก้ว,
2554, หน้า 32) ได้นิยามศัพท์คำว่า “ผลกระทบ (impact) คือ การเปลี่ยนแปลงขนาด และทิศทาง
จากสภาพเดิม” หมายถึง การเปลี่ยนแปลงหรือการเปลี่ยนไปของบทบาทหน้าที่ทั้งในทางบวก
และลบ หรือ การเปลี่ยนแปลงขนาดทางบวก และทางลบของบทบาทหน้าที่

รัตนะ บัวสนธ์ (2550, หน้า 8) ได้ให้ความหมายผลกระทบ (impact) หมายถึง ผลที่เกิด
ต่อเนื่องมาจากผลผลิต

สรุปผลกระทบ คือ ผลลัพธ์ที่ทำให้กระเทือนไปถึงผู้ที่ใช้บริการถนนเพื่อการท่องเที่ยว
ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ การดำเนินโครงการโดยจะเป็นการพิจารณาการเปลี่ยนแปลง
ที่เกิดขึ้นทั้งทางตรง และทางอ้อม ซึ่งเป็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญกับคนชุมชนในท้องถิ่น เศรษฐกิจ
และสภาพแวดล้อม อันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการฯ รวมถึงผลกระทบจากปัจจัยภายนอก
ทั้งในเชิงบวก และเชิงลบ ผลกระทบที่ก่อให้เกิดประโยชน์เรียกว่า ผลกระทบเชิงบวก (Positive
Externality) ส่วนผลกระทบที่ก่อให้เกิดผลเสีย เรียกว่า ผลกระทบเชิงลบ (Negative Externality)

ประเภทของผลกระทบ แบ่งได้เป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้ คือ

1. การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมเนื้อหา อาจแบ่งออกได้เป็นผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ
ผลกระทบทางด้านสังคม และผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลกระทบทางกายภาพ
2. การแบ่งผลกระทบตามแง่มุมของความเป็นจริงที่เกิดขึ้น (Reality) เราอาจแบ่งเป็น
2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผลกระทบเชิงภาวะวิสัย (Objective Impact) ซึ่งได้แก่ ผลกระทบที่เกี่ยวข้อง
โดยไม่ขึ้นอยู่กับความรู้สึกนึกคิดของคน เช่น การดำเนินนโยบายคุมกำเนิดจะทำให้สัดส่วนของผู้สูง
อายุเพิ่มขึ้น ไม่ว่าใครจะรับรู้ หรือ ไม่ก็ตามผลกระทบอีกประเภทหนึ่ง คือ ผลกระทบเชิงอัตวิสัย
(Subjective Impact) ได้แก่ ผลกระทบในความรู้สึกนึกคิดของคน เช่น การดำเนินนโยบายส่งเสริม
การท่องเที่ยวก่อให้เกิดการขยายตัวของโสเภณี ทำให้คนไทยจำนวนมากรู้สึกอับอายต่างชาติ
3. การแบ่งตามแง่มุมของทิศทางที่กระทบ อาจแบ่งออกได้เป็นผลกระทบโดยตรง
(Direction Impact) และผลกระทบทางอ้อม (Indirect Impact)
4. การแบ่งตามแง่มุมของคุณค่าของผลกระทบ แบ่งออกได้เป็นผลกระทบในเชิงบวก
(Positive Impact) หมายถึง ผลกระทบที่เป็นสิ่งที่พึงปรารถนา และผลกระทบในเชิงลบ (Positive
Impact) ได้แก่ ผลกระทบที่ไม่เป็นสิ่งที่พึงปรารถนา
5. การแบ่งผลกระทบตามเวลา อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ผลกระทบระยะสั้น
หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบัน ผลกระทบระยะยาว หมายถึง ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น
ในอนาคต

6. การแบ่งผลกระทบตามความรุนแรง แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ผลกระทบที่มีความรุนแรง และเกิดขึ้นในขอบเขตวงกว้าง อีกประการหนึ่ง คือ ผลกระทบที่ไม่รุนแรง และเกิดขึ้นในวงแคบ ๆ

2. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านประชาชน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ประชาชน หมายถึง คนของประเทศ เช่น ประชาชนทุกคนมีหน้าที่ต้องรู้กฎหมาย ใครจะปฏิเสธว่าไม่รู้ไม่ได้ คำว่า ประชาชน ในบางครั้ง อาจหมายถึงผู้ที่ไม่ใช่ข้าราชการ ทหาร ตำรวจ หรือนักบวช และในบางครั้งหมายถึงผู้ที่มีได้เป็นพ่อค้าด้วย

ประชากร หมายถึง คนโดยทั่วไป แต่มักใช้ในกรณีที่จะพิจารณาถึงจำนวน คือจำนวนคนของประเทศ หรือ ของโลก ในทางสถิติมีการใช้คำว่า ประชากร หมายถึง จำนวนของสัตว์ หรือ สิ่งที่สำรวจที่พิจารณาด้วย

พลเมือง หมายถึง หมู่คนที่ เป็นของประเทศใดประเทศหนึ่ง คนทั้งหมดซึ่งเป็นกำลังของประเทศ ทั้งในทางเศรษฐกิจ การทหาร และอำนาจต่อรองกับประเทศอื่น โดยนัยของความหมาย คำว่า พลเมือง หมายถึง คนที่สนับสนุนเป็นกำลังอำนาจของผู้ปกครอง เป็นคนที่อยู่ในการควบคุมดูแลของผู้ปกครอง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านประชาชน

อพิรดี มวลชุมพล (2554) ได้ศึกษาการศึกษาแนวทางป้องกันปัญหาน้ำท่วมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และพื้นที่โดยรอบ พบว่า การบริหารจัดการระบบระบายน้ำของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการวางระบบที่มีประสิทธิภาพ การสร้างคันปิดล้อมพื้นที่ท่าอากาศยาน การสร้างระบบป้องกันน้ำท่วม และระบายน้ำ ระบบระบายน้ำภายในท่าอากาศยานจะระบายน้ำฝนที่ตกหนักให้มารวมกันในบ่อกักเก็บน้ำภายในท่าอากาศยาน แล้วสูบน้ำออกนอกพื้นที่ท่าอากาศยานในเวลาที่เหมาะสม โดยการระบายน้ำจะไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่โดยรอบ ส่วนมาตรการความช่วยเหลือของหน่วยงานต่อชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการเตรียมความพร้อมในการสนับสนุน และให้ความช่วยเหลือกับชุมชนโดยรอบ กรมชลประทานมีการให้ความช่วยเหลือต่อชุมชนได้เพียงบางส่วน เพราะมี ภารกิจหลักที่รับผิดชอบในพื้นที่ที่กว้าง ข้อเสนอแนะแนวทางการป้องกันปัญหาน้ำท่วมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และพื้นที่โดยรอบให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น คือ การเตรียมความพร้อมรับมือกับปัญหาน้ำท่วมในทุกภาคส่วน การรวมตัวกันของชุมชนเพื่อดูแลระบบระบายน้ำในพื้นที่ร่วมกันการวางมาตรการในการป้องกันปัญหาน้ำท่วมระหว่างหน่วยงาน การนำพระราชดำริทฤษฎีการ แก้ไขปัญหาน้ำท่วมเข้ามาประยุกต์ใช้ในการป้องกัน และแก้ไข ปัญหาที่เกิดขึ้น

3. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสังคม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สังคม คือ กลุ่มคนอย่างน้อยสองคนขึ้นไปมาอาศัยอยู่รวมกัน ในบริเวณหนึ่ง ซึ่งคนเหล่านี้

จะมีความสัมพันธ์ หรือ การกระทำโต้ตอบกันและกัน ทั้งทางตรง และทางอ้อม ความสัมพันธ์ทางตรง เช่น การพูดจาทักทาย การทำงานร่วมกัน การซื้อของขายของ และให้ความเอื้ออาทรต่อกัน เป็นต้น สำหรับความสัมพันธ์ทางอ้อม ได้แก่ การเดินผ่านผู้คนที่เราไม่รู้จัก แต่เขาก็เป็นคนจังหวัดเดียวกัน หรือ ชาติเดียว การใช้สิ่งของที่ผลิตขึ้นโดยคนที่ไม่เคยพบปะเห็นหน้ากันมาก่อน คนเหล่านี้จะเป็นกลุ่มที่เราสัมพันธ์กับพวกเขาโดยผ่านบุคคลอื่น ผ่านเอกสารหนังสือที่เขาเขียน หรือ ผ่านทางวิทยุ และโทรทัศน์ที่พวกเขาจัด และออกกระจายการ (สังคมมนุษย์, ออนไลน์, 2556)

องค์ประกอบของสังคม

สังคมมนุษย์มีองค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

1. ประชากร จะต้องมียังจำนวนตั้งแต่ 2 ขึ้นไปสังคมที่มีขนาดเล็กที่สุด คือ ครอบครัวที่มีพ่อแม่ หรือ พ่อ แม่ ลูก ในขณะที่ชุมชน หรือ หมู่บ้านจะมีสมาชิกเพิ่มขึ้นจนกลายเป็นอำเภอ จังหวัด ภาคประเทศ ตลอดจนสังคมโลก ที่มีประชากรอาศัยอยู่ร่วมกัน
 2. ความสัมพันธ์ ประชากร หรือ สมาชิกในสังคมนั้นจะต้องมีความสัมพันธ์ และการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน
 3. พื้นที่ หรือ อาณาเขต คนในสังคมจะอาศัยอยู่ในบริเวณแห่งใดแห่งหนึ่ง พื้นที่อาจมีขนาดจำกัด เช่น บริเวณบ้านของครอบครัวหนึ่ง หรือ บริเวณกว้างขวาง เป็นอำเภอ หรือ จังหวัด โดยไม่ถูกจำกัดพื้นที่ เช่น การสื่อสารระหว่างบุคคลทางอินเทอร์เน็ต
 4. การจัดระเบียบทางสังคม การอยู่ร่วมกันในสังคมนั้น สมาชิกจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือ บรรทัดฐานที่ควบคุมตามตำแหน่ง สิทธิ และหน้าที่ของสมาชิกแต่ละคน บรรทัดฐานทางสังคมจะมีระบบแบบแผน เป็นที่ยอมรับ และเข้าใจร่วมกันของคนในสังคม เพื่อให้สามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างปกติสุข
 5. การมีวัฒนธรรมของตนเอง เมื่อมนุษย์มาอยู่ร่วมกันเป็นหมู่เป็นเหล่าภายใต้สภาพแวดล้อมเดียวกันทั้งทางกายภาพ และประวัติศาสตร์ พวกเขาสร้างวัฒนธรรม และขนบธรรมเนียมประเพณีขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการ ก่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมเฉพาะของตนเอง
- หลักการพื้นฐานในการวิเคราะห์ผลกระทบทางสังคม ประกอบด้วย
1. ต้องเคารพต่อความคิดเห็น และความหลากหลายของสาธารณชน
 2. ต้องให้ความสำคัญต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ
 3. ต้องมุ่งวิเคราะห์ประเด็นที่เกี่ยวข้องจริง
 4. ต้องระบุวิธีการศึกษาที่เหมาะสม
 5. ต้องชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของตัวแปรทางสังคม และผลกระทบ
 6. ต้องประสานงานอย่างเข้มข้น และรวดเร็วกับผู้วางแผนโครงการ
 7. ต้องเลือกใช้บุคลากรที่มีความสามารถ และประสบการณ์ในการวิเคราะห์

8. ต้องจัดทำมาตรการ และแผนติดตามตรวจสอบ
9. มีการอ้างอิงแหล่งข้อมูล และวิธีการที่เหมาะสม
10. จัดทำแผนรองรับกรณีเกิดช่องว่างระหว่างข้อมูล และกรณีที่รุนแรง

ในบางกรณีจำเป็นต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) เนื่องจากโครงการมีผลกระทบทางสังคม และสิ่งแวดล้อม ขยายกว้าง จากท้องถิ่น – เมือง – ภูมิภาค – ประเทศ - นานาชาติ โดยมีการขยายกรอบการประเมิน ปัญหา บูรณาการจากการจาก SIA, EIA, HIA เพื่อลดผลกระทบในทุกด้านซึ่งมีความคล้ายคลึงกับ รายงานการยืนยัน และรองรับผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ ระบบ หรือ กระบวนการที่ใช้สำหรับ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางนโยบาย แบบบูรณาการ หรือ โครงการขนาดใหญ่ โดยมีการเสนอ ทางเลือกในรูปรายงานเสนอต่อผู้บริหาร (Executive Summary) ประกอบการตัดสินใจโดยวางระบบ การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของสาธารณชน (เดช วัฒนชัยยิ่งเจริญ, 2553, หน้า 11)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านสังคม

ซังพงศ์ ทองชั้น และเปล่งศรี ตองอ่อน (2551) ได้ศึกษาเรื่องผลกระทบทางสังคม จากโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน ผลการศึกษา ปรากฏว่า ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ได้แก่ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ป่าชุมชนซึ่งเป็นผลกระทบ ทางลบ เช่น หากมีการตั้งสถานี Pulley บริเวณดอยใต้ และตั้งเสาหลักที่บริเวณป่าชุมชนดอยเหนือ จะต้องมีการเบิกพื้นที่ 2 ไร่ เพื่อทำเป็นจุดตั้งสถานี และเสาทำให้คาดว่าจะใช้พื้นที่มากกว่า 1 ไร่ จะมีผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชุมชนด้านหน้า และการใช้น้ำแหล่งน้ำบาดาลมีผลกระทบทางลบเกี่ยวกับ น้ำบาดาลที่อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำสำหรับใช้ในการอุปโภคบริโภคในพื้นที่บริเวณดอยใต้ ซึ่งเป็นป่าชุมชน ประชาชนมีโครงการขุดเจาะน้ำบาดาลของหมู่บ้านหากมีการตั้งเสาตรงจุดน้ำบาดาล ชาวบ้านกลัวจะเกิดผลกระทบต่อน้ำบาดาล และด้านคมนาคมความปลอดภัยของประชาชนภายใน หมู่บ้าน และมีความกังวลของประชาชนในหมู่บ้านปางแสง คือ อาจมีเสียงของรถในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์เข้า – ออก อาจทำให้ถนนเกิดการพัง หรือ เสียหาย ผลการศึกษาพบว่า ด้านคุณภาพชีวิต ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิต อาจส่งผลต่อประเพณี และวัฒนธรรมในท้องถิ่น มีผลกระทบทางลบ แสดงว่าในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการฯ อาจส่งผลผลกระทบต่อประเพณี และ วัฒนธรรมในท้องถิ่นเกี่ยวกับป่าชุมชนได้ผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ในอนาคตชาวบ้านต้องการที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการเริ่มเข้ามาของโครงการเพื่อต้องการหาแนวทาง จัดการกับพื้นที่ป่าชุมชนที่มีการก่อสร้างจุดตั้งเสาต้องการให้โครงการเข้ามาทำประชาวิจารณ์กับ ชาวบ้านอีกครั้งหนึ่งหากเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพาน

ธนภฤต โปธิ์ทอง (2556) ผลการศึกษาพบว่า มีชาวบ้านที่อาศัยนอกคันดินได้รับผลกระทบ จากการก่อสร้างคันดินป้องกันน้ำท่วมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับน้อย มีค่า

เฉลี่ยเท่ากับ 0.37 โดยมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.41 ทั้งนี้ ปัจจัยที่มีความแตกต่างกับผลกระทบ ได้แก่ ปัจจัยด้านที่อยู่อาศัย โดยพื้นที่ใกล้ถนนไม่เกิน รัศมี 1 กิโลเมตร จะได้รับผลกระทบมากกว่าพื้นที่ในรัศมีอื่น และด้านการประสบปัญหาน้ำท่วม ปี 2554 โดยชาวบ้านที่ถูกน้ำท่วมในระดับมาก จะมีระดับผลกระทบมากกว่าชาวบ้านที่ถูกน้ำท่วมในระดับอื่น ซึ่งชาวบ้านมีความกังวลว่าการก่อสร้างคันดินจะทำให้ น้ำท่วมมากขึ้น สำหรับแนวทางการแก้ไขผลกระทบในการก่อสร้างคันดินป้องกันน้ำท่วมที่ชาวบ้านต้องการ ได้แก่ การให้ประชาชนในชุมชน และชุมชนใกล้เคียงได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา การนำสินค้าอุปโภคบริโภคราคาถูกนำมาจำหน่ายให้ชุมชน ที่ได้รับความเดือดร้อน มีเงิน ชดเชยเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมทรัพย์สินให้กับชาวบ้านที่ได้รับความเสียหายจากการได้รับผลกระทบ ส่วนความต้องการความช่วยเหลือของชาวบ้านต่อการให้นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) ช่วยเหลือมากที่สุด ได้แก่ การจัดตั้งหน่วยให้บริการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เสียหายจากผลกระทบฟรีโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย โดยแนวทางการช่วยเหลือควรให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการช่วยเหลือ

4. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เศรษฐกิจ คือ การกระทำใด ๆ อันก่อให้เกิดการผลิต การจำหน่าย และการบริโภค ซึ่งความหมายในทางเศรษฐกิจจะแตกต่างจากความหมายที่เข้าใจกัน การผลิต คือ การกระทำเพื่อให้เกิดผลที่สามารถตีค่าออกมาเป็นเงินได้

การจำหน่าย คือ การนำผลผลิตไปเสนอต่อผู้ที่มีความต้องการ

การบริโภค คือ การจับจ่ายใช้สอยรวมถึงการรับประทานด้วย เศรษฐกิจจะเน้นที่ราคาหรือ เงิน ดังนั้นเมื่อพูดถึงเรื่องเศรษฐกิจจึงต้องเกี่ยวข้องกับราคา หรือ เงินเสมอ

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เศรษฐกิจ หมายถึง กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรที่ตอบสนองความต้องการของมนุษย์ ที่ปรับเปลี่ยนไปตามยุคสมัย เช่น รายได้ การผลิต เงินออม การจำหน่าย และการบริโภคใช้สอยสิ่งต่าง ๆ ของชุมชนอย่างประหยัดที่สุด

องค์ประกอบของวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ดังนี้

1. การศึกษาข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Study) ซึ่งได้แก่ การรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโครงการพื้นที่โครงการ ข้อมูลจากส่วนราชการ ข้อมูลจากรายงานการศึกษาวิจัย และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์ และทำความเข้าใจสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

2. การกำหนดขอบเขตการศึกษา (Scoping) ซึ่งได้แก่ การระบุผลกระทบมีความเป็นไปได้ (Possible Impact) รวมทั้งการใช้ทรัพยากร และการจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบเพื่อการศึกษาวิเคราะห์ในขั้นรายละเอียด ผลกระทบใดที่คิดว่าไม่สำคัญก็อาจตัดทิ้ง การกำหนดขอบเขตการศึกษาจะเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญเพื่อให้การศึกษามีความสอดคล้องกับความต้องการ และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง ดังนั้นก่อนที่จะตกลงกำหนดขอบเขตการศึกษา จึงควรมี

การรวบรวมความเห็น และปรึกษาหารือกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องรวมทั้งตัวแทนชุมชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้วย

3. การคาดคะเนผลกระทบ (Prediction) ได้แก่ การประมาณการขนาดของการเปลี่ยนแปลงรวมทั้งผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในอนาคตของโครงการ

4. การประเมินผลกระทบ (Evaluation) เพื่อประเมินความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่มีต่อประเทศในรูปของวัตถุประสงค์ และนโยบายทางเศรษฐกิจ และสังคม ในการประเมินอาจใช้วิธีการเปรียบเทียบ นั่นคือเปรียบเทียบกับกฎหมาย หรือ มาตรฐาน และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ เช่น เป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับการยอมรับของชุมชน หรือ สาธารณชน นอกจากนี้ยังควรประเมินผลกระทบโดยรวมของโครงการด้วยการประยุกต์ใช้หลักเกณฑ์ต้นทุนและผลตอบแทน เพื่อนำไปสู่การตัดสินใจว่าควรสนับสนุน หรือ ยับยั้งโครงการ

5. การปรับปรุงแก้ไข (Mitigation) เพื่อค้นหาวิธีการ หรือ มาตรการในการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบในทางลบ และวิธีการ หรือ มาตรการที่จะช่วยเพิ่มพูนผลกระทบในทางบวกให้ได้ประโยชน์สูงสุด รวมทั้งการลดต้นทุนของโครงการ

6. การสื่อสารทำความเข้าใจ (Communication) เพื่อสื่อสารผลกระทบที่เป็นไปได้ของโครงการต่อหน่วยงาน และประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ

7. การติดตามตรวจสอบ (Monitoring) เพื่อจัดให้การตรวจสอบ (Auditing) และการเฝ้าระวัง (Monitoring) ผลกระทบของโครงการทั้งในระหว่าง และหลังการปฏิบัติงานตามโครงการ (Openerphailand, ออนไลน์, 2012)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

สุวิทย์ ธีรศาสตร์ (2552) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาผลกระทบจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร - สะหวันนะเขต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากการเปิดสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว ว่ามีผลกระทบต่ออาชีพ หรือ ยนต์ข้ามพาก และแพขนานยนต์ ผลกระทบด้านการขนส่ง, ด้านการค้า, ด้านการท่องเที่ยว, ด้านการเกษตร และอุตสาหกรรม, ด้านราคาที่ดิน, และด้านแรงงานลาว อย่างไรก็ตาม โดยวิธีวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์จากกลุ่มคนที่เกี่ยวข้อง 278 คน กับศึกษาจากเอกสารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากการศึกษาพบว่า การเปิดสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งนี้ ทำให้อาชีพบริการแพขนานยนต์ ข้างแม่น้ำโขงต้องยกเลิกไป เพราะการขนส่งสินค้าโดยใช้แพขนานยนต์ใช้เวลานานกว่าทางสะพานที่ใช้รถยนต์ และราคาค่าขนส่งก็แพงกว่าด้วย ด้านการค้าในช่วงแรกของการเปิดสะพานฯ การค้าขายทำให้รายได้ของผู้ที่ค้าขายเพิ่มขึ้นแต่หลังจากนั้นพบว่ารายได้จากการค้าขายไม่แตกต่างจากก่อนมี การเปิดสะพานฯ มากนัก ส่วนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวอย่างมากเมื่อเทียบกับก่อนเปิดสะพานฯ มีโรงแรม อพาร์ทเมนต์ ร้านอาหาร เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

แรงงานที่มีอาชีพการเกษตรก็ลดลง ผู้ทำอาชีพนอกภาคการเกษตรเพิ่มขึ้น และยังมีแรงงานลาวเข้ามาทำงานฝั่งไทยมากขึ้นเพราะมีเส้นทางในการข้ามฝั่งมากขึ้น แต่แรงงานลาวเข้ามาทำงานที่มุกดาหารน้อย เพราะค่าใช้จ่ายในการทำหนังสือเดินทาง ค่าตรวจโรค ค่าประกันสุขภาพ สูงมาก และมีกระบวนการที่ยุ่งยาก ส่วนผลกระทบต่อราคาที่ดิน พบว่าหลังจากมีข่าวการสร้างสะพานราคาที่ดินพุ่งสูงเป็นหลายเท่าตัวเลยทีเดียว

ณัฐนันท์ บุคดี (2553) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบจากการสร้างทางหลวงจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมาสู่ชายแดนไทย (R3A) ที่มีต่อประชาชนในพื้นที่ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบจากการสร้างทางหลวงจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมาสู่ชายแดนไทย (R3A) ที่มีต่อประชาชนในพื้นที่ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 200 ตัวอย่าง จากประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย จากผลการศึกษาพบว่า การสร้างทางหลวงจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมาสู่ชายแดนไทยส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจ ทำให้มีการสนับสนุนการค้าชายแดนและการลงทุน ก่อให้เกิดประโยชน์ และผลักดันให้เศรษฐกิจมีการขยายตัว ส่วนการจ้างงานพบว่ามีแรงงานเข้ามาเพิ่มขึ้นเนื่องจากต้นทุนจากงานถูกกว่า ทางด้านสังคมพบว่า มีความเจริญทางโครงสร้างพื้นฐานที่ดีขึ้น แต่เกิดการกระจุกตัวทางเศรษฐกิจบางพื้นที่ และความเหลื่อมล้ำทางรายได้ คือ เอื้อประโยชน์ต่อจุดการขนถ่ายสินค้า เท่านั้นนอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิต และวิถีชุมชนของคนในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไป และยังคงส่งผลกระทบต่ออัตราการแพร่กระจายของยาเสพติดมากขึ้น ส่วนผลกระทบที่มีต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมพบว่าก่อให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรท้องถิ่นดีขึ้นบางส่วน และการที่เม็ดเงินเข้ามาเลยทำให้ความเป็นธรรมชาติลดน้อยลงพื้นที่ที่ถูกแปรเปลี่ยนเป็นเมืองมากขึ้น ซึ่งเป็นผลเสียอย่างมากต่อประเทศได้

5. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

รัชชัย ศุภดิษฐ์ (2552, หน้า 2) ได้ให้ความหมายไว้ว่า สิ่งแวดล้อม คือ สภาพแวดล้อมโดยรอบของสิ่งมีชีวิตในการดำรงชีพ ซึ่งรวมถึงสภาวะแวดล้อม สิ่งที่มีอิทธิพลต่าง ๆ และ สภาพการณ์ทั้งหมด ซึ่งก่อผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิต โดยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์นั้นสามารถเปลี่ยนแปลงตามสภาวะที่มนุษย์ดำรงอยู่ หรือ เปลี่ยนแปลงตามสถานที่ที่อาศัยอยู่ โดยสิ่งแวดล้อมนั้นอาจจะเป็นห้องเรียน สวนสาธารณะ บ้าน หรือ ห้องที่พักอาศัยอยู่ก็ได้

สิ่งแวดล้อมสามารถมองเป็นภาพรวมกว้าง ๆ เช่น โลก หรืออาจมองเฉพาะส่วนเล็ก ๆ เช่น ใต้ต้นไม้ที่อาศัยนั่งพัก หรือ ใต้ซุ้มไม้ เป็นต้น และเมื่อมีการกล่าวถึงสิ่งแวดล้อม ผู้คนส่วนใหญ่มักคำนึงถึงลักษณะของสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ หรือ ลักษณะทางธรรมชาติ (Natural Item) รอบตัวเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสิ่งแวดล้อมเหล่านั้นประกอบด้วยสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น เช่น ดนตรี มลพิษ ทางอากาศ

หรือ น้ำเสีย เป็นต้น และสิ่งที่มนุษย์ไม่ได้สร้างขึ้น เช่น อากาศ น้ำ พื้นดิน ภูเขา แม่น้ำ หรือ ทะเลสาบ เป็นต้น

จำลอง โพธิ์บุญ (2552, หน้า 171) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) หมายถึง การศึกษาเพื่อคาดการณ์ผลที่จะเกิดต่อสิ่งแวดล้อม จาก การดำเนินการของโครงการ อีกทั้งเสนอแนะวิธีลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ เพื่อให้ โครงการสามารถดำเนินการอย่างเหมาะสม โดยไม่ทำลายทรัพยากรสิ่งแวดล้อม สามารถนำมาใช้ ประโยชน์เพื่อการบรรเทา หรือ ลด หรือ ป้องกันผลกระทบเสียหาย (Adverse Effect) ใน ขณะเดียวกันยังช่วยในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอันมีจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) หรือ ที่เรียกสั้น ๆ ว่า อีไอเอ (EIA) หมายถึง กระบวนการวิเคราะห์ ทำนาย และประเมินขนาด และความ สำคัญของผลกระทบของกฎหมาย นโยบาย โครงการ และกิจกรรมอื่น ๆ ของมนุษย์ที่มีต่อทรัพยากร สิ่งแวดล้อม สุขอนามัย และคุณภาพชีวิต รวมทั้งการเสนอแนะมาตรการลดป้องกัน และติดตาม ตรวจสอบผลกระทบตลอดจนการนำเสนอข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบที่สามารถสื่อสารเป็นที่เข้าใจกันได้ อย่างชัดเจน (ฉัตรไชย รัตนไชย, 2553)

เกษม จันทรแก้ว (2554, หน้า 2) ความหมายของสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายระบุเพียง ลักษณะกายภาพที่อยู่รอบตัวมนุษย์ เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้โดยธรรมชาติรวมถึงที่มนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งสิ่งแวดล้อมที่มีลักษณะทางกายภาพนั้นสามารถตีความได้สองประเด็น ประเด็นแรก เป็นสิ่งที่มี รูปทรง เช่น ทรงกลม ทรงเหลี่ยมต่าง ๆ มีสีที่หลายหลาย เป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า ฯลฯ เหล่านี้ ล้วน สามารถจะวัดขนาดได้ทั้งขนาดที่เป็นปริมาตร พื้นที่ ความสั้น - ยาว น้ำหนัก ฯลฯ ในประเด็นที่สอง สิ่งแวดล้อมหมายถึงรวมถึงลักษณะกายภาพ ชีวภาพ และสังคม ซึ่งสิ่งเหล่านี้สามารถวัดขนาดได้ เช่นเดียวกัน ทั้งสองประการดังกล่าว สามารถให้ความหมายกว้าง ๆ ได้ว่า สิ่งแวดล้อม คือ สิ่งต่าง ๆ ที่มีลักษณะทั้งที่มองเห็นมองไม่เห็น สัมผัสได้สัมผัสไม่ได้ มีพิษไม่มีพิษ กินได้กินไม่ได้ มีสีไม่มีสี มีชีวิต ไม่มีชีวิต เคลื่อนที่ได้เคลื่อนที่ไม่ได้ มีเสียงไม่มีเสียง มีกลิ่นไม่มีกลิ่น มีความร้อนความเย็น เหล่านี้เป็น ต้น อย่างไรก็ตาม นักวิชาการสิ่งแวดล้อมได้กล่าวถึงนิยามของสิ่งแวดล้อมไว้ คือ “สิ่งต่าง ๆ ที่มีลักษณะ ทางกายภาพ ชีวภาพ และสังคมที่สามารถวัดขนาดทั้งน้ำหนัก ความยาว ความกว้าง ความลึก ฯลฯ ที่อยู่รอบตัวมนุษย์ ซึ่งเป็นสิ่งมีชีวิตไม่มีชีวิต เป็นสิ่งที่กินได้กินไม่ได้ เป็นพิษไม่เป็นพิษ มองเห็น มองไม่เห็น ฯลฯ เกิดขึ้นตามธรรมชาติ และมนุษย์สร้างขึ้น”

ถือกำเนิดขึ้นครั้งแรกในประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อปี พ.ศ. 2513 โดยมีการระบุไว้ ในกฎหมายจากนั้นประเทศอื่น ๆ ก็ได้นำแนวทางไปกำหนดเป็นกฎหมายในแต่ละประเทศ และ กระจายสู่ประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศกำลังพัฒนาที่อยู่ภายใต้เงื่อนไขของการให้เงินกู้ หรือ โครงการที่สนับสนุนโดยเงินช่วยเหลือระหว่างประเทศ

ในประเทศไทย ได้เริ่มมีการนำเอาการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมมาใช้
 อย่างเป็นทางการใน ปี พ.ศ. 2518 ในระดับของการขออนุมัติดำเนินงานโครงการโดยการกำหนด
 ไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2518 ซึ่งได้ให้อำนาจในการออก
 ประกาศกำหนดประเภท และขนาดของโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ
 ทางสิ่งแวดล้อม ในปี พ.ศ. 2524 ได้มีการกำหนดให้โครงการพัฒนาจำนวน 10 ประเภทต้องม
 ีการจัดทำรายงาน ต่อมามีการออกพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
 พ.ศ. 2535 ได้กำหนดมาตรการในการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมไว้ในมาตราที่ 46 - 47 โดยมี
 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยการควบคุมกำกับของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
 สิ่งแวดล้อมเป็นผู้รับผิดชอบ

สำนักนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2555, หน้า 6) ให้
 ความหมายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมว่า เป็นการศึกษาโดยใช้หลักวิชาการเพื่อคาดการณ์
 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในทางบวก และทางลบจากการพัฒนาโครงการ หรือ กิจกรรมที่สำคัญ
 เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และใช้ในการประกอบการตัดสินใจ
 พัฒนาโครงการกิจการ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

รัชชชัย มานิตย์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาเรื่องผลกระทบจากการพัฒนา
 การท่องเที่ยวต่อชุมชนท้องถิ่น กรณีศึกษาตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน สรุปผลได้ว่า
 จากการส่งเสริมการท่องเที่ยวในอำเภอปาย ส่งผลให้ชุมชนปายเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางบวก และ
 ทางลบ โดยการเปลี่ยนแปลงทางบวกทางด้านสภาพแวดล้อมซึ่งได้แก่ การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค
 ที่ดีขึ้นมีการขยายตัวของชุมชนเพิ่มมากขึ้น มีระบบการจัดการขยะมูลฝอยในด้านเศรษฐกิจทำให้เกิด
 การลงทุนภายในชุมชนมากขึ้น ชาวบ้านมีฐานะความเป็นอยู่ดีขึ้นจากการขายที่ดินให้กับนายทุน
 ในราคาที่สูง ทางด้านสังคมชุมชนมีกิจกรรมทางสังคมเพิ่มมากขึ้นจากการส่งเสริมของหน่วยงานรัฐ
 มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคม และการศึกษาจนกระทั่งทำให้ชาวบ้านรับรู้
 เท่าทันเหตุการณ์ต่าง ๆ มากขึ้น ด้านวัฒนธรรม ชาวบ้านเริ่มมีการดำเนินวิถีชีวิตที่มีระเบียบแบบแผน
 มากขึ้น มีการพัฒนาด้านการใช้ภาษาหลากหลายขึ้นนอกเหนือจากภาษาท้องถิ่น งานรัฐได้เข้ามา
 สนับสนุนงบประมาณให้ชุมชนมีการอนุรักษ์วัฒนธรรมที่ได้สูญหายไปให้กลับคืนมาใหม่ส่วนผลกระทบ
 ทางลบด้านสภาพแวดล้อมระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่มีอยู่ไม่เพียงพอที่จะให้บริการแก่
 ประชาชนที่เพิ่มขึ้นได้ เกิดการขาดแคลนน้ำประปา เกิดการขยายตัวของชุมชนออกไปทำให้รูกกล้า
 พื้นที่สาธารณะ มีปริมาณขยะเพิ่มมากขึ้น มีปริมาณรถเพิ่มมากขึ้นทำให้ชำรุด เกิดมลพิษทางอากาศ
 ฝุ่นควัน เสียงดังรบกวน ด้านเศรษฐกิจเกิดการกระจายรายได้ที่ไม่เป็นธรรมแก่คนในท้องถิ่น เกิด

การขาดแคลนแรงงานในภาคเกษตร เกิดการกว้านซื้อที่ดินของนายทุนเพื่อหวังเก็งกำไรส่งผลให้เกิดแรงกระตุ้นให้ชาวบ้านเข้าไปบุกรุกพื้นที่ป่ามากขึ้น ด้านสังคมก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โดยเฉพาะวัยแรงงานที่ออกไปทำงานข้างนอกส่งผลให้การช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ด้านวัฒนธรรมเกิดการสูญเสียรูปแบบการดำเนินชีวิตที่เรียบง่าย ผู้อาวุโสเริ่มมีบทบาททางครอบครัว และสังคมน้อยลง เกิดการลอกเลียนแบบการแต่งกายตามแฟชั่นของวัยรุ่นที่ไม่เหมาะสม และการแต่งกายของท้องถิ่นเริ่มสูญหายไปจากการแต่งกายของนักท่องเที่ยว รูปแบบพิธีกรรมต่าง ๆ ที่เป็นวัฒนธรรมท้องถิ่นถูกบิดเบือน และเกิดความเสื่อมจากวัฒนธรรมจากท้องถิ่นอื่น

ก้องไพร ต้นสุชาติ (2550) ได้ศึกษาผลกระทบทางสังคม และสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน จากโครงการสวนสัตว์กลางคืน จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบทของชุมชนที่อยู่โดยรอบก่อนที่จะมีการดำเนินโครงการสวนสัตว์กลางคืน จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อศึกษาวิเคราะห์แนวคิดวิธีการระหว่างที่มีการดำเนินโครงการสวนสัตว์กลางคืน จังหวัดเชียงใหม่ และเพื่อศึกษาผลกระทบทางสังคม และสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนโดยรอบระหว่างการดำเนินโครงการสวนสัตว์กลางคืน จังหวัดเชียงใหม่ สรุปผลการศึกษาได้ว่า โครงการสวนสัตว์กลางคืนได้ส่งผลกระทบทางสังคมในด้านวิธีการดำเนินชีวิตประจำวันจากเดิมที่เคยมีความสัมพันธ์กับทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมที่ใช้ในการดำรงชีวิต เช่น การเก็บของป่า การทำไร่ทำนา ความเชื่อที่ผูกพันกับป่าแหล่งน้ำ การเคารพสิ่งศักดิ์สิทธิ์ การช่วยเหลือกันในหมู่เครือญาติ และการไปมาหาสู่กันในชุมชนแต่เมื่อมีโครงการสวนสัตว์กลางคืนทำให้วิธีการดำเนินชีวิตเปลี่ยนแปลงไป ระบบการผลิตภายในชุมชนโดยการเก็บของป่าที่สืบทอดกันมาตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษได้สิ้นสุดลง การพึ่งพิงของป่าในการเก็บของป่าตามช่วงฤดูกาลซึ่งเป็นทางเลือก และมีความเป็นอิสระในดำเนินชีวิตโดยไม่ต้องพึ่งพิงกลไกตลาดข้างนอกไม่สามารถที่จะทำได้อีกต่อไป ด้านระบบความสัมพันธ์ในชุมชน ซึ่งแต่เดิมมีความสัมพันธ์กันทางสายเลือด ระบบเครือญาติเดียวกันมีการเกื้อกูลช่วยเหลือกันในหมู่บ้าน แต่หลังจากมีโครงการสวนสัตว์กลางคืนส่งผลให้เกิดความขัดแย้งทางความคิดระหว่างคนภายในชุมชนที่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยส่งผลต่อความร่วมมือในชุมชนที่ลดลง ผู้นำชุมชนถูกลดความศรัทธาเนื่องจากมีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง และความสัมพันธ์เชิงหวาดระแวง และหวาดกลัวของคนภายในชุมชนต่อคนภายนอกชุมชนจากการเข้ามาทำงานของคนต่างถิ่น ด้านระบบการผลิต และระบบเศรษฐกิจชาวบ้านสูญเสียที่ดินทำกินในแง่ของฐานการผลิต แหล่งที่อยู่อาศัยที่เป็นมรดกตกทอดมาตั้งแต่บรรพบุรุษให้กับคนภายนอกการสูญเสียกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ใช้เป็นที่ทำการเกษตรสร้างที่อยู่อาศัย การสูญเสียที่ดินของวัดซึ่งเป็นศาสนสถานที่เป็นศูนย์รวมใจของชาวบ้านขณะเดียวกันยังส่งผลด้านบวกต่ออาชีพค้าขายที่ให้รายได้เพิ่มขึ้นจากการขายอาหารให้กับแรงงานที่เข้ามาทำงานภายในโครงการ รวมถึงผู้รับจ้างเขียนป้ายมีรายได้เพิ่มขึ้นเช่นกัน ด้านระบบความเชื่อของคนในชุมชนโดยชาวบ้านยังคงมีความเชื่อในเรื่องสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ปกปักรักษาคุ้มครองป่า โครงการได้เข้าไป

ทำให้เกิด “ซัด” โดยการลบหลู่สิ่งศักดิ์สิทธิ์ภายในป่าที่ชาวบ้านเคารพยำเกรงโดยการตัดต้นไม้ เปลี่ยนทางน้ำรวมถึงการปิดตม้ำ ปิดเส้นทางเข้าออกอีกด้วย

ธงชัย สีฟ้า (2550) ศึกษาเรื่องการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการจัดการพื้นที่ชายฝั่ง ทะเลเพชรบุรี โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่บริเวณชายหาดเจ้าสำราญ และพื้นที่ บริเวณปากแม่น้ำเพชรบุรี พบว่า ทั้ง 2 พื้นที่มีปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างกัน โดยพื้นที่บริเวณชายหาด เจ้าสำราญ มีปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ปัญหาการรุกรานของสาหร่าย และปัญหาที่เกี่ยวกับนักท่องเที่ยวที่สัมผัสสัตว์ทะเลมีพิษ เช่น แมงกะพรุนไฟ ส่วนพื้นที่บริเวณปาก แม่น้ำเพชรบุรี พบว่า การจัดการพื้นที่ชายฝั่งทะเลเพชรบุรีในปัจจุบันยังไม่เหมาะสมกับปัญหา สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น และคุณภาพน้ำยังต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากมีชุมชนอยู่ริมแม่น้ำเพชรบุรี ยังมีการปล่อยน้ำเสียลงสู่แม่น้ำโดยตรง จากศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวยังไม่ส่งผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อม และทรัพยากรชายฝั่งทะเลเพชรบุรีโดยตรง

บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด ศึกษา “การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการนิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) (โครงการ ปรับปรุงระบบป้องกันน้ำท่วม) (2556) พบว่า จากเหตุการณ์มหาอุทกภัยในปี 2554 ประเทศไทย ประสบปัญหาน้ำท่วมครั้งใหญ่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และสังคม ดังนั้น ในการเตรียมพร้อมของภาคอุตสาหกรรมในการดำเนินการปรับปรุงระบบป้องกันน้ำท่วมของ ภาคอุตสาหกรรมจึงความจำเป็นอย่างยิ่ง และต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน เพื่อเตรียมความพร้อม รับภัยน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะเป็นการช่วยลดความสูญเสีย และความเสียหาย ทำให้ เศรษฐกิจของประเทศยังสามารถขับเคลื่อนดำเนินการต่อไปได้

6. แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี (2555) ให้ความหมายการท่องเที่ยวว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ หรือ เพื่อความสนุกสนานตื่นเต้น หรือ เพื่อหาความรู้ องค์กร การท่องเที่ยวของสหประชาชาติ (อังกฤษ: World Tourism Organization) กำหนดไว้ว่า การท่องเที่ยวหมายถึง การเดินทาง โดยระยะทางมากกว่า 80 กิโลเมตรจากบ้าน เพื่อจุดประสงค์ ในการพักผ่อนหย่อนใจ

ทิพวรรณ พุ่มมณี (2551, หน้า 25) กล่าวถึง การท่องเที่ยว คือ การเดินทางไปยังแห่ง หรือ สถานที่เพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือ หลายอย่าง คือ เพื่อการพักผ่อน เพื่อการศึกษา ค้นหาคำตอบ หรือ แลกเปลี่ยนความรู้ และประสบการณ์ เพื่อความจรรโลงใจ และการโน้มน้าวใจ ให้เกิดความตระหนัก และสำนึก

องค์การท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization หรือ WTO) แห่งองค์การสหประชาชาติ ได้กำหนดความหมายของการท่องเที่ยวว่า การเดินทางใด ๆ ก็ตามที่เป็นการเดินทางตามเงื่อนไขสากล 3 ประการดังต่อไปนี้ (ศรัญญา วรากุลวิทย์, 2551, หน้า 2)

1. การเดินทางจากสถานที่อยู่อาศัยเป็นประจำไปยังสถานที่อื่น ๆ เป็นการชั่วคราว
2. การเดินทางนั้นผู้เดินทาง เดินทางด้วยความสมัครใจ ไม่ใช่เป็นการถูกบังคับ
3. การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตามที่ไม่ใช่เดินทางเพื่อประกอบอาชีพหรือ ทหารายได้

จากทั้งหมดที่กล่าวมานั้น สามารถสรุปความหมายได้ดังนี้ การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ หรือ ถิ่นต่าง ๆ เพื่อหาประสบการณ์ที่แปลกใหม่ หรือ เพื่อการพักผ่อนออกไปเป็นหมู่คณะ หรือ ไปเพียงลำพังตามความต้องการของตนเองอาจเป็นการพักผ่อน ค้างคืน หรือ เพียงชั่วคราวก็เป็นได้ การท่องเที่ยวส่งผลกระทบทั้งในด้านดี และด้านลบซึ่งผลกระทบดังกล่าวของการท่องเที่ยวมีดังนี้

ความสำคัญของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย สามารถทำรายได้อันดับหนึ่ง เมื่อเทียบกับสินค้าส่งออกอื่น ๆ การท่องเที่ยวมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้ไปนี้

ความสำคัญของการท่องเที่ยวต่อเศรษฐกิจของประเทศ

1. เป็นแหล่งที่มาของรายได้ในรูปแบบเงินตราต่างประเทศจากการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และการใช้จ่ายใช้สอยของนักท่องเที่ยวภายในประเทศ

2. ช่วยลดปัญหาการขาดดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ เนื่องจากมีรายได้จากต่างประเทศเข้ามาเพิ่มขึ้น

3. ช่วยสร้างอาชีพ และการจ้างงานก่อให้เกิดการกระจายรายได้ เนื่องจากการสร้างงานภายในแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ทำให้ประชาชนในพื้นที่มีอาชีพ และรายได้เพิ่มขึ้น

4. เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจของท้องถิ่นเกิดการกระตุ้นการผลิต เนื่องจากภายในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้น ประชาชนมีความมั่นคงทางรายได้มากขึ้น มีการใช้จ่ายใช้สอยของประชาชนเพิ่มขึ้น

ความสำคัญของการท่องเที่ยวต่อสังคมของประเทศ

1. ช่วยยกระดับมาตรฐานการครองชีพของคนในท้องถิ่น เนื่องจากมีรายได้ และอาชีพที่มั่นคงขึ้น
2. ช่วยสร้างความเจริญทางสังคมให้แก่ท้องถิ่น ประชาชนในท้องถิ่นมีการเรียนรู้เพิ่มมากขึ้น

3. ช่วยอนุรักษ์ฟื้นฟูวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม เกิดความตระหนักถึงคุณค่าของวัฒนธรรม ประเพณีท้องถิ่น และสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

4. ช่วยลดปัญหาการอพยพย้ายถิ่นของชุมชนท้องถิ่น เนื่องจากในท้องถิ่นมีอาชีพ และรายได้ที่มั่นคงไม่จำเป็นต้องออกไปทำงานนอกพื้นที่อีกต่อไป

5. ช่วยกระตุ้นให้มีการคิดค้นนำทรัพยากรส่วนเกินในท้องถิ่นมาประดิษฐ์เป็นสินค้า ที่ระลึกจำหน่าย

องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว (Tourist) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของการท่องเที่ยว แบ่งออกเป็น นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่ค้างคืน นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่ไม่ค้างคืน นักท่องเที่ยว ภายในประเทศที่ค้างคืน นักท่องเที่ยวภายในประเทศที่ไม่ค้างคืน

การตลาดท่องเที่ยว (Tourism Marketing) วิธีการที่จะทำให้นักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย เดินทางเข้ามาเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวของตน และใช้สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว และ บริการในแหล่งท่องเที่ยวนั้น การตลาดท่องเที่ยวอาจทำได้ 2 วิธี คือ การให้บริการข่าวสารข้อมูล นักท่องเที่ยว และการโฆษณาประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว

การขนส่ง (Transportation) คือ การเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะประเภท ต่าง ๆ เพื่อนำส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ การขนส่ง ทางรถยนต์ การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางเครื่องบิน

ทรัพยากรท่องเที่ยว (Tourism Resources) หมายถึง สิ่งดึงดูดความสนใจ ของนักท่องเที่ยวให้เกิดการเดินทางไปเยือน หรือ ไปท่องเที่ยว แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ทรัพยากรท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ทรัพยากรท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถาน และ โบราณวัตถุ และทรัพยากรท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว (Tourism Facilities) สิ่งทีรองรับการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวกสบาย และปลอดภัย แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวโดยตรง เช่น การบริการ การเข้าออกประเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวโดยอ้อม เช่น ระบบสาธารณูปโภค ความปลอดภัยอื่น ๆ

รูปแบบการท่องเที่ยว

รูปแบบของการท่องเที่ยวนั้นมีหลากหลายรูปแบบแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับลักษณะ ของพื้นที่สภาพแวดล้อม และกิจกรรมการท่องเที่ยว นั้น ๆ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2544 หน้า 3 - 12) ได้แบ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวออกเป็น 4 ประเภทได้แก่

1. เทศกาล และงานประเพณี เป็นกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ส่วนมากจัดในสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ เป็นการสืบทอดความเชื่อ และศรัทธาของท้องถิ่น หรือ เกี่ยวข้องกับศาสนา และวิถีชีวิต มีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป เช่น งานรื่นเริง งานแสดงผลผลิตทางการเกษตร และ ศิลปะ หัตถกรรมงานอื่น ๆ

2. การจัดแสดงแสง และเสียง เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการวางแผน จัดการโดยผู้ที่มีความชำนาญ ได้รับความยินยอมจากหน่วยงานที่ดูแลพื้นที่ อาจมีผลต่อสภาพแวดล้อมพื้นที่ และความปลอดภัย มีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป เช่น การแสดงแสง และเสียงประกอบภาพ จินตภาพ การแสดงประกอบแสง และเสียง

3. กีฬาเพื่อการท่องเที่ยว เป็นกิจกรรมการแข่งขัน การประกวด มีกีฬาที่ดึงดูดใจ นักท่องเที่ยว มีทั้งกีฬาระดับนานาชาติ ระดับท้องถิ่น กีฬาพื้นบ้าน ซึ่งจัดตามเทศกาล เช่น แข่งเรือ

4. กิจกรรมพิเศษ สามารถจัดขึ้นในวาระวันสำคัญ โอกาสพิเศษ เทศกาล วันสำคัญ ที่มีเฉพาะในประเทศ เช่น กิจกรรมวันเฉลิมพระชนมพรรษา นอกจากนี้ยังรวมถึงวันสำคัญทางศาสนา ที่จัดเป็นวันสำคัญของโลก รวมถึงกิจกรรมที่ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจสังคม

วาริษฐ์ มัชฌมบุรุษ (2555) ได้แบ่งรูปแบบการท่องเที่ยวไว้ 4 รูปแบบ ประกอบด้วย รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรมรูปแบบ การท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ และกิจกรรมการท่องเที่ยว มีรายละเอียดดังนี้

1. รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural Based Tourism) ประกอบด้วย

1.1 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ เกษตรกรรม โดยได้รับความ สนุกเพลิดเพลิน และมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่น ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงศึกษาธรรมชาติ การท่องเที่ยว เชิงเกษตรกรรม (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548, หน้า 9)

1.2 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine Ecotourism) เป็นการท่องเที่ยวใน แหล่งธรรมชาติทางทะเลที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ ทางทะเล

1.3 การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (Geo-Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ ที่เป็นเพื่อดูความงามของภูมิทัศน์ที่มีความแปลกของการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โลกศึกษาธรรมชาติ ของหิน ดิน แร่ต่าง ๆ และฟอสซิล ได้ความรู้ได้มีประสบการณ์

1.4 การท่องเที่ยวเชิงดาราศาสตร์ (Astrological Tourism) เป็นการท่องเที่ยว เพื่อการไปชมปรากฏการณ์ทางดาราศาสตร์ที่เกิดขึ้น เช่น สุริยุปราคา ฝนดาวตก จันทรุปราคา และการดูดาวจากราศีที่ปรากฏในท้องฟ้าแต่ละเดือนเพื่อการเรียนรู้ระบบสุริยจักรวาล มีความรู้

ความประทับใจ ความทรงจำ และประสบการณ์เพิ่มขึ้น

2. รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural Based Tourism) ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวชมวัฒนธรรม และประเพณี และการท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท เพื่อชื่นชม และเพลิดเพลินในสถานที่ท่องเที่ยวได้ความรู้มีความเข้าใจต่อประวัติศาสตร์ และโบราณคดีในท้องถิ่น งานประเพณีต่าง ๆ ความรู้ และภูมิปัญญาพื้นบ้าน มีความเข้าใจในวัฒนธรรมท้องถิ่นบนพื้นฐานของความรับผิดชอบ และมีจิตสำนึกต่อการรักษามรดกทางวัฒนธรรม และคุณค่าของสภาพแวดล้อม โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยว (วาริษฐ์ มัชฌิมบุรุษ, 2555)

3. รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) ได้แก่ เป็นการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจเป็นพิเศษ ตามความถนัด หรือ ความสามารถของนักท่องเที่ยว

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านการท่องเที่ยว

มธุรส ปราบไพรี และคณะ (2550) ศึกษาผลกระทบจากการจัดการท่องเที่ยวในชุมชนวัดเกาะ อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากการจัดการท่องเที่ยวในชุมชนวัดเกาะ และแนวทางการจัดการ และการป้องกันผลกระทบจากการท่องเที่ยวในชุมชนวัดเกาะ กลุ่มตัวอย่าง คือ คนในชุมชนภาคีรัฐภาคเอกชน และนักท่องเที่ยว ผลจากการวิจัย พบว่า ชุมชนเพิ่งเริ่มจัดทำการท่องเที่ยวผ่านการศึกษาดูงานผลกระทบด้านบวกที่ชุมชนได้รับ คือ การสร้างงาน และรายได้ชุมชนเป็นที่รู้จัก เกิดการเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การรวมกลุ่ม การส่งเสริมสุขภาพจิตการอนุรักษ์ และการรักษาความสะอาดในชุมชนด้านลบ คือ การกระจายรายได้ไม่ทั่วถึงรบกวนชาวบ้านที่ไม่ได้รับผลประโยชน์ ขยะเพิ่มขึ้น และเกิดความแออัดแนวทางในการจัดการ และการป้องกันผลกระทบจากการท่องเที่ยว คือ การจัดการความรู้/ คลังข้อมูลที่มีอยู่ในชุมชน การบูรณาการ การประสานงาน การจัดการด้านพื้นที่ และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วม ข้อเสนอแนะจากการวิจัย คือ การพัฒนาให้ชุมชนเป็นแหล่งเรียนรู้ พัฒนาบุคลากรในท้องถิ่นสร้างระบบการบริหารจัดการ พัฒนาผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานทางการท่องเที่ยว

วาสนา วงษ์จรรพพงษ์ (2554) ศึกษาเรื่องการศึกษาถึงทัศนคติ และผลกระทบการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครชั้นในต่อชุมชนจากการสนับสนุนภาครัฐเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประชาชน เขตพระนคร พบว่า ในความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครส่งผลกระทบต่อกรุงเทพมหานครในทุกด้าน ได้แก่ ด้านสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรมจากผลกระทบทั้ง 4 ด้าน พบว่าหากมุ่งเน้นไปด้านเศรษฐกิจจนเกินไปไม่มองถึงสภาพแวดล้อมสังคม และวัฒนธรรมแล้วนั้นอาจจะนำมาซึ่งความเสื่อมถอยของแหล่งท่องเที่ยว และ

ถูกทำลายไปในที่สุดมีการจัดการ และบริหารอย่างยั่งยืนเพื่อส่งผลดี และเป็นประโยชน์แก่ชุมชนในระยะยาว การจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นหลักเกณฑ์ที่ส่งผลดีต่อทั้งสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม กล่าวคือ สร้างความสมดุลในทุกด้านดังกล่าวจึงควรมุ่งเน้นไปใส่ใจ และพัฒนา ด้านสิ่งแวดล้อมสังคม และวัฒนธรรมเป็นหลัก เมื่อเกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนแล้วเศรษฐกิจที่ดี ก็จะตามมาเองแหล่งท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครนั้น เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญ หากมุ่งเน้นทางด้านเศรษฐกิจ คือ หวังใช้แหล่งท่องเที่ยวสร้างความร่ำรวย กอบโกย แต่ไม่ดูแลรักษา ปกป้อง เมื่อแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม หรือ เสียหายลงไปแน่นอนเศรษฐกิจที่เติบโตจากการท่องเที่ยว นั้นคงเป็นไปยาก

ตอนที่ 3 แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการประเมินโครงการ

1. แนวคิดเกี่ยวกับโครงการ

ความหมายของโครงการ

สมคิด พรหมจ้อย (2550, หน้า 23) ให้ความหมายของโครงการว่า หมายถึง หน่วยของแผนงาน หรือ กลุ่มของกิจกรรมที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกัน เพื่อการบรรลุจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้ มีลักษณะเด่นชัด มีระยะเริ่มต้น และสิ้นสุดที่แน่นอน และมักจะเป็นงานพิเศษที่ต่างไปจากงานประจำ โครงการจะประกอบด้วยงาน และกิจกรรม

กล่าวโดยสรุป โครงการ คือ การกำหนด และแนวทางในแก้ปัญหาโดยมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน

ลักษณะสำคัญของโครงการ

1. ขอบข่ายของงาน (Scope) มีลักษณะเป็นเอกเทศ หรือ มีลักษณะเฉพาะ (Unique) ที่แตกต่างไปจากงานประจำ

2. มีองค์การ (Organization) รับผิดชอบในการจัดการโดยเฉพาะ และทำหน้าที่เป็นการชั่วคราว (Temporary)

3. เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เป็นประโยชน์ (Beneficial) โดยผลลัพธ์ของโครงการ (Outcomes or Results) ตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย

4. ในการจัดการโครงการ ผู้บริหาร และทีมงานโครงการต้องพร้อมที่จะเผชิญกับความไม่แน่นอน และความเสี่ยงต่าง ๆ เสมอ

5. ในการจัดการโครงการ ผู้บริหารโครงการต้องคำนึงถึงข้อจำกัดด้านเวลาค่าใช้จ่าย และคุณภาพตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของโครงการ

6. ในการจัดการโครงการจำเป็นต้องเน้นความสำคัญของการบูรณาการ (Intehration)

กับองค์การหลัก หรือ หน่วยงานของเจ้าของโครงการ

องค์ประกอบของโครงการ

1. ชื่อโครงการ เป็นสิ่งที่บ่งบอกให้ทราบในเบื้องต้นถึงโครงการที่จะดำเนินการชื่อโครงการควรเป็นชื่อที่ชัดเจน กระชับ และเข้าใจง่าย

2. ผู้รับผิดชอบโครงการ เป็นการบ่งบอกหัวหน้าโครงการ หรือ ผู้ที่รับผิดชอบโครงการควรระบุชื่อบุคคล รวมทั้งตำแหน่ง และหน้าที่ ไม่ควรระบุเป็นชื่อของหน่วยงานเพียงอย่างเดียว เพราะอาจเกิดความยากลำบากในการติดตามหาผู้รับผิดชอบโครงการ

3. หลักการ และเหตุผล เป็นการอธิบายถึงที่มา ปัญหา และเหตุจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำโครงการ โดยมีข้อมูลมาสนับสนุน นอกจากนั้นควรชี้แจงถึงผลที่จะได้รับจากการดำเนินโครงการด้วย

4. วัตถุประสงค์ คือ สิ่งที่ต้องการจะได้รับ หรือ ผลงานที่ได้จากการดำเนินโครงการ โดยวัตถุประสงค์ดังกล่าวต้องสอดคล้องกับภารกิจขององค์กรด้วย การกำหนดวัตถุประสงค์ที่ดีจะต้องมีคุณลักษณะที่มีความเฉพาะเจาะจงซึ่งควรประกอบไปด้วย SMART คือ

S = Specific คือ วัตถุประสงค์ที่ดีจะต้องมีความชัดเจน เป็นรูปธรรม จับต้องได้

M = Measurable คือ วัตถุประสงค์ที่ดีจะต้องสามารถวัด และประเมินผลงานได้

A = Attainable คือ วัตถุประสงค์ที่ดีจะต้องสามารถทำให้บรรลุได้

R = Realistic คือ วัตถุประสงค์ที่ดีจะต้องอยู่บนพื้นฐานความเป็นจริง

T = Timely คือ วัตถุประสงค์ที่ดีจะต้องมีการกำหนดกรอบเวลาที่แน่นอน

5. เป้าหมาย คือ ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับจากการดำเนินโครงการซึ่งเป็นการกำหนดในเชิงปริมาณ หรือ คุณภาพ และอาจจะเป็นจำนวนผู้ที่เข้าร่วมโครงการ หรือ จำนวนผู้ที่ได้รับประโยชน์จากโครงการก็ได้

6. วิธีดำเนินการ เป็นสิ่งที่ระบุถึงลำดับขั้นตอนการดำเนินกิจกรรมย่อยต่าง ๆ ของโครงการ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

7. ระยะเวลาดำเนินการ เป็นการบ่งบอกถึงระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ตั้งไว้โดยมีจุดบอกเวลาตั้งแต่เริ่มต้น และสิ้นสุด

8. งบประมาณ เป็นการประมาณการค่าใช้จ่ายในการจัดทำโครงการ โดยอาจจำแนกออกเป็นหมวดหมู่ เช่น ค่าดำเนินโครงการ ค่าบริหารจัดการโครงการ ค่าติดตาม และประเมินผล เป็นต้น นอกจากนั้นยังต้องระบุแหล่งที่มาของงบประมาณที่ได้รับด้วยว่ามาจากแหล่งใด

9. ผลที่คาดว่าจะได้รับ คือ สิ่งที่จะได้รับทั้งทางตรง และทางอ้อมถ้าดำเนินโครงการอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ โดยต้องระบุให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของโครงการ

2. ความหมายและความสำคัญของการประเมินโครงการ

ความหมายของการประเมินโครงการ

สมคิด พรหมจ้อย (2550, หน้า 37) กล่าวว่า การประเมิน (Evaluation) เป็นกระบวนการที่ก่อให้เกิดสารสนเทศเพื่อช่วยให้ผู้บริหารตัดสินใจอย่างมีประสิทธิภาพสูง การประเมิน Evaluation = การวัด Measurement + การตัดสินใจ Judgement การประเมินจึงเป็นสิ่งที่สร้างความเชื่อมั่นให้แก่องค์กร ดังนั้น ในหลายองค์กรจึงได้นำการประเมินเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งภารกิจขององค์กร ทำให้มีงานการประเมินเกิดขึ้นมาอย่างมากมาย และเกิดประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการประเมินในหลายประเด็นด้วยกัน

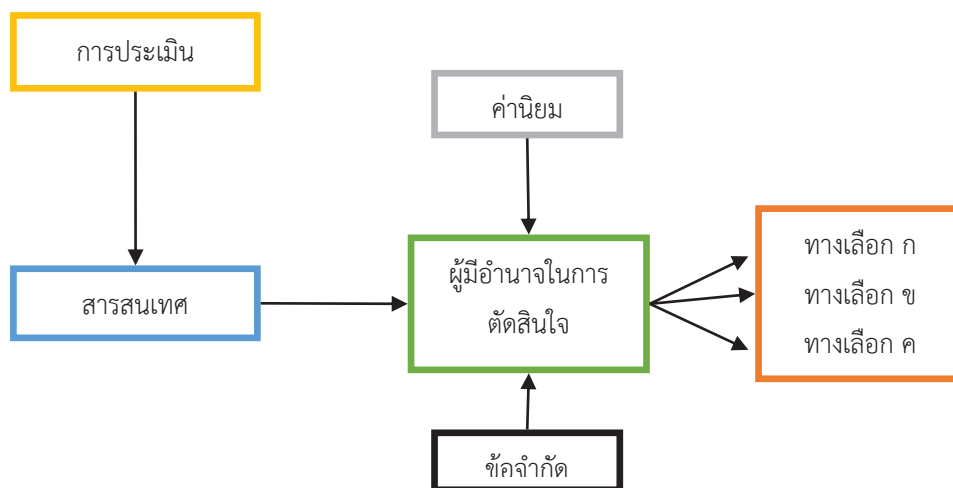
การประเมินถือว่าเป็นศาสตร์ (Science) สาขาหนึ่ง เพราะมีองค์ความรู้ (Body of Knowledge) คำศัพท์ในสาขา (Technical Term) และวิธีการสังเคราะห์ความรู้ (Method of Inquiry Knowledge) ซึ่งทั้ง 3 สิ่งนี้ เป็นคุณลักษณะแห่งความเป็นศาสตร์ ในด้านองค์ความรู้ การประเมินจะมีทั้งส่วนที่เป็นข้อเท็จจริง ทฤษฎี และรูปแบบของการประเมินที่หลากหลายในด้านคำศัพท์ในสาขา จะมีคำศัพท์ที่ใช้สื่อความเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันระหว่างนักประเมินเป็นจำนวนมาก และในด้านวิธีการสังเคราะห์ความรู้ การประเมินจะใช้วิธีการอย่างหลากหลายในการแสวงหาความรู้เกี่ยวกับการประเมิน (รัตนะ บัวสนธ์, 2550, หน้า 1)

พิสนุ พงศ์ศรี (2551, หน้า 4) กล่าวว่า การประเมิน หมายถึง กระบวนการตัดสินใจคุณค่าของสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยการนำสารสนเทศ หรือ ผลจากการวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนด

การประเมิน หมายถึง กระบวนการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลของการดำเนินงานอย่างมีระบบให้ได้มาซึ่งสารสนเทศที่สามารถชี้ให้เห็นถึงความสำเร็จ ความผิดพลาด แล้วตัดสินใจว่าจะปรับปรุงแก้ไข เพื่อดำเนินงานต่อไป หรือ จะยุติการดำเนินงานนั้น หรือ นำข้อมูลปัญหา และอุปสรรคที่พบจากการดำเนินงาน นำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานที่มีลักษณะใกล้เคียงกันต่อไป ส่วน (สมหวัง พิธิยานุวัฒน์, 2553, หน้า 20-21) ให้ความหมายว่า การประเมิน หมายถึง กระบวนการใช้ดุลยพินิจ (Judgment) หรือค่านิยม และข้อจำกัดต่าง ๆ ในการพิจารณาตัดสินใจคุณค่าของสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยการเปรียบเทียบผลที่วัดได้กับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ซึ่งสรุปเป็นสมการได้ ดังนี้

การประเมิน = การวัด + ดุลยพินิจ

การประเมินจึงเป็นกระบวนการที่ก่อให้เกิดสารสนเทศ (เชิงคุณค่า) เพื่อช่วยให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจได้ตัดสินใจเลือกทางเลือกซึ่งมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังแสดงในภาพที่ 6



ภาพที่ 6 นิยามของการประเมินเพื่อการตัดสินใจ (สมหวัง พิธิยานุวัฒน์, 2553, หน้า 21)

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ (2554, หน้า 9) การประเมินผล หมายถึง

1. เครื่องมือของการบริหารที่ใช้ในการตรวจสอบ ติดตามการปฏิบัติงาน
2. กิจกรรมที่แสดงความรับผิดชอบ (Accountability) ของผู้บริหารที่หวังว่าจะเพิ่ม

ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

3. หลักฐานเชิงประจักษ์ที่จะบ่งบอกคณะกรรมการ เจ้าหน้าที่ ผู้ใช้บริการ ผู้ให้ทุน สนับสนุน สาธารณชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียคนอื่น ๆ (Other Stakeholders) เกี่ยวกับประโยชน์ ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน

4. ความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ความถูกต้อง/ ผิดพลาดของการปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นจากการออกแบบโครงการ และกระบวนการ ขั้นตอนของการปฏิบัติ

5. การปรับปรุง แก้ไขกระบวนการ ขั้นตอน และกิจกรรมที่ขาดตกบกพร่อง

สุพักตร์ พิบูลย์ (2551, หน้า 72-73) กล่าวถึง กลุ่มผู้ให้ความหมายของการประเมิน มีอยู่ 4 กลุ่ม

กลุ่มที่ 1 มองการประเมินเสมือนกับการวัดผล เช่น การตัดสินใจผลการเรียนที่ได้จากการทดสอบ การสร้างแบบประเมินพฤติกรรมของครูแล้วนำไปให้นักเรียนตัดสินใจคะแนนครูในแต่ละด้าน

กลุ่มที่ 2 มองว่าการประเมินเป็นการให้บริการ เช่น การเก็บรวบรวมข้อมูล และใช้ข้อมูล

เพื่อประกอบการตัดสินใจของลูกค้าผู้เกี่ยวข้องกับกลุ่มต่าง ๆ

กลุ่มที่ 3 มองว่าการประเมินเป็นการตัดสินคุณค่าของสิ่งต่าง ๆ เช่น การประเมินเพื่อรองรับวิทยฐานะในอดีต โดยอาศัยความรู้สึกของตัวเองเป็นเกณฑ์

กลุ่มที่ 4 มองการประเมินว่าเป็นกระบวนการที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล และตัดสินคุณค่าของสิ่งต่าง ๆ โดยเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนด

เมื่อพิจารณาถึงการประเมินโครงการ (Rossi & Freeman, 2004, p. 16) ให้ความหมายโดยอิงกับแนวคิดของการวิจัยทางสังคมศาสตร์ว่า การประเมินโครงการ เป็นการวิจัยเชิงประยุกต์ที่มีการประยุกต์ใช้กระบวนการวิจัยทางสังคมศาสตร์อย่างเป็นระบบเพื่อศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิผลของโครงการสาธารณะที่จัดทำขึ้นเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงสภาพแวดล้อมขององค์การและการให้บริการสังคม (Stufflebeam & Shinkfield, 1990, p. 159) ให้ความหมายว่าการประเมินโครงการเป็นกระบวนการของการแสวงหา การพรรณนา การได้มาซึ่งข้อมูล ตลอดจนการเตรียมข้อมูลสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจ และแสวงหาทางเลือกที่เหมาะสมในการดำเนินโครงการ (Fitzpatrick, Sanders, & Worthen, 2004, p. 5) ให้ความหมายของการประเมินโครงการว่า เป็นวิธีการสืบหาข้อมูล และพิจารณาตัดสินเกี่ยวกับโครงการ 3 ประเด็น คือ การกำหนดมาตรฐานเพื่อใช้ตัดสินคุณภาพโดยเทียบกับมาตรฐานที่กำหนด 2. การรวบรวมข้อมูลสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และ 3. การเปรียบเทียบข้อมูลสารสนเทศที่ได้กับมาตรฐานที่กำหนดไว้เพื่อตัดสินคุณค่าคุณภาพ คุณประโยชน์ ประสิทธิภาพ หรือ ความสำคัญของโครงการ ซึ่งจะช่วยให้ข้อเสนอแนะที่จะทำให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ (สมคิด พรหมจ้อย, 2550, หน้า 37) ให้ความหมายที่สะท้อนถึงทั้งวัตถุประสงค์ และประเภทของการประเมินว่าการประเมินโครงการเป็นการตรวจสอบความก้าวหน้าของโครงการ หรือ แผนงาน ตลอดจนการพิจารณาผลสัมฤทธิ์ของโครงการ หรือ แผนงานนั้น ๆ ว่ามีมากน้อยเพียงใดการประเมินผลเป็นกระบวนการบ่งชี้ถึงคุณค่าของโครงการกล่าว คือ โครงการที่ได้ดำเนินการไปแล้วได้ผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการหรือไม่เพียงใดสามารถทำได้ทั้งการประเมินก่อนเริ่มโครงการการประเมินขณะที่โครงการกำลังดำเนินการอยู่ และการประเมินผลโครงการหลังจากการดำเนินงานได้สิ้นสุดแล้ว และ (สมหวัง พิธิยานุวัฒน์, 2549, หน้า 117) ได้ให้ความหมายว่ากระบวนการที่ก่อให้เกิดสารสนเทศในการปรับปรุงโครงการ และสารสนเทศในการตัดสินผลสัมฤทธิ์ของโครงการ

ความสำคัญของการประเมินโครงการ

เขาว์ อินโย (2553, หน้า 12) ได้อธิบายความสำคัญของการประเมินโครงการไว้ว่าการประเมินโครงการเป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเป็นกระบวนการที่มีระบบเพื่อค้นหาข้อเท็จจริงหรือ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ทั้งยังเป็นกระบวนการที่มีระบบเพื่อตัดสินความสำเร็จของโครงการอีกด้วย การประเมินโครงการเป็นการดำเนินงานที่ไม่ใช้ความพยายามในการสร้างทฤษฎี หรือ พัฒนา

องค์ความรู้ทางสังคมศาสตร์การประเมินโครงการที่นำมาใช้ในทางสังคมศาสตร์นั้น เป็นการเตรียมสารสนเทศเพื่อใช้ในการปรับปรุงโครงการทางสังคมเหตุผลประการสำคัญที่จำเป็นต้องประเมินโครงการก็คือ มีทางเลือกในการดำเนินโครงการได้มากมายที่จะทำให้การดำเนินงานโครงการมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องประเมินโครงการว่าประสบความสำเร็จหรือไม่

3. ประเภทของการประเมินโครงการ

การแบ่งประเภทการประเมินโครงการคงมิใช่เป็นการกำหนดเกณฑ์เด็ดขาด แต่จำเป็นต้องอาศัยเกณฑ์หลายชนิดมาจำแนกประเภท เช่น ใช้เวลา วัตถุประสงค์ วิธีการ และรูปแบบการประเมินมาบ่งบอกถึงประเภทของการประเมิน ซึ่งในที่นี้อาจจำแนกการประเมินออกเป็นโครงการ 4 ประเภท ดังนี้

3.1 การประเมินโครงการก่อนดำเนินการ (Preliminary Evaluation) เป็นการศึกษาวิเคราะห์ และประเมินความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ก่อนที่จะเริ่มโครงการใดโครงการหนึ่งซึ่งจะมีประโยชน์ในแง่การตัดสินใจว่า จะดำเนินโครงการต่อไปหรือไม่ อย่างไร โดยทำการศึกษาสภาพแวดล้อมเชิงปฏิบัติการ (Operating Environment) ของโครงการ ความพร้อม และความเหมาะสมของปัจจัยนำเข้า อันได้แก่ ชีตความสามารถ ประสิทธิภาพ และความพร้อมของบุคลากร เครื่องมือ งบประมาณ และกระบวนการงบประมาณ รวมไปถึงสมรรถนะในการบริหารจัดการ ทั้งยังต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของกระบวนการที่จะนำมาใช้ในการบริหารจัดการโครงการ ตลอดจนปัญหา อุปสรรค และความเสี่ยงของการดำเนินโครงการ รวมไปถึงประสิทธิผลที่คาดว่าจะได้รับแต่ในขณะเดียวกันยังมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ ในด้านต่าง ๆ อาทิ การประเมินผลกระทบด้านสังคม (Social Impact Assessment: SIA) การประเมินผลกระทบด้านนิเวศ (Ecological Impact Assessment: EIA) การประเมินผลกระทบด้านการเมือง (Political Impact Assessment: PIA) การประเมินผลกระทบด้านเทคโนโลยี (Technological Impact Assessment: TIA) การประเมินผลกระทบด้านประชากร (Population Impact Assessment: PIA) การประเมินผลกระทบด้านนโยบาย (Policy Impact Assessment: POIA) การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Impact Assessment) เป็นต้น ในขณะเดียวกันก็อาจจะศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ เช่น

การประเมินผลกระทบด้านสังคม (Social Impact Assessment: SIA)

การประเมินผลกระทบด้านนิเวศ (Ecological Impact Assessment: EIA)

การประเมินผลกระทบด้านการเมือง (Political Impact Assessment: PIA)

การประเมินผลกระทบด้านเทคโนโลยี (Technological Impact Assessment: TIA)

การประเมินผลกระทบด้านประชากร (Population Impact Assessment: PIA)

การประเมินผลกระทบด้านนโยบาย (Policy Impact Assessment: POIA)

การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Impact Assessment)

การประเมินโครงการก่อนการดำเนินการนี้มีประโยชน์สำหรับนักลงทุน เพื่อศึกษาดูว่าก่อนลงมือโครงการใด ๆ นั้น จะเกิดความคุ้มค่าแก่การลงทุน (Cost Effectiveness) หรือ จะเกิดผลกระทบต่อระบบสิ่งแวดล้อมทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ประชากร เทคโนโลยี และระดับนโยบายหรือไม่หากได้ทำการศึกษารอบคอบแล้วอาจจะได้ผลการคาดการณ์ล่วงหน้าว่าจะได้เกิดประโยชน์ หรือ โทษอย่างไร ปัญหา อุปสรรคเป็นอย่างไร เพื่อผู้เป็นเจ้าของโครงการจะได้ตัดสินใจล่วงหน้าว่าจะเลิกล้มโครงการ หรือ ปรับปรุงองค์ประกอบ และกระบวนการบริหารจัดการโครงการเพียงใด เพื่อให้เกิดผลดี

3.2 การประเมินระหว่างดำเนินโครงการ (Formative Evaluation) เป็นการประเมินผลเพื่อการปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการ ผลที่ได้จากการประเมินระหว่างดำเนินโครงการนั้น อาจจะกระทำในระหว่างขั้นตอนการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะมีส่วนช่วยให้การกำหนดวัตถุประสงค์ (Objectives) ของโครงการเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล ยิ่งไปกว่านั้น การประเมินระหว่างดำเนินโครงการ อาจจะกระทำในระหว่างขั้นตอนการดำเนินโครงการ ซึ่งจะมีส่วนช่วยตรวจสอบว่าโครงการได้ถูกดำเนินการไปตามแผนของโครงการหรือไม่ อย่างไร ซึ่งเรียกอย่างเฉพาะเจาะจงว่า Implementation Evaluation อย่างไรก็ดี การประเมินระหว่างดำเนินโครงการนี้ อาจเป็นการตรวจสอบความก้าวหน้าของโครงการว่า โครงการได้ถูกดำเนินการไปอย่างได้ผลดีหรือไม่เพียงใด ซึ่งเรียกอย่างเฉพาะเจาะจงว่า Progress Evaluation

โดยทั่วไปแล้ว Formative Evaluation อาจใช้ประเมินสิ่งต่อไปนี้

3.2.1 ทบทวนแผนของโครงการ

3.2.2 การสร้างแผนของโครงการ

3.2.3 การพัฒนาแบบสอบถาม (Questionnaire) หรือ รายการ (Check List)

สำหรับรวบรวมข้อมูลตามเรื่องที่ต้องการ

3.2.4 การคัดเลือกวิธีการวัดผลที่เหมาะสม

3.2.5 การกำหนดตารางเวลาการประเมินผลให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการ

3.2.6 การเตรียมข้อมูลที่จะเป็นข่าวสารสำหรับการรายงาน และเสนอแนะสำหรับการตัดสินใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ

3.2.7 การแนะนำแนวทางปรับปรุง การแก้ปัญหา และการเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติของโครงการ

3.3 การประเมินเมื่อสิ้นสุดโครงการ (Summative Evaluation) หรือ อาจเรียกว่า การประเมินผลผลิต เป็นการประเมินผลรวมสรุปภายหลังจากสิ้นสุดการดำเนินโครงการ

ในการรวมสรุปข้อมูลอันเกิดจากโครงการระยะยาวนั้นจะรวบรวมจากผลของการประเมินระหว่างดำเนินโครงการ (Formative Evaluation) ทำให้เป็นผลของการประเมินเมื่อสิ้นสุดโครงการ (Summative Evaluation) ซึ่งผลรวมสรุปที่ได้จะนำสู่การรายงานว่า โครงการได้บรรลุเป้าประสงค์ขององค์การ (Corporate Goals) หรือไม่ อย่างไร ตลอดจนการรายงานถึงสถานภาพของโครงการว่าประสบความสำเร็จ หรือ ล้มเหลวอย่างไร พบปัญหา หรือ อุปสรรคอะไรในการดำเนินโครงการ เพื่อปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการโครงการของหน่วยงานให้ดียิ่งขึ้นในการดำเนินโครงการนี้ หรือ โครงการอื่น ๆ ต่อไป

3.4 การประเมินประสิทธิภาพ (Efficiency Evaluation) เป็นการประเมินโครงการที่มุ่งเน้นตรวจสอบผลผลิต และกระบวนการได้มาซึ่งผลผลิต และมุ่งที่จะทราบความสำเร็จ หรือ ความล้มเหลวรวมไปถึงความคุ้มค่าของการดำเนินโครงการนั้น ๆ ทั้งนี้เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ให้บริหารโครงการ หรือ ผู้ให้ทุนว่าจะทำการยุติ หรือ ขยายการดำเนินโครงการยิ่งไปกว่านั้น ในปัจจุบันการประเมินประสิทธิภาพโครงการยังมีความสำคัญเพิ่มมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการประเมินประสิทธิภาพโครงการนั้นเชื่อมโยงกับการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี หรือ หลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ในแง่ของประสิทธิภาพในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐกิจ ซึ่งถือเป็นแนวคิดกระแสหลักในการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management: NPM)

โดยปกติการประเมินประสิทธิภาพของโครงการมักจะเริ่มจากคำถามต่าง ๆ กัน เช่น

3.4.1 ความสำเร็จของโครงการนั้น ๆ เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายแล้วมีความเหมาะสมหรือไม่

3.4.2 ผลผลิตของโครงการเกิดจากปัจจัยที่ลงทุนไปใช่หรือไม่

3.4.3 โครงการนี้มีผลผลิตสูงกว่าโครงการอื่น ๆ เมื่อลงทุนเท่ากันหรือไม่ และเพราะเหตุใด

ตอนที่ 4 รูปแบบการประเมิน Development Assistance Committee of the Economic Cooperation and Development (OECD/ DAC)

สมคิด พรหมจ้อย (2550, หน้า 49) กล่าวไว้ว่า รูปแบบการประเมิน คือ กรอบความคิด หรือ แบบแผนในการประเมิน ที่แสดงให้เห็นถึงรายการที่ควรประเมิน หรือ กระบวนการของการประเมิน ซึ่งรูปแบบการประเมินได้คิดค้นขึ้น ผ่านการทดลองใช้ ปรับปรุง พัฒนามายาวนาน จนเป็นที่เชื่อถือ และยอมรับกันทั่วไป และมีหลากหลายรูปแบบ ปัญหาที่เกี่ยวกับการใช้รูปแบบการประเมิน คือ การที่ผู้ประเมินเลือกใช้รูปแบบการประเมินไม่เหมาะสมกับสิ่งที่ต้องการประเมิน

ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ หรือ บริบทในการประเมินอันเป็นเหตุให้ผลการประเมินคลาดเคลื่อน จากความเป็นจริง หรือ ประเมินได้ไม่ครอบคลุมวัตถุประสงค์ ดังนั้น ในการเลือก หรือ ประยุกต์ใช้ รูปแบบในการประเมิน ควรคำนึงถึงบริบท และวัตถุประสงค์ของการใช้ผลการประเมินแต่ละครั้ง (สิริรัตน์ วิภาสศิลป์, 2551, หน้า 63)

รูปแบบการดำเนินงานของ OECD/ DAC เป็นการประเมินผลสำเร็จของโครงการ เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ โดยปกติจะเริ่มประเมินเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ และ เปิดให้บริการแล้วประมาณ 3 - 5 ปี

1. เกณฑ์การประเมินของ OECD/ DAC

อัญญา วงศ์สว่าง และคณะ (2558, หน้า 3 - 34) องค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และการพัฒนา (Organization for Economic Co - operation and Development: OECD) ปัจจุบันมีประเทศสมาชิก 34 ประเทศ และ 1 องค์กรเป็นหน่วยงานชั้นนำระดับสากลที่ได้รับเริ่มจัดให้มีมาตรฐานการประเมินผลโครงการ (Monitor and Evaluation) ตั้งแต่ปี 2534 ซึ่งมีหลักการที่ใช้ ในการประเมินผลโครงการ เรียกว่า DAC Principles For Evaluation of Development Assistance ประกอบด้วยเกณฑ์ในการประเมิน 5 ด้าน เรียกว่า “เกณฑ์การประเมินของ OECD/ DAC” สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1.1 ความสอดคล้อง (Relevance) เป็นการประเมินถึงความสอดคล้องของโครงการ โดยจะพิจารณาถึงขอบเขตของโครงการว่ามีความเหมาะสม เป็นไปตามลำดับความสำคัญ ของนโยบายรวมถึงความต้องการ และความจำเป็นที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มเป้าหมายผู้ได้รับผลประโยชน์ ของโครงการ และวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน หรือ งบประมาณจากแหล่งต่าง ๆ ที่จัดสรรให้ใช้ดำเนิน โครงการ โดยมีประเด็นในการประเมินที่สำคัญได้แก่ วัตถุประสงค์ และผลผลิตของโครงการที่คาดว่าจะ ได้รับเป็นไปตามเป้าหมาย และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบาย หรือ แผนการลงทุนหรือไม่

1.2 ประสิทธิภาพ (Effectiveness) เป็นการประเมินด้านประสิทธิผลของการดำเนิน โครงการ โดยจะพิจารณาผลสำเร็จของการดำเนินโครงการ และความสามารถในการบรรลุ วัตถุประสงค์ของโครงการโดยมีประเด็นในการประเมินที่สำคัญ ได้แก่ ปัจจัยที่สำคัญด้านใดที่ส่ง ผลกระทบ หรือ สนับสนุนให้โครงการประสบผลสำเร็จ หรือ ไม่ประสบผลสำเร็จในการบรรลุ เป้าหมาย

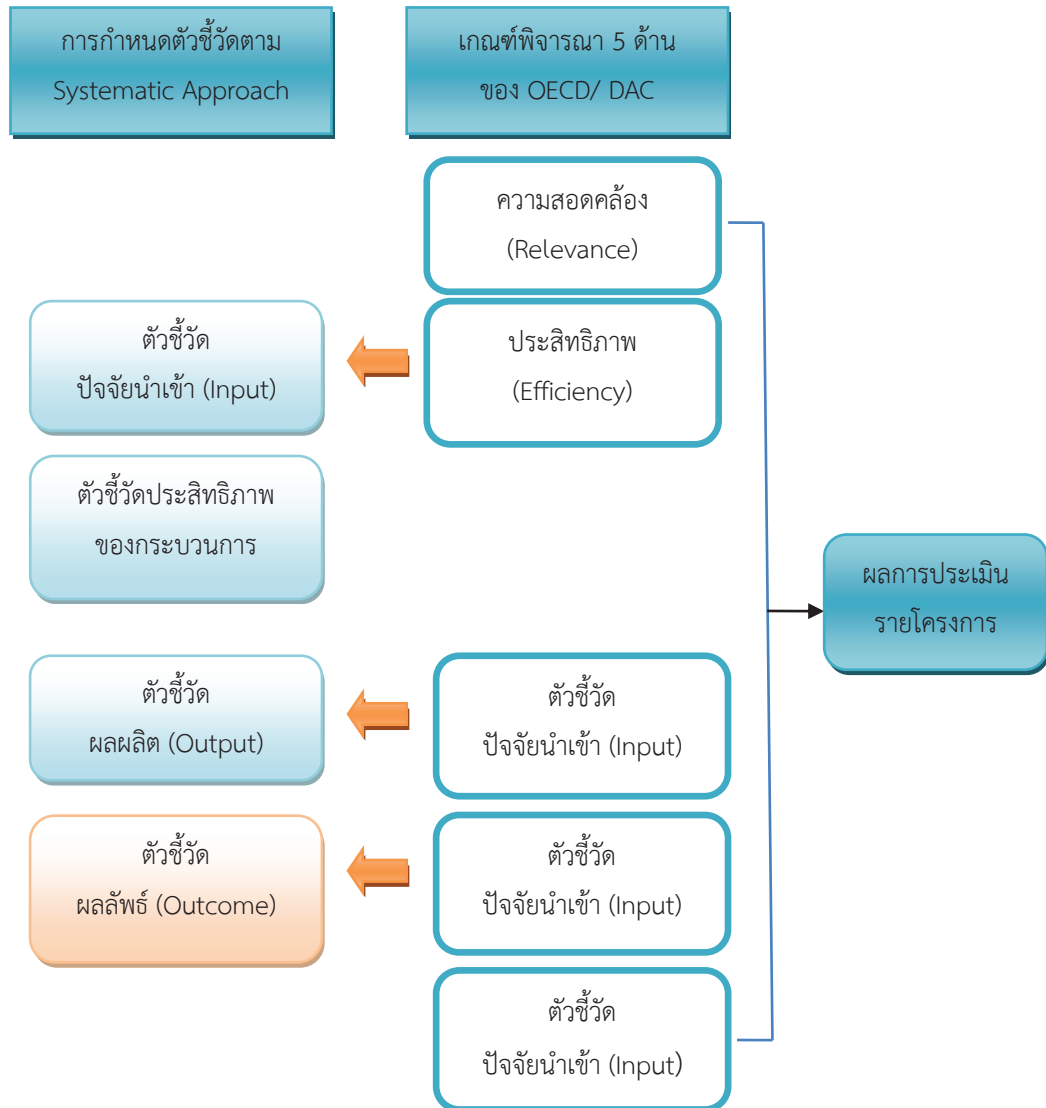
1.3 ประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นการประเมินด้านประสิทธิภาพของการดำเนิน โครงการ โดยจะเป็นการวัดผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการทั้งในเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพซึ่ง จะพิจารณาความสัมพันธ์ของทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินโครงการกับผลที่ได้รับของโครงการโดยใช้ ทรัพยากรน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ หรือ มีต้นทุนในการดำเนินงานต่ำแต่ได้ผลสำเร็จของโครงการ เป็นไปตามเป้าหมายอย่างครบถ้วน โดยมีประเด็นในการประเมินที่สำคัญ ได้แก่ กิจกรรมของโครงการ

มีประสิทธิภาพในด้านต้นทุนหรือไม่ และโครงการสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ หรือ ก่อให้เกิดประโยชน์ภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือ คาดหมายไว้หรือไม่

1.4 ผลกระทบ (Impact) เป็นการประเมินด้านผลกระทบของการดำเนินโครงการ โดยจะเป็นการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งในทางตรง และทางอ้อม ซึ่งเป็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญกับชุมชนในท้องถิ่น เศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อม อันเนื่องมาจากการประเมินที่สำคัญ ได้แก่ ผลที่เกิดขึ้นตามหลังจากการดำเนินโครงการแล้วเสร็จคืออะไร และผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับผลกระทบมีจำนวนมาก หรือ น้อยเท่าใด

1.5 ความยั่งยืน (Sustainability) เป็นการประเมินด้านความยั่งยืนของโครงการโดยตามแนวคิดของ OECD/ DAC จะให้ความสำคัญกับการวัดผลว่าประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการนั้นมีแนวโน้มที่จะคงอยู่อย่างต่อเนื่องหลังจากเสร็จสิ้นโครงการแล้วหรือไม่ กรณีที่ไม่มีการสนับสนุนด้านการเงินให้แล้วอีกต่อไปโดยมีประเด็นในการประเมินที่สำคัญได้แก่หลังจากโครงการเสร็จสิ้นแล้ว ประโยชน์ที่ได้รับของโครงการมีความต่อเนื่องหรือไม่ และมีผู้ได้รับประโยชน์มากน้อยเพียงใด

การประเมินโครงการในรูปแบบเกณฑ์การประเมินของ OECD/ DAC เป็นการประเมินในเชิงระบบ (Systematic Approach) ซึ่งให้ความสำคัญกับผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินโครงการ (Results Based Management) ว่า มีการเปลี่ยนแปลง และตรงกับวัตถุประสงค์หรือไม่ เน้นการพิสูจน์ หรือ ตัดสินโครงการในระยะยาว ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวจะใช้เครื่องมือการประเมินผ่าน “ตัวชี้วัด” ซึ่งจะต้องกำหนดให้สามารถสะท้อนถึงประสิทธิผล ประสิทธิภาพ ผลกระทบ และความยั่งยืนของโครงการ



ภาพที่ 7 การประเมินผลโครงการโดยมีตัวชี้วัดเป็นเครื่องมือ (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง, 2558)

2. ข้อดีและข้อจำกัดของรูปแบบการประเมินผลโครงการ OECD/ DAC

2.1 ข้อดีของการประเมินรูปแบบ OECD/ DAC

2.1.1 เป็นรูปแบบการประเมินผลที่เป็นสากลและใช้โดยทั่วไปในการติดตาม ประเมินผลในระดับรายโครงการ

2.1.2 ช่วยในการปรับปรุงหรือพัฒนาโครงการ เพื่อให้ทำให้ออกถึงแนวทางการดำเนินโครงการในลักษณะ หรือ ประเภทเดียวกันในระยะยาว

2.1.3 เป็นการประเมินผลโครงการที่เน้นถึงผลกระทบ และความยั่งยืนของโครงการ ซึ่งจะสามารถสะท้อนให้เห็นผลการดำเนินงานในระยะยาว โดยจะทำให้หน่วยงานที่ได้รับจัดสรรเงินกู้ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินโครงการตั้งแต่เริ่มดำเนินงาน (Project Implementation) จนถึงโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ (Completion and Operation)

2.2 ข้อจำกัดของการประเมินรูปแบบ OECD/ DAC

2.2.1 เป็นรูปแบบการประเมินในลักษณะ Subjective ที่ขึ้นอยู่กับกำหนดยุทธศาสตร์ชีวิตในการประเมินผลโครงการซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกันจึงอาจไม่สามารถวัดผลการประเมินออกมาได้ในรูปแบบเชิงปริมาณได้ครบทุกมิติ ซึ่งส่งผลให้ผลการประเมินที่ได้ อาจทำให้เกิดข้อสงสัย หรืออาจจะไม่สามารถสะท้อนความสำเร็จของโครงการได้อย่างชัดเจน

2.2.2 การกำหนดตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับหลักการประเมินผลในรูปแบบ OECD เป็นไปค่อนข้างยาก เนื่องจากมีความแตกต่างของโครงการในแต่ละประเภท และการเลือกตัวชี้วัดอาจไม่มีความเหมาะสมกับโครงการนั้น ๆ รวมถึงการประเมินผลดังกล่าวควรจะต้องมีการกำหนดตัวชี้วัดไว้ตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการ แต่จากการติดตาม และประเมินผลโครงการที่ผ่านมา อาทิ โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 (TKK) และโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

2.2.3 เป็นการประเมินผลระดับความสำเร็จในระดับรายโครงการมากกว่า การประเมินผลในระดับภาพรวมซึ่งรูปแบบการประเมินดังกล่าวยังไม่สามารถสะท้อนผลกระทบในการประเมินผลในระดับเศรษฐกิจมหภาคได้ จึงเป็นข้อจำกัดในการประเมินผลที่เน้นผลกระทบในภาพรวม โดยที่ผ่านมามีการกู้เงินเพื่อมาดำเนินโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ยังไม่สามารถสะท้อนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ หรือ วัดความคุ้มค่าทางการเงินได้ในระดับเศรษฐกิจมหภาคทั้งนี้ เพื่อให้สังคม และประชาชนมีความเข้าใจในการกู้เงินของรัฐบาลเพื่อพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานได้ดีมากยิ่งขึ้น

2.2.4 การประเมินผลส่วนใหญ่ยังไม่สามารถสะท้อนผลกระทบ และความยั่งยืนของโครงการได้ เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาในการประเมิน หรือ อาจมีความจำเป็นต้องรอให้มีเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นซ้ำในระดับเดียวกันกับในอดีตที่ผ่านมา

3. กระบวนการ และขั้นตอนการดำเนินงาน

3.1 กำหนดกรอบในการประเมินผลตามหลักแนวคิดในรูปแบบ OECD โดยจะต้องกำหนดกรอบน้ำหนักที่ใช้ในการประเมินผลเท่ากับร้อยละ 100 แบ่งสัดส่วนน้ำหนักในแต่ละด้าน ทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ (1) ความสอดคล้อง (2) ประสิทธิภาพ (3) ประสิทธิภาพ (4) ผลกระทบ และ (5) ความยั่งยืน

3.2 กำหนดตัวชี้วัด และเกณฑ์การให้คะแนน (Point System) โดยจะกำหนดตัวชี้วัดที่สามารถประเมินผลโครงการได้ทั้งในระดับ Input Process Output ตลอดจนถึงผลสำเร็จในระดับ Outcome และในระดับผลกระทบได้ทั้งในระยะสั้น และระยะยาวซึ่งการกำหนดตัวชี้วัดในระดับต่าง ๆ ของการดำเนินกิจกรรมตั้งแต่การเริ่มต้นกระบวนการโดยกำหนดตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงปัจจัยนำเข้า (Input) ไปจนถึงประสิทธิภาพของกระบวนการ/ กิจกรรม/ ขั้นตอนของการดำเนินโครงการ (Process) จนกระทั่งได้ผลผลิตของโครงการ (Output) ไปจนถึงการสะท้อนผลลัพธ์หรือ เป้าหมายที่ต้องการให้เกิดขึ้นในระยะต่าง ๆ ของโครงการ (Outcome Effect/ Impact) โดยตัวชี้วัดจะมี 2 ประเภทหลัก ได้แก่ ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ (Quantitative Indicator) และตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ (Qualitative Indicator) ซึ่งจะขึ้นอยู่กับลักษณะของผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่คาดหวังในแต่ละโครงการ และความพร้อมของทรัพยากร

3.3 กำหนดแนวทางในการติดตาม และประเมินผลโครงการทั้งในระดับภาพรวม และระดับรายโครงการที่ผ่านมา โดยจะมีการติดตามลงพื้นที่ดำเนินโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการเป็นรายเดือนเพื่อรายงานความก้าวหน้าการดำเนินโครงการ และการเบิกจ่ายเงินของแต่ละโครงการ รวมทั้ง อุปสรรค/ ปัญหา และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น สำหรับการประเมินผลโครงการ (Ex - post Evaluation) ในรูปแบบ OECD

4. กรณีศึกษาตัวอย่างการประเมินผลโครงการ ตามเกณฑ์ 5 ด้าน ของ OECD/ DAC

4.1 การประเมินผลโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) จากการประเมินโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) โดยจากหลักเกณฑ์การประเมินให้คะแนนของ JICA ในแต่ละด้าน พบว่า ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ได้คะแนน a ประสิทธิภาพ (Efficiency) ให้คะแนน b ประสิทธิผล (Effectiveness) และผลกระทบ (Impact) ได้คะแนน a และความยั่งยืน (Sustainability) ได้คะแนน b โดยเมื่อพิจารณาผลการประเมินโครงการดังกล่าวในภาพรวม (Overall Rating) ได้เท่ากับ B โดยสามารถแสดงผลการให้คะแนนเชิงระบบตามแบบของ JICA

4.1.1 ลักษณะโครงการ เป็นโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรกของประเทศไทย โดยรัฐบาลลงทุนในส่วนของ Civil Work และเอกชนลงทุนในส่วนระบบอาณัติสัญญาณ และระบบเดินรถ

4.1.2 วัตถุประสงค์ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร โดยการสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินซึ่งเป็นโครงการที่อยู่ภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งระบบรถไฟฟ้าที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ซึ่งต้องการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น และเป็นการแก้ปัญหาหมอกพิษทางอากาศ

4.1.3 ผลการประเมินโครงการ

ตารางที่ 2 ผลการประเมินโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร ตามเกณฑ์ 5 ด้าน ของ OECD/ DAC

เกณฑ์การประเมิน	คะแนน	ผลการประเมิน
ประสิทธิผล	a	
ผลกระทบ	a	
ความสอดคล้อง	a	B
ประสิทธิภาพ	b	
ความยั่งยืน	b	

ผลกระทบโครงการ: โครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินให้บริการเป็นไปตามแผนซึ่งอยู่ในเงื่อนไขของสัญญา ทั้งปริมาณ และความถี่ของการเดินรถ แต่จำนวนผู้โดยสารยังคงต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ที่ 240,000 - 430,000 คน ต่อวันโดยมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 171,200 คน ต่อวัน ในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม - พฤศจิกายน 2550 เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ หากดำเนินการแล้วเสร็จมีความเป็นไปได้ว่าจะทำให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจากการสำรวจผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจมาก นอกจากนี้ รถไฟฟ้าช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร และช่วยลดบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร และช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ ดังนั้น จึงทำให้โครงการนี้บรรลุตามเป้าหมาย และมีผลผลิตที่อยู่ในระดับสูง

ความสอดคล้อง: โครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ที่เน้นการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร และลดปัญหาสิ่งแวดล้อมในระยะยาว

ประสิทธิภาพ: การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลใช้ต้นทุนต่ำกว่าที่ประมาณการแต่ระยะเวลาดำเนินโครงการนานกว่าแผนที่กำหนด จึงทำให้ผลการประเมินอยู่ในระดับปานกลาง

ความยั่งยืน: โครงการมีความยั่งยืนในระดับปานกลาง โดยจากการตรวจสอบไม่มีปัญหาทางด้านเทคนิค และโครงสร้างการดำเนินงาน และในส่วนของการทำงาน และการบำรุงรักษาอยู่ในความรับผิดชอบของ MRTA

4.2 ผลการประเมินโครงการงานบำรุงรักษาทางหลวง: สายทางหลวงหมายเลข 2 ตอน บ้านไผ่ – ท่าพระ จังหวัดขอนแก่น

4.2.1 ลักษณะโครงการ เป็นโครงการงานบำรุงรักษาทางหลวง: สายทางหลวง

หมายเลข 2 ตอน บ้านไผ่ – ท่าพระ จังหวัดขอนแก่น

4.2.2 วัตถุประสงค์ เพื่อปรับปรุง ซ่อมแซมถนนทางหลวงเดิมที่ชำรุด ปรับทำเป็นพื้นผิวแอสฟัลต์ ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร สายทางหลวงหมายเลข 2 ตอนบ้านไผ่ – ท่าพระ จังหวัดขอนแก่น

4.2.3 ผลการประเมินโครงการ

ตารางที่ 3 ผลการประเมินโครงการงานบำรุงรักษาทางหลวง ตามเกณฑ์ 5 ด้าน ของ OECD/ DAC

เกณฑ์การประเมิน	น้ำหนัก %	คะแนน	ผลการประเมิน
ความสอดคล้อง	17.50	4.00	
ประสิทธิภาพ	12.50	5.00	
ประสิทธิผล	20	2.99	3.82
ผลกระทบของโครงการ	25	2.00	
ความยั่งยืน	20	5.00	
รวม	100	3.82	

ความสอดคล้อง: โครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลตามวัตถุประสงค์ ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 ในข้อที่ 2 สาธารณูปโภคพื้นฐานด้านเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อม โดยกิจกรรมที่ดำเนินการสามารถสะท้อนวัตถุประสงค์ของสาขาขนส่งทางถนนได้ และยังเป็นโครงการ/ กิจกรรมหลักที่เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงด้านการพัฒนาทางหลวงที่ปลอดภัยแต่ไม่พบว่ามีเอกสารหลักฐานที่แสดงให้เห็นชัดเจนว่าโครงการดังกล่าวสอดคล้องกับแผนงานในระดับท้องถิ่น

ประสิทธิภาพ: โครงการมีการเบิกจ่ายเงินได้ตามแผนที่กำหนดไว้ ด้านการประหยัดงบประมาณของโครงการ: โครงการไม่มิงงบประมาณที่ประหยัดได้ เมื่อเทียบกับวงเงินลงนามในสัญญาที่งบประมาณที่ได้รับจัดสรรให้ใช้ดำเนินโครงการทั้งหมด

ประสิทธิผล: สามารถดำเนินโครงการบรรลุตามเป้าหมายผลผลิตของโครงการ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานที่ปรับปรุง 47,930 ตร.ม. และมาตรฐานการก่อสร้างเป็นไปตามสัญญา และมาตรฐานของกรมทางหลวง

ผลกระทบของโครงการ: โครงการใช้เครื่องจักรเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งแรงงานคนค่อนข้างน้อย และไม่มีการเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานที่สามารถสะท้อนตัวชี้วัดด้านการลดเวลาเดินทาง อุบัติเหตุของผู้ใช้ทางจากผิวจราจรชำรุดลดลง เป็นต้น

ความยั่งยืน: โครงการมีความยั่งยืนอยู่ในระดับดี คือ มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ของแขวงกรทางบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบถนนที่ซ่อมแล้วเสร็จอย่างต่อเนื่อง และประชาชนได้ใช้ประโยชน์จากถนนอย่างต่อเนื่องไม่ชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันสมควร

4.3 การประเมินผลโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำบริเวณประตูระบายน้ำบางโคมศรีตั้งอยู่ในตำบลชีน้ำร้าย อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี

4.3.1 ลักษณะโครงการ เป็นโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำบริเวณประตูระบายน้ำบางโคมศรีตั้งอยู่ในตำบลชีน้ำร้าย อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี

4.3.2 วัตถุประสงค์ เพื่อป้องกัน และบรรเทาภัย และป้องกันเหตุอุทกภัยที่เคยเกิดปี 2554 รวมทั้งเพื่อส่งน้ำให้พื้นที่การเกษตรให้ได้ตามวัตถุประสงค์เดิม และเพื่อบริหารจัดการน้ำในช่วงน้ำหลากรวมทั้งช่วยป้องกัน และบรรเทาปัญหาน้ำท่วมพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่ชุมชน และพื้นที่การเกษตร ในเขตจังหวัดลพบุรี

4.3.3 ผลการประเมินโครงการ

ตารางที่ 4 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำบริเวณประตูระบายน้ำบางโคมศรีตั้งอยู่ในตำบลชีน้ำร้าย อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ตามเกณฑ์ 5 ด้านของ OECD/ DAC

เกณฑ์การประเมิน	น้ำหนัก %	คะแนน	ผลการประเมิน
ความสอดคล้อง	10	3.00	
ประสิทธิภาพ	20	3.00	
ประสิทธิผล	20	5.00	3.29
ผลกระทบของโครงการ	25	1.55	
ความยั่งยืน	25	4.00	
รวม	100	3.29	

ความสอดคล้อง: โครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) ในยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โครงการมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทการบริหารจัดการน้ำ 8 แผนงานสำคัญในแผนงานที่เกี่ยวกับแผนฟื้นฟู และปรับปรุงประสิทธิภาพสิ่งก่อสร้างเดิม หรือ ตามแผนที่วางไว้เพื่อป้องกัน และบรรเทาปัญหาน้ำท่วม โครงการมีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ปี 2556 - 2559 ของกรมชลประทานใน 3 ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) การพัฒนาแหล่งน้ำ และเพิ่มพื้นที่ชลประทาน 2) การบริหารจัดการน้ำอย่างบูรณาการ และ 3) การป้องกัน และบรรเทาภัยเกิดจากน้ำ

ตามภารกิจ

ประสิทธิภาพ: การดำเนินโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จเร็วกว่าแผนที่กำหนด โดยสามารถก่อสร้างเสร็จ และใช้ประโยชน์ในการส่งน้ำ และบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2557 ด้านประสิทธิภาพการเบิกจ่ายเงินกู้ของโครงการ: มีการเบิกจ่ายเงินกู้ครบถ้วนล่าช้ากว่าที่กำหนดทำให้ประสิทธิภาพด้านการเบิกจ่ายเงินอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุง เนื่องจากติดปัญหาเรื่องการขออนุมัติเงินค่าปรับที่ต้องใช้เวลาในการติดต่อประสานงานจากพื้นที่ดำเนินโครงการกับส่วนกลาง

ประสิทธิผล: โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำบริเวณประตูระบายน้ำบางโฉมศรีเป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยสามารถดำเนินการก่อสร้างครบถ้วนทั้ง 2 ผลผลิต ได้แก่ 1) การก่อสร้าง Siphon คลองระบายใหญ่ชัยนาท - ป่าสัก 2 สอดคล้องส่งน้ำชัยนาท - อยุธยา และ 2) การก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามคลองชัยนาท - อยุธยา แบบ Slab Type มีทางเท้า

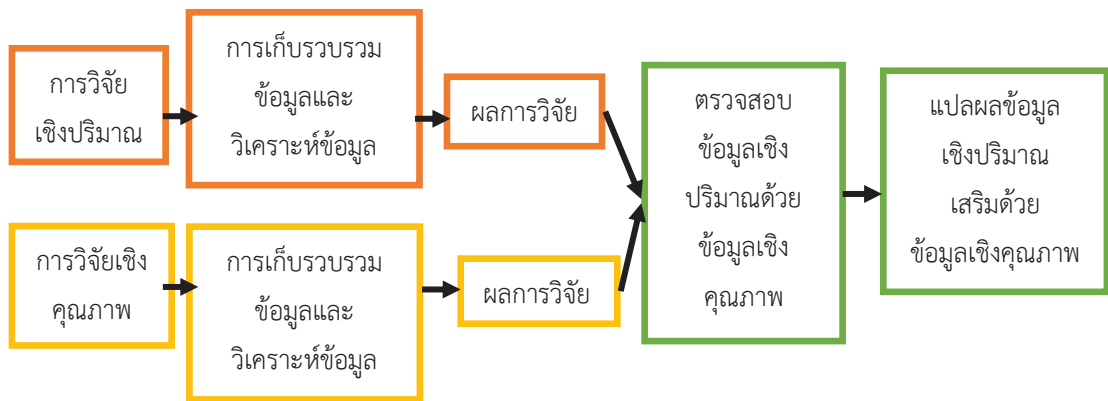
ผลกระทบของโครงการ: โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำบริเวณประตูระบายน้ำบางโฉมศรีเป็นการก่อสร้างเพื่อป้องกันน้ำท่วม (เช่นเดียวกับปี 2554) การระบายน้ำและการส่งน้ำระหว่างก่อสร้าง และการสูญเสียพื้นที่ในการก่อสร้าง โดยการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการยังไม่ครอบคลุมทุกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากขาดการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชน และเกษตรกรที่อาศัยอยู่นอกเขตพื้นที่ชลประทาน

ความยั่งยืน: โครงการมีความยั่งยืนอยู่ในระดับดี โดยโครงการแสดงให้เห็นถึงการใช้จ่ายประโยชน์จากโครงการได้ตรงตามวัตถุประสงค์ และมีแนวทางการใช้ประโยชน์การดูแลบำรุงรักษาผลผลิตของโครงการให้สามารถใช้งานให้เกิดประโยชน์อย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ หรือ เหมาะสมกับอายุการใช้งานของผลผลิต และส่งเสริมให้มีการคงอยู่ของผลลัพธ์ของโครงการอย่างต่อเนื่อง

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Method) ในแนวทางการวิจัยแบบ Convergent – parallel Approach ที่มีการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพพร้อมกันในคราวเดียว ด้วยแบบแผนการวิจัยในรูปแบบ Data-Validation Design (Edmonds & Kennedy, 2017, p. 185) ซึ่งมีขั้นตอนตามแบบแผนการวิจัย ดังภาพที่ 8



ภาพที่ 8 แบบแผนการวิจัยในรูปแบบ Data – Validation Design

จากแบบแผนการวิจัยและแผนการและแนวทางในการประเมิน สามารถสรุปขั้นตอนออกมาได้ 2 ระยะ ได้แก่

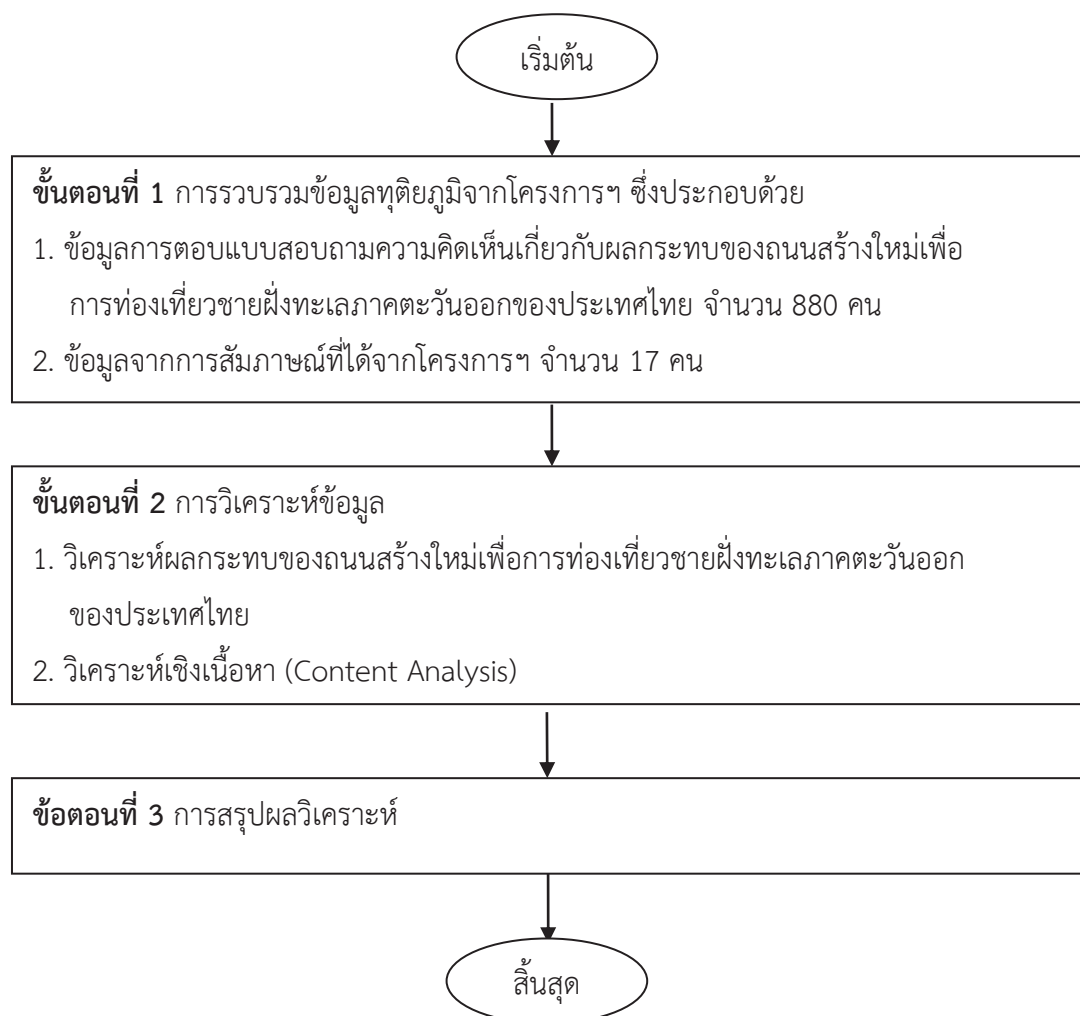
ระยะที่ 1 การประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ระยะที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา ของผู้ใช้ถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ระยะที่ 1 การประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

การศึกษานี้เป็นการนำข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบ

ชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ซึ่งผู้วิจัยเป็นหนึ่งในผู้ช่วยนักวิจัยในการศึกษาดังกล่าว มาใช้ในการวิเคราะห์ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัยดังภาพที่ 9



ภาพที่ 9 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ขั้นตอนที่ 1 การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากโครงการฯ

ข้อมูลทุติยภูมิที่นำมาใช้ในการศึกษานี้ ได้จากโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด (สำนักแผนงาน กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม และวิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา มหาวิทยาลัยบูรพา, 2558) ข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์มี ดังนี้

1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบ

โครงการฯ ได้ประเมินความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1.1 กลุ่มผู้ให้ข้อมูล ประกอบไปด้วย 4 กลุ่ม ที่ใช้บริการถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด (2558) ระหว่างวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2558 – 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 โดยผู้วิจัยเป็นส่วนหนึ่งในผู้เก็บรวบรวมข้อมูลในโครงการฯ ดังกล่าว โดยมีรายละเอียดมีดังนี้

1. กลุ่มสมาชิกในชุมชน (ผู้นำชุมชน ชาวบ้าน ผู้อยู่อาศัยตามถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย) จำนวน 220 คน
 2. กลุ่มนักท่องเที่ยว (นักท่องเที่ยว ผู้ผ่านทางตามถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย) จำนวน 220 คน
 3. กลุ่มผู้ประกอบการ (ผู้ประกอบการภาคเกษตรอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว) จำนวน 440 คน
 4. กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 17 คน
- การเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูล มีจำนวนทั้งสิ้น 880 คน ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. กลุ่มสมาชิกในชุมชน ได้แก่ ผู้นำชุมชน ชาวบ้าน ผู้อยู่อาศัยตามถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย จำนวน 220 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถามใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion - Related Purposeful Sampling)

2. กลุ่มนักท่องเที่ยว ได้แก่ นักท่องเที่ยว ผู้ผ่านทางตามถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย จำนวน 220 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถามใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion - Related Purposeful Sampling)

3. กลุ่มผู้ประกอบการ ได้แก่ ผู้ประกอบการภาคเกษตรอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว จำนวน 440 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถามใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion - Related Purposeful Sampling)

4. กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 17 คน ได้มาโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ใช้การเลือกแบบเจาะจง (Purposeful Sampling) โดยจำแนกดังนี้

4.1 ผู้บริหารเทศบาลตำบลสนามไชย

- 4.2 ผู้อำนวยการศูนย์บำรุงทางหลวงชนบท เฉลิมบูรพาชลทิต
 - 4.3 ผู้บริหารองค์การบริหารส่วนตำบลตะกาดแก้ว
 - 4.4 นายกองค้การบริหารส่วนตำบลพังราด อำเภอแกลง จังหวัดระยอง
 - 4.5 ผู้อำนวยการศูนย์การท่องเที่ยวกีฬา และนันทนาการจังหวัดจันทบุรี
 - 4.6 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดจันทบุรี
 - 4.7 ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทระยอง
 - 4.8 ผู้อำนวยการศูนย์การท่องเที่ยวกีฬา และนันทนาการจังหวัดระยอง
 - 4.9 บริษัทขนส่งจันทบุรี คือ เจ้าของกิจการบริษัทขนส่งสมใจกึ่งสุด จำกัด
 - 4.10 นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดจันทบุรี
 - 4.11 นักท่องเที่ยวปั่นจักรยาน
 - 4.12 เลขานุการนายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดระยอง
 - 4.13 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง
 - 4.14 เจ้าของบริษัทขนส่งผลไม้ จังหวัดระยอง
 - 4.15 นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลปากน้ำแหลมสิงห์
 - 4.16 รองประธานชมรมจักรยาน
 - 4.17 เจ้าของธุรกิจท่องเที่ยวเอกชน คือ เจ้าของสบายดี โฮมสเตย์
- 1.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1.2.1 แบบสอบถาม เป็นแบบสอบถามผลกระทบซึ่งครอบคลุม 26 ประเด็น ได้แก่

- 1) คนในท้องถิ่นมีงานทำมากขึ้น 2) คนในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการประกอบอาชีพ เช่นค้าขาย
- 3) การคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้น 4) มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น 5) มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น 6) การกระจายความเจริญให้กับท้องถิ่นดีขึ้น 7) มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเพิ่มขึ้น
- 8) สร้างอาชีพใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชน 9) สุขภาพของคนในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่ออกกำลังกายร่วมกันของชุมชน 10) การมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของชาวบ้านมีมากขึ้น
- 11) ที่ดินตามแนวถนนมีราคาแพงขึ้น 12) มีสถานประกอบการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น 13) การขนส่งสินค้าเกษตร ประมง สะดวกขึ้น 14) เกิดมลภาวะทางเสียง เนื่องจากปริมาณรถสัญจรมากขึ้น ทำให้หนวกหูรำคาญ 15) เกิดมลพิษในอากาศจากท่อไอเสียรถ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ 16) ปัญหาการจราจรหนาแน่น 17) ปัญหาความปลอดภัยของชาวบ้านที่ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ในการเดินทาง
- 18) มีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น 19) ถนนทำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น 20) มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น 21) เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก รีสอร์ท สปา 22) มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 23) มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่น งานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่ 24) ท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยว 25)

ภูมิทัศน์ของท้องถิ่นสวยงามขึ้น 26) ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น โดยแบบสอบถาม ผลกระทบแบ่งออกเป็น 3 ชุด ดังนี้

ชุดที่ 1 แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ (แบบสอบถามแสดงในภาคผนวก ก)

ชุดที่ 2 แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยว (แบบสอบถามแสดงในภาคผนวก ข)

ชุดที่ 3 แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ (แบบสอบถามแสดงในภาคผนวก ค)

ลักษณะของแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) 5 ระดับ โดย กำหนดระดับคะแนนผลกระทบของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ของประเทศไทย ดังนี้

มากที่สุด	ให้	5	คะแนน
มาก	ให้	4	คะแนน
ปานกลาง	ให้	3	คะแนน
น้อย	ให้	2	คะแนน
น้อยที่สุด	ให้	1	คะแนน

สำหรับเกณฑ์การแปลความหมายระดับผลกระทบของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีดังนี้ (Best & Kanh, 2006, p. 43)

คะแนน	4.21 – 5.00	หมายถึง	อยู่ในระดับมากที่สุด
คะแนน	3.41 – 4.20	หมายถึง	อยู่ในระดับมาก
คะแนน	2.61 – 3.40	หมายถึง	อยู่ในระดับปานกลาง
คะแนน	1.81 – 2.60	หมายถึง	อยู่ในระดับน้อย
คะแนน	1.00 – 1.80	หมายถึง	อยู่ในระดับน้อยที่สุด

1.2.2 แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับความพึงพอใจ และความเชื่อมั่นของผู้ใช้ถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 17 คน โดยมีแนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก (ภาคผนวก ง) มีลักษณะเป็นข้อคำถามปลายเปิด ประกอบด้วย ข้อคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ และข้อคำถามด้านผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ได้แก่

1. ผลกระทบด้านประชาชน (มีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้นหรือไม่ การดำเนินชีวิตของประชาชนมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร)
2. ผลกระทบด้านสังคม (สังคมมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางไหน มีลักษณะเป็นอย่างไร)
3. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ (ถนนเส้นนี้ส่งผลต่อเศรษฐกิจในชุมชนอย่างไร แหล่งรายได้ของชุมชน คือ รายได้จากอะไร)

4. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (หลังจากก่อสร้างถนนฯ สิ่งแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร ส่งผลกระทบต่ออย่างไรบ้าง)

5. ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว (มีแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นหรือไม่ แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่มีลักษณะอย่างไร การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวมีความสะดวกมากขึ้นหรือไม่)

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติ และเนื้อหาข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากโครงการฯ โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. ประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. เปรียบเทียบรายงานการถอดเทปสัมภาษณ์กับเสียงบันทึก เพื่อตรวจสอบความครบถ้วนของเนื้อหาที่จะนำมาวิเคราะห์ โดยเพิ่มเติมเนื้อหาสำคัญที่ไม่มีระบุในรายงาน

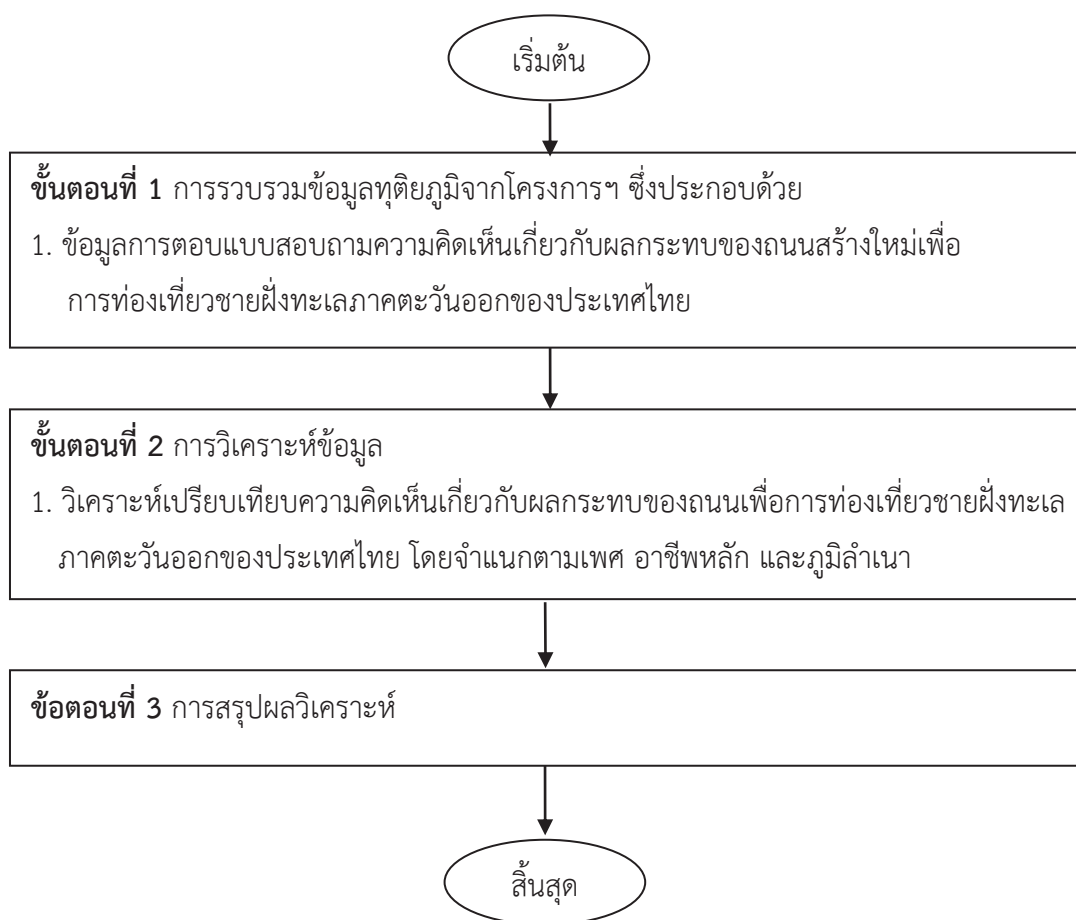
ขั้นตอนที่ 3 การสรุปผลวิเคราะห์

นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์มาสรุปผลในรูปแบบตาราง และข้อความบรรยาย โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลจำแนกเป็น

1. ผลการประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
2. นำข้อความเชิงวิเคราะห์ที่ได้จากขั้นตอนที่ 2 มาเขียนรายงานเชิงพรรณนา เพื่อสรุปประเด็นหลักที่ได้จากการวิเคราะห์เนื้อหา

ระยะที่ 2 การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิฐานะของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

การศึกษานี้เป็นการนำข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบริบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ซึ่งผู้วิจัยเป็นหนึ่งในผู้ช่วยนักวิจัยในการศึกษาดังกล่าวมาใช้ในการวิเคราะห์ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัยดังภาพที่ 10



ภาพที่ 10 ขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนาของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ขั้นตอนที่ 1 การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากโครงการฯ

ข้อมูลทุติยภูมิที่นำมาใช้ในการศึกษานี้ ได้จากโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด (สำนักแผนงาน กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม และวิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา มหาวิทยาลัยบูรพา, 2558) ข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ โดยข้อมูลที่ได้จากโครงการฯ มีรายละเอียดดังนี้

1. กลุ่มผู้ให้ข้อมูล ประกอบไปด้วย 4 กลุ่ม ที่ใช้บริการถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการ

และผู้มีส่วนได้เสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด (2558) ระหว่างวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2558 – 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 โดยผู้วิจัยเป็นส่วนหนึ่งในผู้เก็บรวบรวมข้อมูลในโครงการฯ ดังกล่าว โดยมีรายละเอียดมีดังนี้

- 1.1 กลุ่มสมาชิกในชุมชน (ผู้นำชุมชน ชาวบ้าน ผู้อยู่อาศัยตามถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย) จำนวน 220 คน
- 1.2 กลุ่มนักท่องเที่ยว (นักท่องเที่ยว ผู้ผ่านทางตามถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย) จำนวน 220 คน
- 1.3 กลุ่มผู้ประกอบการ (ผู้ประกอบการภาคเกษตรอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว) จำนวน 440 คน

1.4 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 17 คน
การเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูล มีจำนวนทั้งสิ้น 880 คน ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. กลุ่มสมาชิกในชุมชน ได้แก่ ผู้นำชุมชน ชาวบ้าน ผู้อยู่อาศัยตามถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำนวน 220 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถามใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion-Related Purposeful Sampling)
2. กลุ่มนักท่องเที่ยว ได้แก่ นักท่องเที่ยว ผู้ผ่านทางตามถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำนวน 220 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถามใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion-Related Purposeful Sampling)
3. กลุ่มผู้ประกอบการ ได้แก่ ผู้ประกอบการภาคเกษตรอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว จำนวน 440 คน ได้มาโดยวิธีการตอบแบบสอบถามใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงอิงเกณฑ์ (Criterion-Related Purposeful Sampling)
4. กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 17 คน ได้มาโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ใช้การเลือกแบบเจาะจง (Purposeful Sampling) โดยจำแนกดังนี้
 - 4.1 ผู้บริหารเทศบาลตำบลสนามไชย
 - 4.2 ผู้อำนวยการศูนย์บำรุงทางหลวงชนบท เฉลิมบูรพาชลทิต
 - 4.3 ผู้บริหารองค์การบริหารส่วนตำบลตะกาดแก้ว
 - 4.4 นายกองดีการบริหารส่วนตำบลพัังรัต อำเภอแกลง จังหวัดระยอง
 - 4.5 ผู้อำนวยการศูนย์การท่องเที่ยวกีฬา และนันทนาการจังหวัดจันทบุรี
 - 4.6 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดจันทบุรี
 - 4.7 ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทระยอง

- 4.8 ผู้อำนวยการศูนย์การท่องเที่ยวกีฬา และนันทนาการจังหวัดระยอง
- 4.9 บริษัทขนส่งจันทบุรี คือ เจ้าของกิจการบริษัทขนส่งสมใจกึ่งสด จำกัด
- 4.10 นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดจันทบุรี
- 4.11 นักท่องเที่ยวปั่นจักรยาน
- 4.12 เลขานุการนายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดระยอง
- 4.13 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง
- 4.14 เจ้าของบริษัทขนส่งผลไม้ จังหวัดระยอง
- 4.15 นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลปากน้ำแหลมสิงห์
- 4.16 รองประธานชมรมจักรยาน
- 4.17 เจ้าของธุรกิจท่องเที่ยวเอกชน คือ เจ้าของสบายดี โฮมสเตย์

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถาม และแนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังนี้

2.1 แบบสอบถามผลกระทบซึ่งครอบคลุม 26 ประเด็น ได้แก่ 1) คนในท้องถิ่นมีงานทำมากขึ้น 2) คนในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการประกอบอาชีพ เช่นค้าขาย 3) การคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้น 4) มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น 5) มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น 6) การกระจายความเจริญให้กับท้องถิ่นดีขึ้น 7) มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเพิ่มขึ้น 8) สร้างอาชีพใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชน 9) สุขภาพของคนในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่ออกกำลังกายร่วมกันของชุมชน 10) การมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของชาวบ้านมีมากขึ้น 11) ที่ดินตามแนวถนนมีราคาแพงขึ้น 12) มีสถานประกอบการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น 13) การขนส่งสินค้าเกษตร ประมง สะดวกขึ้น 14) เกิดมลภาวะทางเสียง เนื่องจากปริมาณรถสัญจรมากขึ้น ทำให้หนวกหู รำคาญ 15) เกิดมลพิษในอากาศจากท่อไอเสียรถ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ 16) ปัญหาการจราจรหนาแน่น 17) ปัญหาความปลอดภัยของชาวบ้านที่ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ในการเดินทาง 18) มีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น 19) ถนนทำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น 20) มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น 21) เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก รีสอร์ท สปา 22) มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 23) มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่น งานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่ 24) ท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยว 25) ภูมิทัศน์ของท้องถิ่นสวยงามขึ้น 26) ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น โดยแบบสอบถามผลกระทบแบ่งออกเป็น 3 ชุด ดังนี้

- ชุดที่ 1** แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ (แบบสอบถามแสดงในภาคผนวก ก)
- ชุดที่ 2** แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยว (แบบสอบถามแสดงในภาคผนวก ข)
- ชุดที่ 3** แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ (แบบสอบถามแสดงในภาคผนวก ค)

ลักษณะของแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) 5 ระดับ โดยกำหนดระดับคะแนนผลกระทบของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ดังนี้

มากที่สุด	ให้	5	คะแนน
มาก	ให้	4	คะแนน
ปานกลาง	ให้	3	คะแนน
น้อย	ให้	2	คะแนน
น้อยที่สุด	ให้	1	คะแนน

สำหรับเกณฑ์การแปลความหมายระดับผลกระทบของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีดังนี้ (Best & Kanh, 2006, p. 43)

คะแนน	4.21 – 5.00	หมายถึง	อยู่ในระดับมากที่สุด
คะแนน	3.41 – 4.20	หมายถึง	อยู่ในระดับมาก
คะแนน	2.61 – 3.40	หมายถึง	อยู่ในระดับปานกลาง
คะแนน	1.81 – 2.60	หมายถึง	อยู่ในระดับน้อย
คะแนน	1.00 – 1.80	หมายถึง	อยู่ในระดับน้อยที่สุด

2.2 แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับความพึงพอใจ และความเชื่อมั่นของผู้ใช้ถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 17 คน โดยมีแนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก (ภาคผนวก ง) มีลักษณะเป็นข้อคำถามปลายเปิด ประกอบด้วย ข้อคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ และข้อคำถามด้านผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ได้แก่

2.2.1 ผลกระทบด้านประชาชน (มีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้นหรือไม่ การดำเนินชีวิตของประชาชนมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร)

2.2.2 ผลกระทบด้านสังคม (สังคมมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางไหน มีลักษณะเป็นอย่างไร)

2.2.3 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ (ถนนเส้นนี้ส่งผลต่อเศรษฐกิจในชุมชนอย่างไร แหล่งรายได้ของชุมชน คือ รายได้จากอะไร)

2.2.4 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (หลังจากก่อสร้างถนนฯ สิ่งแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร ส่งผลกระทบต่ออย่างไรบ้าง)

2.2.5 ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว (มีแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นหรือไม่ แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่มีลักษณะอย่างไร การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวมีความสะดวกมากขึ้นหรือไม่)

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลให้สอดคล้องกับลักษณะของข้อมูล และตอบวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา โดยใช้สถิติ One – way ANOVA โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนที่ 3 สรุปผลการวิเคราะห์

นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์มาสรุปผลในรูปแบบตาราง โดยผลการวิเคราะห์จำแนกเป็น

1. ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน นำเสนอเป็น 3 ส่วนตามตัวแปรต้น (เพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา) ในแต่ละส่วนแสดงผลดังนี้ 1) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามตัวแปรต้น 2) แสดงผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ 3) ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลของโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด (2558) จะแบ่งเป็น 2 ระยะ โดยเป็นการเก็บข้อมูลโดยใช้แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก และเป็นการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งการศึกษานี้เป็นการนำข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากรายงานโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด (2558) ซึ่งผู้วิจัยเป็นหนึ่งในผู้ช่วยนักวิจัยในการศึกษาคั้งนี้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การเก็บข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก พร้อมสถานที่ให้สัมภาษณ์ และวันที่สัมภาษณ์ โดยใช้แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบกับการบันทึกเสียง และถอดเทปบันทึกเสียงแบบคำต่อคำ (Verbatim) ผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 17 คน ประกอบด้วย

- 1.1 นัดสัมภาษณ์ผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก
- 1.2 สัมภาษณ์เชิงลึก
- 1.3 บันทึกเทปการสัมภาษณ์เชิงลึก
- 1.4 ถอดเทปบันทึกเสียงแบบคำต่อคำ (Verbatim)

การเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกตามแนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึกขออนุญาตบันทึกเสียง และนำมาถอดเทปบันทึกเสียงแบบคำต่อคำ (Verbatim) โดยผู้ช่วยวิจัยแจกเอกสารแนะนำ ถนอมเฉลิมบูรพาชลทิตและสัมภาษณ์เชิงลึก รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก สถานที่สัมภาษณ์ และ วันที่สัมภาษณ์ แสดงได้ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก สถานที่สัมภาษณ์ และวันที่สัมภาษณ์

รหัส	ผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก	สถานที่สัมภาษณ์	วันที่สัมภาษณ์
01	ผู้บริหารเทศบาลตำบลสนามไชย	เทศบาลตำบลสนามไชย	9 เมษายน 58
02	ผอ.ศูนย์บำรุงทางหลวงชนบทเฉลิมบูรพาชลทิต	ศูนย์บำรุงทางหลวงชนบท เฉลิมบูรพาชลทิต	9 เมษายน 58
03	ผู้บริหารองค์การบริหารส่วนตำบลตะกาดแก้ว	องค์การบริหารส่วน ตำบลตะกาดแก้ว	10 เมษายน 58
04	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพังราด อำเภอแกลง จังหวัดระยอง	องค์การบริหารส่วน ตำบลพังราด	21 เมษายน 58
05	ผู้อำนวยการศูนย์การท่องเที่ยวกีฬา และนันทนาการ จังหวัดจันทบุรี	ศูนย์การท่องเที่ยวกีฬาและ นันทนาการจังหวัดจันทบุรี	21 เมษายน 58
06	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดจันทบุรี	ขนส่งจังหวัดจันทบุรี	21 เมษายน 58
07	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดระยอง	แขวงทางหลวงชนบท จังหวัดระยอง	22 เมษายน 58
08	ผู้อำนวยการศูนย์การท่องเที่ยวกีฬา และนันทนาการ จังหวัดระยอง	ศูนย์การท่องเที่ยวกีฬาและ นันทนาการจังหวัดระยอง	22 เมษายน 58
09	บริษัทขนส่งจันทบุรี คือ เจ้าของกิจการบริษัทขนส่ง สมใจกุ้งสด จำกัด	บริษัทขนส่ง สมใจกุ้งสด จำกัด	24 เมษายน 58
10	นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดจันทบุรี	องค์การบริหารส่วน จังหวัดจันทบุรี	27 เมษายน 58
11	นักท่องเที่ยวปั่นจักรยาน	สะพานเฉลิมพระเกียรติ ปากน้ำแหลมหนู	2 พฤษภาคม 58
12	เลขานุการนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง	องค์การบริหารส่วน จังหวัดระยอง	6 พฤษภาคม 58

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รหัส	ผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก	สถานที่สัมภาษณ์	วันที่สัมภาษณ์
13	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง	ขนส่งจังหวัดระยอง	8 พฤษภาคม 58
14	เจ้าของบริษัทขนส่งผลไม้ จังหวัดระยอง	องค์การบริหารส่วน ตำบลพังราด	24 พฤษภาคม 58
15	นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลแหลมสิงห์	เทศบาลตำบล ปากน้ำแหลมสิงห์	19 พฤษภาคม 58
16	รองประธานชมรมจักรยาน	เทศบาลตำบล ปากน้ำแหลมสิงห์	19 พฤษภาคม 58
17	เจ้าของธุรกิจท่องเที่ยวเอกชน คือ เจ้าของสบายดี	สวีสวี โฮมสเตย์	19 พฤษภาคม 58

2. การเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ครั้ง ครั้งละ 440 คน ครั้งที่ 1 เก็บข้อมูลภาคสนามระหว่างวันที่ 2 – 31 มีนาคม พ.ศ. 2558 จำนวน 440 คน และครั้งที่ 2 เก็บข้อมูลภาคสนาม ในวันที่ 1 -31 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 จำนวน 440 คน โดยแบบสอบถาม ชุดที่ 1 ผู้ตอบแบบสอบถาม คือ ผู้นำชุมชน/ ชาวบ้าน/ ผู้อยู่อาศัยตามเส้นทาง จำนวน 440 คน แบบสอบถาม ชุดที่ 2 ผู้ตอบแบบสอบถาม คือ นักท่องเที่ยว/ ผู้ผ่านทาง จำนวน 220 คน และแบบสอบถาม ชุดที่ 3 ผู้ตอบแบบสอบถาม คือ ผู้ประกอบการภาคเกษตร อุตสาหกรรม และ การท่องเที่ยว จำนวน 220 คน วิธีเก็บข้อมูล ซึ่งผู้วิจัยเป็นหนึ่งในผู้ช่วยนักวิจัยในการศึกษาครั้งนั้น มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่องความพึงพอใจของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำแนกตามจังหวัด

ผู้ตอบแบบสอบถาม	เขตจังหวัด					
	ระยอง	ร้อยละ	จันทบุรี	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
1. ชาวบ้านหรือผู้อยู่อาศัยตามเส้นทาง	220	50.0	220	50.0	440	50.0
2. นักท่องเที่ยวหรือผู้ผ่านทาง	110	25.0	110	25.0	220	25.0
3. ผู้ประกอบการภาคเกษตร อุตสาหกรรมและ การท่องเที่ยว	110	25.0	110	25.0	220	25.0
รวม	440	100.0	440	100.0	880	100.0

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลโดยใช้ค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. การประเมินผลกระทบของถนนทางสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย โดยใช้ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จากกลุ่มผู้ให้ข้อมูล ในการตอบแบบสอบถาม ทั้ง 3 กลุ่ม ได้แก่ สมาชิกในชุมชน กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มผู้ประกอบการ ร่วมกับการวิเคราะห์เนื้อหาจากข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกของกลุ่มผู้ให้ข้อมูล
3. การวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา โดยใช้ค่าสถิติพื้นฐาน การทดสอบค่าสถิติที (t -test) และการทดสอบความแปรปรวน (ANOVA)

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบ พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ผลการศึกษานี้ จำแนกออกเป็น 3 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ตอนที่ 2 ผลการประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา ของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล มีดังนี้

n	หมายถึง	จำนวนในกลุ่มตัวอย่าง/กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
M	หมายถึง	ค่าเฉลี่ยเลขคณิต
F	หมายถึง	ค่าสถิติทดสอบเอฟ
SD	หมายถึง	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	หมายถึง	การทดสอบที (t – test for independent)
df	หมายถึง	องศาอิสระ
SS	หมายถึง	ผลรวมคะแนนเบี่ยงเบนแต่ละตัวยกกำลังสอง (Sum of Square)
MS	หมายถึง	ความแปรปรวน (Means of Square)
p	หมายถึง	ค่าความน่าจะเป็น

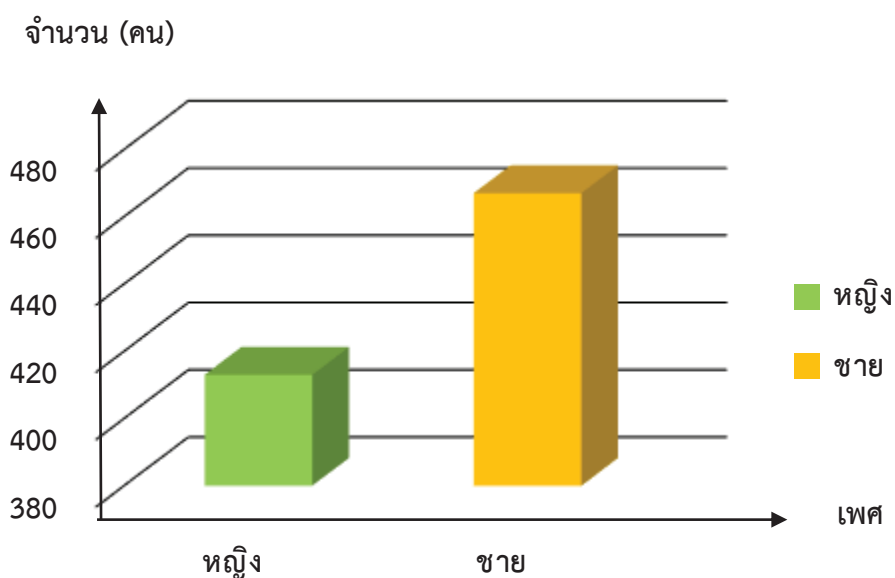
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อ การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นผู้ใช้งาน
เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำนวน 880 คน โดยจำแนกตาม
เพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา ดังรายละเอียดตารางที่ 7 ดังนี้

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก
ของประเทศไทย จำแนกตามเพศ

	ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	หญิง	413	46.9
	ชาย	467	53.1
	รวม	880	100.0

จากตารางที่ 7 ปรากฏว่า ข้อมูลสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการ
ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ด้านเพศ ผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มตัวอย่าง
เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงโดยกลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีจำนวน 467 คน (ร้อยละ 53.1) และเพศ
หญิง มีจำนวน 413 คน (ร้อยละ 46.9) ตามลำดับ แสดงข้อมูลดังภาพที่ 11 ดังนี้



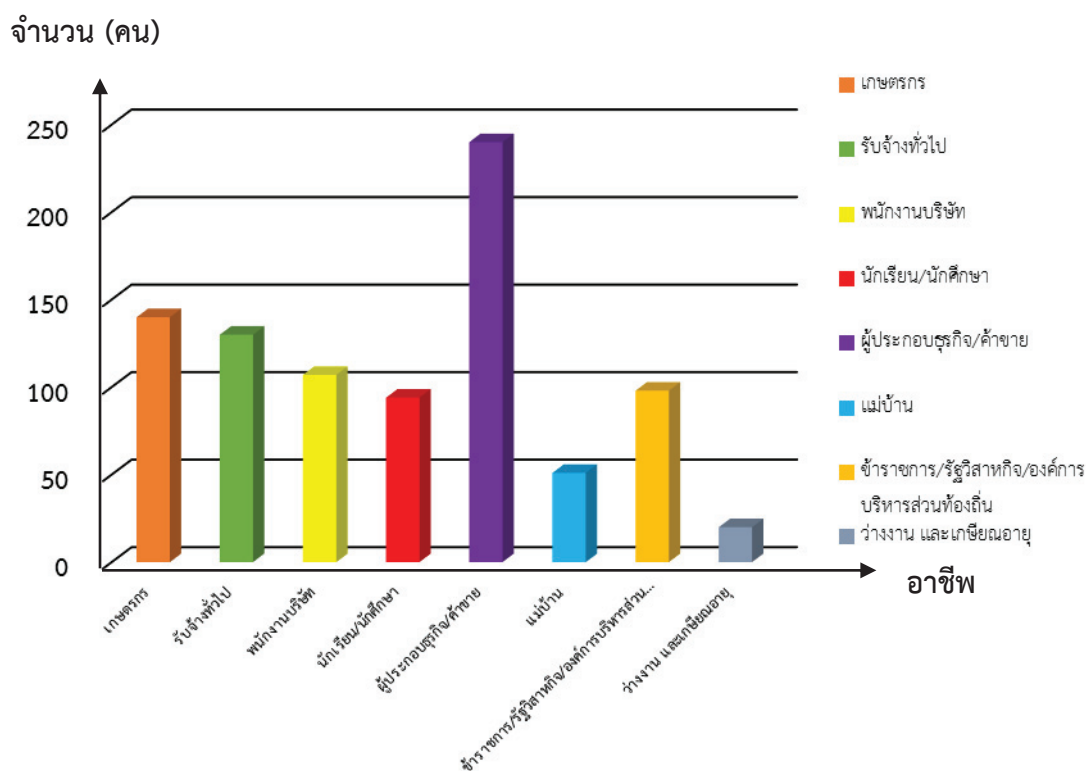
ภาพที่ 11 จำนวนกลุ่มผู้ให้ข้อมูล จำแนกตามเพศ

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน	ร้อยละ
อาชีพหลัก	เกษตรกร	140	15.9
	รับจ้างทั่วไป	130	14.8
	พนักงานบริษัท	107	12.2
	นักเรียน/นักศึกษา	94	10.7
	ผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย	240	27.3
	แม่บ้าน	51	5.8
	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น	98	11.1
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	20	2.3
รวม		880	100.0

จากตารางที่ 8 ข้อมูลสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ด้านอาชีพหลัก ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย จำนวน 240 คน (ร้อยละ 27.3) รองลงมาเป็นอาชีพเกษตรกร มีจำนวน 140 คน (ร้อยละ 15.9) รับจ้างทั่วไป 130 (ร้อยละ 14.8) พนักงานบริษัท

มีจำนวน 107 คน (ร้อยละ 12.2) ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรส่วนบริหารท้องถิ่น มีจำนวน 98 คน (ร้อยละ 11.1) นักเรียน/ นักศึกษา มีจำนวน 94 คน (ร้อยละ 10.7) แม่บ้าน มีจำนวน 51 คน (ร้อยละ 5.8) ส่วนว่างงาน และเกษียณอายุ มีจำนวน 20 คน (ร้อยละ 2.3) ตามลำดับ แสดงข้อมูล ดังภาพที่ 12 ดังนี้

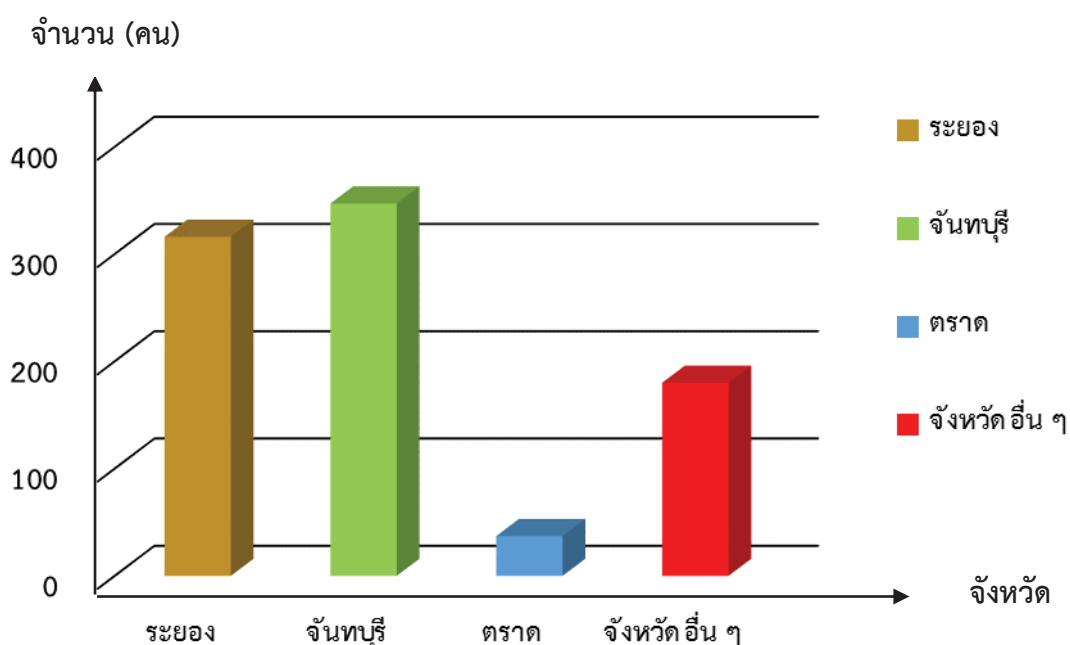


ภาพที่ 12 จำนวนกลุ่มผู้ให้ข้อมูล จำแนกตามอาชีพหลัก

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

	ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ภูมิภาค	ระยอง	316	35.9
	จันทบุรี	347	39.4
	ตราด	37	4.2
	จังหวัด อื่น ๆ	180	20.5
	รวม	880	100.0

จากตารางที่ 9 ข้อมูลสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ด้านภูมิลำเนา ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่จังหวัดจันทบุรี จำนวน 347 คน (ร้อยละ 39.4) รองลงมา จังหวัดระยอง มีจำนวน 316 คน (ร้อยละ 35.9) จังหวัดอื่น ๆ จำนวน 180 คน (ร้อยละ 20.5) และจังหวัดตราด จำนวน 37 คน (ร้อยละ 4.2) ตามลำดับ แสดงข้อมูลดังภาพที่ 13 ดังนี้



ภาพที่ 13 จำนวนกลุ่มผู้ให้ข้อมูล จำแนกตามภูมิลำเนา

ตอนที่ 2 ผลการประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ผลการประเมินผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการตอบแบบสอบถาม ทั้ง 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มสมาชิกในชุมชน กลุ่มนักท่องเที่ยว และกลุ่มผู้ประกอบการ จำนวน 880 คน ร่วมกับการวิเคราะห์เนื้อหาจากข้อมูลการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก ของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 17 คน โดยแบ่งผลกระทบออกเป็น 5 ด้าน ดังนี้

1. ด้านประชาชน

การประเมินผลกระทบด้านประชาชน ประกอบด้วย 5 ด้าน เป็นผลกระทบเชิงบวก 4 ด้าน ดังนี้ 1) คนในท้องถิ่นมีงานทำมากขึ้น 2) คนในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการประกอบอาชีพ เช่น

คำขาย 3) การคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้น 4) มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น และ เป็นผลกระทบทางลบ 1 ด้าน คือ มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น แสดงดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงบวกด้านประชาชน จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>	ระดับผลกระทบ
ผลกระทบเชิงบวก	3.73	.68	13.96*	.00	มาก

* $p < .05$ (ค่าเกณฑ์ทดสอบ 3.41)

จากตารางที่ 10 ปรากฏว่า ผลการทดสอบค่าเฉลี่ยการประเมินผลกระทบในเชิงบวก ด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ($M = 3.73$) สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($M = 3.41$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ค่า t เท่ากับ 13.96 ค่า p เท่ากับ .00 แสดงว่า ผลกระทบในเชิงบวกด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีผลกระทบอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 11 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงลบด้านประชาชน จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>	ระดับผลกระทบ
ผลกระทบเชิงลบ	3.11	1.02	-8.76*	.00	ปานกลาง

* $p < .05$ (ค่าเกณฑ์ทดสอบ 3.41)

จากตารางที่ 11 ปรากฏว่า ผลการทดสอบค่าเฉลี่ยการประเมินผลกระทบในเชิงลบ ด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ($M = 3.11$) ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($M = 3.41$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ค่า t เท่ากับ -8.76 ค่า p เท่ากับ .00 แสดงว่า ผลกระทบในเชิงลบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

ซึ่งสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ให้ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ดังตัวอย่างข้อความต่อไปนี้

ตารางที่ 12 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านประชาชน จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล
จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
ด้าน ประชาชน	1. คนในท้องถิ่น มีงานทำมากขึ้น	02	“...ชาวบ้านผันตัวเองมาทำรีสอร์ท มีงานทำมากขึ้น...”	ผลกระทบด้าน ประชาชนทำให้ คนในท้องถิ่น มีงานทำมากขึ้น จากการทำ รีสอร์ท
	2. คนในท้องถิ่นมี รายได้เพิ่มขึ้นจาก การประกอบ อาชีพ เช่น ค้าขาย	01C 01A	“กรู๊ปทัวร์ก็มา นักท่องเที่ยว เยอะขึ้น.. มีค้าขายร้านอาหาร ขายสินค้าในพื้นที่มากขึ้น” “สามารถเพิ่มงานให้กับคนในพื้นที่ ได้ คาดว่าต่อไปก็จะมีงานรองรับ คนในพื้นที่ได้เยอะขึ้น..”	ผลกระทบด้าน ประชาชนทำให้ คนในท้องถิ่น มีรายได้เพิ่มขึ้น จากการ ประกอบอาชีพ เช่น ค้าขาย ซึ่งในอนาคตจะ มีงานรองรับคน ในพื้นที่ได้เยอะ ขึ้น
	3. การคมนาคมมี ความสะดวกสบาย ขึ้น	08 03	“การคมนาคมสะดวกมากขึ้น กรณีต้องไปแหลมสิงห์สามารถข้าม ไปสะพานแหลมสิงห์ได้เลย...ไป ตราดจะต้องอ้อมไปทางจันทบุรี...” “ทางสัญจรสะดวกไปมา การขนส่ง ขนส่งสินค้า...พวกกุ้ง ปลา อาหาร ทะเล...”	ผลกระทบด้าน ประชาชนทำให้ การคมนาคม มีความ สะดวกสบายขึ้น การขนส่งสินค้า สะดวกมากขึ้น

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
	4. มีสถานที่ พักผ่อนหย่อนใจ	10	“...มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจโดย ส่วนตัวผมชอบตรงสะพานประแส มีที่ถ่ายรูปเยอะ อากาศดี”	ผลกระทบด้าน ประชาชนทำให้ มีสถานที่ พักผ่อนหย่อนใจ เยอะขึ้น อากาศดี เหมาะ การถ่ายรูป
	5. มีอันตรายจาก อุบัติเหตุมากขึ้น	02	“...อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเท่าที่ผมเคย อยู่มาเนี่ยไม่เคยมีว่าจะเกิดกับ นักกีฬาปั่นจักรยาน ที่เกิดส่วนใหญ่ จะเป็นรถนักท่องเที่ยววิ่งชน รถจักรยานยนต์ชาวบ้านที่ออกมา จากซอย...”	ผลกระทบด้าน ประชาชนทำให้ มีอันตรายจาก อุบัติเหตุมากขึ้น เนื่องจาก พฤติกรรม การขับขี่ยังเป็น แบบชนบทอยู่ ไม่ระมัดระวังจึง ทำให้เกิด อันตราย

จากผลการตอบแบบสอบถามผลกระทบจากถนนสายรองเลียบริมชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง
จันทบุรี และตราด และผลการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ถึงผลกระทบจาก
การก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ ด้านประชาชน ปรากฏว่า ผลกระทบในเชิงบวกมีผลค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ
มาก คนในท้องถิ่นมีงานทำมากขึ้นเนื่องจากชาวบ้านผันตัวเองมาทำรีสอร์ท คนในท้องถิ่นมีรายได้จาก
การประกอบอาชีพ เช่น ค้าขายเนื่องจากมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจำนวนมาก ทำให้ได้กำไรจากการขาย
สินค้า ส่วนการคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้นเนื่องจากการเดินทางสัญจรได้รับความสะดวกขึ้น
มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ถ่ายรูปเยอะ มีอากาศที่ดี ส่วนผลกระทบในเชิงลบมีผลค่าเฉลี่ย

อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งพบว่าเมื่ออันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้นเพราะการขับขี่ของชาวบ้านยังเป็นแบบชนบท จึงทำให้มีอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจำนวนมาก

2. ด้านสังคม

การประเมินผลกระทบด้านสังคม ประกอบด้วย 4 ด้าน ดังนี้ 1) มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเพิ่มขึ้น 2) สร้างอาชีพใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชน 3) สุขภาพของคนในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่ออกกำลังกายร่วมกันของชุมชน และ 4) การมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของชาวบ้านมีมากขึ้น แสดงดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบด้านสังคม จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>	ระดับผลกระทบ
ผลกระทบ	3.67	.71	10.88*	.00	มาก

* $p < .05$ (ค่าเกณฑ์ทดสอบ 3.41)

จากตารางที่ 13 ปรากฏว่า ผลการทดสอบค่าเฉลี่ยการประเมินผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ($M = 3.67$) สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($M = 3.41$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ค่า t เท่ากับ 10.88 ค่า p เท่ากับ .00 แสดงว่า ผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีผลกระทบอยู่ในระดับมาก

ซึ่งสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ให้ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ดังตัวอย่างข้อความต่อไปนี้

ตารางที่ 14 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านสังคม จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิงวิเคราะห์
ด้านสังคม	1. มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเพิ่มขึ้น	15	“...การทำประมงก็ไม่ดีเหมือนเมื่อก่อนแล้ว ส่วนท่องเที่ยว และ	ผลกระทบด้านสังคมทำให้มี

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
			ขายของมันเป็นอาชีพที่ใหม่สำหรับ คนประแส...มาเสริมจากการทำ ประมง”	วิถีชีวิตแบบ สังคมเมือง เพิ่มขึ้นมีอาชีพ ใหม่ ๆ ขึ้นมาที่ ทำแล้วรายได้ ดีกว่า อาชีพประมง
2. สร้างอาชีพใหม่ ที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจท่องเที่ยว ในชุมชน		13	“...อาชีพดั้งเดิมเกษตร...เกษตรกร และประมงพื้นบ้าน...อาชีพที่สาม คือ การท่องเที่ยว...”	ผลกระทบด้าน สังคมทำให้ สร้างอาชีพ ใหม่ที่ เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจท่องเที่ยว ในชุมชนมี การประกอบ อาชีพขายของ เร่เพิ่มขึ้น
		02	“...ทางเทศบาลเองก็คงรับรู้แหละว่า มันมีการเปลี่ยนแปลง ในทางที่ ประชาชนมีอาชีพ ประกอบอาชีพกัน ทางการค้าขายจากเดิมไม่มี จากเดิม ไม่มีการขายของเร่ ตรงเนี่ย ที่คู้ง วิมานไม่มีเลย มีสักรายสองราย”	
3. สุขภาพของคน ในชุมชนดีขึ้น มี สถานที่ออกกำลังกาย กายร่วมกับชุมชน		03	“ผมเพิ่งปั่นไม่นานเอง สองสามเดือน ได้มั้งเป็นคนชอบออกกำลังกายอยู่ แล้ว”	ผลกระทบด้าน สังคมทำให้ สุขภาพของคน ในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่ออก กำลังกาย ร่วมกับชุมชนมี การปั่นจักรยาน เพื่อเป็น การออกกำลังกาย

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
				กาย
	4. การมีส่วนร่วม ในการพัฒนา ชุมชนของ ชาวบ้านมีมากขึ้น	04	“ห้องน้ำของจุดพักรถมีคนเข้าตลอด เลยให้ลูกน้องผมเข้าไปทำความ สะอาดห้องน้ำให้ เป็นระเบียบ เรียบร้อยต่อการใช้งาน...”	ผลกระทบด้าน สังคมทำให้ การมีส่วนร่วม ในการพัฒนา ชุมชนของ ชาวบ้านมีมาก ขึ้นได้รับความ ร่วมมือของคน ในชุมชนใน การทำความ สะอาดห้องน้ำ ตามจุดพักรถ

จากผลการตอบแบบสอบถามผลกระทบจากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด และผลการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ ด้านสังคม ปรากฏว่า ผลกระทบในเชิงบวกมีผลค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ซึ่งมีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเพิ่มขึ้น ประกอบอาชีพขายของ สร้างอาชีพใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชนเนื่องจากประชาชนหันมาประกอบอาชีพค้าขายกัน สุขภาพของคนในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่ออกกำลังกายร่วมกับชุมชน คนในชุมชนมีการปั่นจักรยานเพื่อเป็นการออกกำลังกายด้วย และการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของชาวบ้านมีมากขึ้นเนื่องจากได้รับความร่วมมือจากคนในชุมชนโดยการทำมาความสะอาดห้องน้ำตามจุดพักรถ

3. ด้านเศรษฐกิจ

การประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 5 ด้าน เป็นผลกระทบเชิงบวก 4 ด้าน ได้แก่ 1) การกระจายความเจริญให้กับท้องถิ่นดีขึ้น 2) ที่ดินตามแนวถนนมีราคาแพงขึ้น 3) มีสถานประกอบการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น และ 4) การขนส่งสินค้าเกษตร ประมง สะดวกขึ้น สำหรับผลกระทบเชิงลบ 1 ด้าน ได้แก่ ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น แสดงดังตารางที่ 15

ตารางที่ 15 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงบวกด้านเศรษฐกิจ
จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>	ระดับผลกระทบ
ผลกระทบเชิงบวก	3.98	.66	25.75*	.00	มาก

* $p < .05$ (ค่าเกณฑ์ทดสอบ 3.41)

จากตารางที่ 15 ปรากฏว่า ผลการทดสอบค่าเฉลี่ยการประเมินผลกระทบในเชิงบวก
ด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
($M = 3.98$) สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($M = 3.41$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ค่า t เท่ากับ
25.75 ค่า p เท่ากับ .00 แสดงว่า ผลกระทบในเชิงบวกด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อ
การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีผลกระทบอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 16 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงลบด้านเศรษฐกิจ
จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>	ระดับผลกระทบ
ผลกระทบเชิงลบ	3.82	.92	13.09*	.00	มาก

* $p < .05$ (ค่าเกณฑ์ทดสอบ 3.41)

จากตารางที่ 16 ปรากฏว่า ผลการทดสอบค่าเฉลี่ยการประเมินผลกระทบในเชิงลบ
ด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
($M = 3.82$) สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($M = 3.41$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ค่า t เท่ากับ
13.09 ค่า p เท่ากับ .00 แสดงว่า ผลกระทบในเชิงลบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่
เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีผลกระทบอยู่ในระดับมาก

ซึ่งสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ให้ความเห็น
เกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
ดังตัวอย่างข้อความต่อไปนี้

ตารางที่ 17 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านเศรษฐกิจ จากถนนสายรองเลียบบชายฝั่งทะเล
จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
ด้าน เศรษฐกิจ	1. การกระจาย ความเจริญให้กับ ท้องถิ่นดีขึ้น	.04	“ความเจริญที่เพิ่มมากขึ้น เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น ตั้งแต่ มีถนนเส้นนี้เศรษฐกิจของชาวบ้าน ที่อยู่ริมถนนเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวเลย”	ผลกระทบด้าน เศรษฐกิจทำให้ การกระจาย ความเจริญ ให้กับท้องถิ่น ดีขึ้นเนื่องจาก คนในชุมชน มีชีวิตที่ดี ค้าขายอาชีพ ดีขึ้น นักท่องเที่ยวก็ เข้ามาเยอะ ขึ้นด้วย
		11	“...ด้านเศรษฐกิจ...แหลมสิงห์ คล้ายๆ เป็นเมืองปิด แต่พอเราได้ สะพานมา ก็กลายเป็นเมืองเปิดที่ สามารถเชื่อมต่อการท่องเที่ยว... การทำมาค้าขาย...นักท่องเที่ยว ก็เข้ามาเยอะ”	
	2. ที่ดินตามแนว ถนนมีราคาแพง ขึ้น	10	“ที่ดิน...เดิมราคาเป็นแสน...เวลา นี้...ห้าแสนแล้ว...”	ผลกระทบด้าน เศรษฐกิจทำให้ ที่ดินตามแนว ถนนมีราคา แพงขึ้น เนื่องจากมี ความสวยงาม ต่างจาก เมื่อก่อนถนน เป็นลูกรังไม่มี ใครอยากอยู่
		11	“...เดิมราคาเป็นแสน เวลานี้ริม ถนนไปถึงห้าแสนแล้ว...”	
		01A	“..ตอนนี้ราคาที่ดินบริเวณหาดคุ้ง วิมาน ไร่ละประมาณ 9 ล้านบาท แต่ก่อนไม่กี่แสน เมื่อก่อนตอน 8 ปี ที่แล้ว ถนนเส้นนี้เป็นถนนลูกรังไม่ มีใครอยากอยู่”	

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
3. มีสถาน ประกอบการ ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น		02	“รีสอร์ทที่ผมนับได้เนี่ยมีไม่ถึงสิบ แห่งนะฮะ ไม่ถึงสิบแห่ง ปัจจุบันนี้ ผมวิ่งตรวจถนนทุกวันผมยังจำไม่ได้ ว่ามีทั้งหมดกี่แห่ง มันนับไม่ถ้วน จริง ๆ เลย ผมว่าน่าจะผลอ ๆ ถึง เป็นร้อยนะ เพราะว่ามีเกิดขึ้นใหม่ มากมายเลยทั้งในรูปแบบที่เป็น รีสอร์ท ที่เป็นโรงแรมธุรกิจโรงแรม โดยตรงกับที่ชาวบ้านผันตัวเอง มาทำเป็นรีสอร์ท...”	ผลกระทบด้าน เศรษฐกิจทำให้ มีสถาน ประกอบการ ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น ทั้งรีสอร์ท โรงแรม ร้านค้า ร้านอาหาร มีเพิ่มมากขึ้น
		17	“มันน่าจะเพิ่มขึ้นนะครับ แต่ก่อน ร้านค้า ร้านขายกับข้าวมีไม่กี่แห่ง แต่เดี๋ยวนี้มีเป็นสิบร้านแล้ว...”	
		09	“เรื่องเศรษฐกิจ...ไม่ใช่เฉพาะ เศรษฐกิจชุมชนเท่านั้น...ในเรื่อง ของนักลงทุนที่จะไปลงทุนในเรื่อง ของร้านอาหาร เรื่องของที่พัก...”	
		01C	“แต่ถ้าถามว่าสร้างถนนเส้นนี้ เสร็จสิ้นแล้วดีไหม มันก็ดีขึ้นนะ หลังจากสร้างถนนเสร็จ อย่างเช่น มีรีสอร์ทเกิดขึ้น มีที่พักเพิ่มมาก ขึ้น”	
4. การขนส่งสินค้า เกษตร ประมง สะดวกขึ้น		17	“...ถ้าคิดเฉลี่ยแล้ว ประหยัด ประมาณ 500 บาทต่อเที่ยว”	ผลกระทบด้าน เศรษฐกิจทำให้ การขนส่ง สินค้า เกษตร ประมง สะดวก

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
				ขึ้น ประหยัด ค่าใช้จ่าย
5. ค่าครองชีพ สูงขึ้น ของกิน ของใช้ราคาแพงขึ้น		01	... “มันเจริญแล้วราคาของกิน ของใช้ก็แพงขึ้น”	ผลกระทบด้าน เศรษฐกิจทำให้ ค่าครองชีพ สูงขึ้น ของกิน ของใช้ราคา แพงขึ้น จึงทำ ให้ชุมชน มีความเจริญ มากขึ้น

จากผลการตอบแบบสอบถามผลกระทบจากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด และผลการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ ด้านเศรษฐกิจ ปรากฏว่า ผลกระทบในเชิงบวกมีผลค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากการกระจายความเจริญให้กับท้องถิ่นดีขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดี มีสถานที่ท่องเที่ยวไว้ทำมาค้าขาย ที่ดินตามแนวถนนมีราคาแพงเนื่องจากสภาพถนนที่ดีขึ้นกว่าจากเมื่อก่อน นอกจากนี้ยังมีสถานประกอบการใหม่ ๆ ทั้งในรูปแบบรีสอร์ท โรงแรม ร้านอาหาร และที่พัก การขนส่งสินค้า เกษตร ประมงสะดวกขึ้นทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่วนผลกระทบในเชิงลบมีผลค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ซึ่งพบว่าค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงตามไปด้วย

4. ด้านสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) เกิดมลภาวะทางเสียง เนื่องจากปริมาณสัญจรมากขึ้น ทำให้หนวกหู รำคาญ 2) เกิดมลพิษในอากาศจากท่อไอเสียรถเป็นอันตรายต่อสุขภาพ 3) ปัญหาการจราจรหนาแน่น 4) ปัญหาความปลอดภัยของชาวบ้านที่ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ในการเดินทาง และ 5) มีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น แสดงดังตารางที่ 18

ตารางที่ 18 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>	ระดับผลกระทบ
ผลกระทบ	2.98	.77	-16.68*	.00	ปานกลาง

* $p < .05$ (ค่าเกณฑ์ทดสอบ 3.41)

จากตารางที่ 18 ปรากฏว่า ผลการทดสอบค่าเฉลี่ยการประเมินผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ($M = 2.98$) ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($M = 3.41$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ค่า t เท่ากับ -16.68 ค่า p เท่ากับ .00 แสดงว่า ผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

ซึ่งสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ให้ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ดังตัวอย่างข้อความต่อไปนี้

ตารางที่ 19 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านสิ่งแวดล้อม จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล
จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
ด้าน สิ่งแวดล้อม	1. เกิดมลภาวะ ทางเสียง	01B	“ชุมชนของเราไม่ได้รับผลกระทบ ทางเสียงเลยครับ”	ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมทำ
	เนื่องจากปริมาณ รถสัญจรมากขึ้น	01A	“ตั้งแต่มีเนินนางพญาเกิดขึ้นก็มี ผลกระทบแหล่งธรรมชาติ	ให้เกิดมลภาวะ ทางเสียง
	ทำให้หนวกหู รำคาญ		เพราะว่าก่อนหน้านั้นมีภูเขาสูงแต่ ตอนนี้ทำลายป่าลงไปเยอะ”	เนื่องจาก ปริมาณรถ
		01B	“..อย่างงานก่อน ๆ ที่จัด MC 2 ครั้ง การจราจรมันแน่นเกินไป จนเดินทางไม่ได้ เสียงก็ดัง แล้ว ผลกระทบก็เกิดกับชาวบ้าน..”	สัญญาณมากขึ้น ทำให้หนวกหู รำคาญ จากการจัด

ตารางที่ 19 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
				งานต่าง ๆ ซึ่ง ชาวบ้านได้รับ ผลกระทบมาก ที่สุด
2. เกิดมลพิษใน อากาศจากท่อไอเสีย รถเป็นอันตราย ต่อสุขภาพ		10	“ตอนปั่นจักรยานรถเยอะ บางคนก็หลบให้ บางคนท่ ก็ดังไม่เห็นใจคนปั่น จักรยาน”	ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อมทำให้ เกิดมลพิษใน อากาศจากท่อ ไอเสียรถเป็น อันตรายต่อ สุขภาพ เนื่องจาก จำนวนรถของ นักท่องเที่ยวเยอะ ขึ้นบางคนก็หลบ ให้บางคนก็ไม่เห็น ใจคนปั่นจักรยาน
3. ปัญหาการจราจร หนาแน่น		13 02	“รถของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น มหาศาล..” “...ถ้ามีรถประจำทางขนาด ใหญ่วิ่ง ผมว่ามันจะไม่ เหมาะกับสภาพของถนนที่ เราออกแบบไว้เวลาสวนกัน จะรู้สึกเสียว ๆ ยกเว้นว่าเป็น รถตู้ รถสองแถว ยังพอได้ อยู่ ถ้าเป็นรถโดยสารประจำ ทางขนาดใหญ่ ผมคิดว่ามัน ไม่เหมาะกับถนน	ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม ทำให้ปัญหา การจราจร หนาแน่น เนื่องจากจำนวน รถของ นักท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นมาก

ตารางที่ 19 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
			เส้นนี้ชะงะ แล้วก็ยิ่งจะก่อให้เกิด อันตรายขึ้น..”	และรถประจำ ทางที่มีขนาด ใหญ่ซึ่งไม่ เหมาะกับถนน เส้นนี้เนื่องจาก ถนนเส้นนี้ เป็นทางที่ ค่อนข้างแคบ
4. ปัญหาความ ปลอดภัยของ ชาวบ้านที่ใช้ รถจักรยานยนต์ ในการเดินทาง		02	“..ปัญหาที่ตามมาก็คือ หลังจากที่ การออกกำลังกายโดยการปั่น จักรยานบูมมากเนี่ย การสัญจร บนถนนก็ก่อให้เกิดอันตราย..”	ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม พบว่าปัญหา ความปลอดภัย ของชาวบ้าน ที่ใช้รถจักรยาน ยนต์ใน การเดินทางมี การสัญจรบน ถนนเยอะซึ่งจะ ก่อให้เกิด อันตรายได้
5. มีปริมาณขยะ เพิ่มขึ้น		13	“...ขยะเยอะขึ้นกว่าเดิม นักท่องเที่ยวทิ้งไม่เป็นที่เป็น ทาง...”	ผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม มีปริมาณขยะ เพิ่มขึ้น เนื่องจาก นักท่องเที่ยว ทิ้งขยะไม่เป็นที่

จากผลการตอบแบบสอบถามผลกระทบจากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด และผลการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ถึงผลกระทบจากการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ ด้านสิ่งแวดล้อม ปรากฏว่า ผลกระทบในเชิงบวกมีผลค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ทำให้เกิดมลภาวะทางเสียงเนื่องจากปริมาณรถสัญจรมากขึ้น ทำให้หนวกหู รำคาญ มีเสียงที่ดังซึ่งชาวบ้านได้รับผลกระทบอย่างมาก นอกจากนี้ยังเกิดมลพิษในอากาศจากท่อไอเสียรถเป็นอันตรายต่อสุขภาพอีกทั้งปัญหาการจราจรที่หนาแน่นจากจำนวนรถของนักท่องเที่ยว รถประจำทาง ส่วนปัญหาความปลอดภัยของชาวบ้านที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมีการปั่นจักรยานยนต์ค่อนข้างเยอะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์ได้ และยังมีปริมาณขยะเพิ่มขึ้นเนื่องจากนักท่องเที่ยวทิ้งขยะไม่เป็นที่เป็นทาง

5. ด้านการท่องเที่ยว

การประเมินผลกระทบด้านการท่องเที่ยว ประกอบด้วย 7 ด้าน ดังนี้ 1) ถนนทำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น 2) มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น 3) เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก รีสอร์ท สปา 4) มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 5) มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่น งานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่ 6) ท่องถิ่นมีรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยว และ 7) ภูมิทัศน์ของท้องถิ่นสวยงามขึ้น แสดงดังตารางที่ 20

ตารางที่ 20 การทดสอบ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบด้านการท่องเที่ยว

จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>	ระดับผลกระทบ
ผลกระทบ	4.06	.72	26.60*	.00	มาก

* $p < .05$ (ค่าเกณฑ์ทดสอบ 3.41)

จากตารางที่ 20 ปรากฏว่า ผลการทดสอบค่าเฉลี่ยการประเมินผลกระทบในด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ($M = 4.06$) สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ($M = 3.41$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ค่า t เท่ากับ 26.60 ค่า p เท่ากับ .00 แสดงว่า ผลกระทบในด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีผลกระทบอยู่ในระดับมาก

ซึ่งสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ให้ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ดังตัวอย่างข้อความต่อไปนี้

ตารางที่ 21 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก ด้านการท่องเที่ยว จากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล
จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
ด้านการ ท่องเที่ยว	1. ถนนทำให้เข้าถึง แหล่งท่องเที่ยวได้ สะดวกขึ้น	01A	“เกิดจากการสร้างถนนเส้นนี้ขึ้น มีความเจริญมากยิ่งขึ้น รถทัวร์ นักท่องเที่ยวก็มีเยอะมากขึ้น”	ผลกระทบด้าน การท่องเที่ยว ถนนทำให้ เข้าถึงแหล่ง ท่องเที่ยวได้ สะดวกขึ้น มีความเจริญ มากกว่าเดิม
	2. มีแหล่ง ท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น	03	“...เนีนนางพญา มันสวยไง ดีกว่า เดิมเยอะ นักท่องเที่ยวเขาก็ชอบมา ถ่ายรูป เพราะถนนมันสวยไง สะพานก็สวย จุดชมวิว จุดพัก รถ...”	ผลกระทบด้าน การท่องเที่ยว ทำให้มีแหล่ง ท่องเที่ยว ใหม่ ๆ เกิดขึ้น
		13	“...ตอนนี้ที่กำลัง Hot ที่สุดของ แหลมสิงห์คือโฮมสเตย์...”	สถานที่ ท่องเที่ยวสวย ทำให้ นักท่องเที่ยว อยากเที่ยว
	3. เกิดธุรกิจที่ เกี่ยวข้องกับการ ท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของ ที่ระลึก รีสอร์ทสปา	17	“แต่ก่อนร้านค้า ร้านขายกับข้าว มีไม่กี่แห่ง แต่เดี๋ยวนี้มีเป็นสิบร้าน แล้ว”	ผลกระทบด้าน การท่องเที่ยว ทำให้เกิดธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับ การท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของ

ตารางที่ 21 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
				ที่ระลึก รีสอร์ทสปา มีจำนวนเพิ่ม มากขึ้น
4. มีจำนวน นักท่องเที่ยวเพิ่ม มากขึ้น		01A	“..เกิดจากการสร้างถนนเส้นนี้ขึ้น มีความเจริญมากยิ่งขึ้น รถทัวร์ นักท่องเที่ยวก็มีเยอะมากขึ้น”	ผลกระทบด้าน การท่องเที่ยว ทำให้มีจำนวน นักท่องเที่ยว เพิ่มมากขึ้น
		02	“นักท่องเที่ยวเมื่อก่อนนี้จะ มีเฉพาะเสาร์ - อาทิตย์ กับช่วง วันหยุดยาว แต่ปัจจุบันก็ไม่ใช่ว่า วันธรรมดาก็มีคนนะ ยิ่งถ้าเป็นช่วง ปิดเทอม หรือ อะไรก็มี คือ จะแตกต่างกันมาก...”	ถนนเส้นนี้ มีความเจริญ ที่พิกมีเพิ่มมาก ขึ้นทำให้
		01C	“...จากรถ 100 คัน มาที่นี้ก็ 20 คันอย่างน้อย แต่ถ้าถามว่าสร้าง ถนนเส้นนี้เสร็จสิ้นแล้วดีไหม มันก็ ดีขึ้นนะ หลังจากสร้างถนนเสร็จ อย่างเช่นชาวบ้านในพื้นที่ ที่มีพื้นที่ ในการขายของมากขึ้น มีรีสอร์ท เกิดขึ้น มีที่พักเพิ่มมากขึ้น มีคนมา เที่ยวเยอะขึ้น นักท่องเที่ยวมาก ขึ้น”	เป็นที่สนใจต่อ นักท่องเที่ยว
5. มีกิจกรรมที่ เกี่ยวเนื่องกับ การท่องเที่ยวเพิ่ม มากขึ้น เช่น		16	“กิจกรรมทางน้ำ และยังมีสวน ผลไม้ที่เปิดให้เข้าชม”	ผลกระทบด้าน การท่องเที่ยว

ตารางที่ 21 (ต่อ)

ผลกระทบ	ประเด็น	รหัสผู้ให้ ข้อมูลหลัก	ข้อมูลสนับสนุน	ข้อความเชิง วิเคราะห์
งานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่		02	“...ชมรมจักรยานก็เพิ่มขึ้นอย่าง มากมายนะ จากเดิมทีก็เป็นปั่นกัน ในหมู่บ้าน ในท้องถิ่น ก็เป็นเชิง กีฬา มีการแข่งขัน มีอะไรบ่อยและ จัดกิจกรรมอะไร สองล้ออินเลิฟ อะไรของเขานะ จักรยานคู่รักนะ จัดมา 2 ปีแล้วนะ ก็คิดว่าเขาน่าจะ มีทุกปี”	ทำให้ถนนเส้น นี้เป็นถนนที่ สวยงาม ใคร มาระยอง ก็พูดถึงและ อยากขับรถไป ดูการท่องเที่ยว มีทุกปี”
6. ท้องถิ่นมีรายได้ เพิ่มจาก การท่องเที่ยว		16	“เมื่อมีถนนสายนี้ก็ทำให้การ ท่องเที่ยวดีขึ้น ชาวบ้านก็สามารถ ขายของได้มากขึ้น มีที่พักจัดให้เป็น โฮมสเตย์ก็มีรายได้เพิ่มขึ้น...ก็ทำให้ เขามีรายได้ จากการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้น...”	ผลกระทบด้าน การท่องเที่ยว ท้องถิ่นมี รายได้เพิ่มจาก การท่องเที่ยว ชาวบ้านขาย ของได้กำไรดี
7. ภูมิทัศน์ของ ท้องถิ่นสวยงามขึ้น		01C	“...ดูพระอาทิตย์ตกตรงช่วงบริเวณ หาดเก็บตะวัน...”	ผลกระทบด้าน การท่องเที่ยว ภูมิทัศน์ของ ท้องถิ่น สวยงามขึ้นดู พระอาทิตย์ตก บริเวณหาด เก็บตะวัน

จากผลการตอบแบบสอบถามผลกระทบจากถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง
จันทบุรี และตราด และผลการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ถึงผลกระทบจาก

การก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ ด้านการท่องเที่ยว ปรากฏว่า ผลกระทบในเชิงบวกมีผลค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ถนนทำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้นเนื่องจากถนนเส้นนี้มีความเจริญ นักท่องเที่ยวก็เพิ่ม มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น เนินนางพญาเป็นจุดที่นักท่องเที่ยวชอบมากที่สุด อีกทั้งเกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่นร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก รีสอร์ทสปา มีเพิ่มขึ้นจากเดิมมาก จำนวนนักท่องเที่ยวก็เพิ่มมากขึ้น มาใช้บริการที่พักอาศัยตามรีสอร์ท มาเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวได้รับความนิยม และยังมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่นงานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่ ทำให้นักท่องเที่ยวได้ทำกิจกรรมร่วมกัน ท้องถิ่นก็มีรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยว ที่พักอาศัย โฮมสเตย์ ก็เป็นตัวทำรายได้ดีเช่นกัน และยังมีภูมิทัศน์ของท้องที่ถิ่นสวยงามขึ้นเหมาะแก่การพักผ่อน

ผลการประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ด้านประชาชนมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับมาก และทำให้การคมนาคม การขนส่งสะดวกสบายขึ้น ทำให้คนในชุมชนได้ประกอบอาชีพที่หลากหลายทำให้รายได้สูงขึ้น ส่วนผลกระทบในเชิงลบอยู่ในระดับปานกลาง มีการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนมากขึ้นกว่าเดิม ด้านสังคมมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับมาก ทำให้คนในท้องถิ่นได้ออกกำลังกายสุขภาพแข็งแรง มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองมากขึ้น และเกิดอาชีพใหม่เกี่ยวกับธุรกิจการท่องเที่ยวมากขึ้น ด้านเศรษฐกิจมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับมาก ทำให้ที่ดินมีราคาแพง มีสถานประกอบการใหม่ๆเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ส่วนผลกระทบในเชิงลบอยู่ในระดับปานกลาง พบว่าค่าครองชีพสูงขึ้นตามไปด้วย ด้านสิ่งแวดล้อมมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับปานกลาง ทำให้มีขยะมากขึ้น เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์มากขึ้น และการจราจรหนาแน่นจากนักท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดมลพิษทางอากาศ ด้านการท่องเที่ยวมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับมาก ทำให้ผู้ประกอบการใหม่เกิดขึ้นจำนวนมาก เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวใหม่ ๆ และยังมีกิจกรรมตามเทศกาลต่าง ๆ ทำให้นักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องทำให้รายได้ชุมชนสูงขึ้น รวมถึงรถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนาของผู้ใช้ถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

1. ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ

ตารางที่ 22 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ

	เพศ	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ด้านประชาชน	หญิง	413	3.71	.69	-.79	.43
	ชาย	467	3.75	.68		

จากตารางที่ 22 ผลการเปรียบเทียบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ ปรากฏว่า เพศหญิงมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.71 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .69 ส่วนเพศชายมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.75 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .68 เพศหญิง และเพศชายได้รับผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 23 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ

	เพศ	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ด้านเศรษฐกิจ	หญิง	413	3.94	.68	-2.03*	.04
	ชาย	467	4.03	.64		

* $p < .05$

จากตารางที่ 23 ผลการเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจของถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ ปรากฏว่า เพศหญิงมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.94 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .68 ส่วนเพศชายมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.03 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .64 เพศหญิง และเพศชาย มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายได้รับผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 24 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว
ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ

	เพศ	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ด้านสังคม	หญิง	413	3.64	.74	-1.36	.17
	ชาย	467	3.70	.68		

จากตารางที่ 24 ผลการเปรียบเทียบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ ปรากฏว่า เพศหญิงมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .74 ส่วนเพศชาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.70 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .68 เพศหญิง และเพศชายได้รับผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 25 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ

	เพศ	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ด้านสิ่งแวดล้อม	หญิง	413	3.03	.79	1.76	.08
	ชาย	467	2.94	.75		

จากตารางที่ 25 ผลการเปรียบเทียบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ ปรากฏว่า เพศหญิงมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.03 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .79 ส่วนเพศชายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.94 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .75 เพศหญิง และเพศชายได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 26 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ

	เพศ	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ด้านการท่องเที่ยว	หญิง	413	4.04	.75	-.89	.37
	ชาย	467	4.08	.70		

จากตารางที่ 26 ผลการเปรียบเทียบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ ปรากฏว่า เพศหญิงมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.04 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .75 ส่วนเพศชายมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.08 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .70 เพศหญิง และเพศชายได้รับผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยไม่แตกต่างกัน

ผลการเปรียบเทียบผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ ปรากฏว่า เพศแตกต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ส่วนด้านประชาชน ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการท่องเที่ยวไม่แตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1

2. ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ตารางที่ 27 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
ด้านประชาชน	เกษตรกร	140	3.75	.67
	รับจ้างทั่วไป	130	3.91	.71
	พนักงานบริษัท	107	3.64	.69
	นักเรียน/ นักศึกษา	95	3.74	.65
	ผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย	240	3.67	.67
	แม่บ้าน	51	3.50	.73

ตารางที่ 27 (ต่อ)

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น	98	3.73	.67
	ว่างงานและเกษียณอายุ	19	4.17	.53
	รวม	880	3.73	.68

จากตารางที่ 27 ปรากฏว่า ผู้ใช้ถนนส่วนใหญ่ มีอาชีพหลักเป็นผู้ประกอบธุรกิจ/ ค้าขาย จำนวน 240 คน (ร้อยละ 3.67) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .67 รองลงมาผู้ใช้ถนนประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 140 คน (ร้อยละ 3.75) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .67 ส่วนรับจ้างทั่วไป จำนวน 130 คน (ร้อยละ 3.91) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .71 พนักงานบริษัท จำนวน 107 คน (ร้อยละ 3.64) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .69 ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น จำนวน 98 (ร้อยละ 3.73) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .67 นักเรียน/ นักศึกษา จำนวน 95 คน (ร้อยละ 3.74) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .65 แม่บ้าน จำนวน 51 คน (ร้อยละ 3.50) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .73 ว่างงาน และเกษียณอายุ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 4.17) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .53

ตารางที่ 28 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	<i>df1</i>	<i>df2</i>	<i>p</i>
ด้านประชาชน	.73	7	872	.65

จากตารางที่ 28 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า *p* เท่ากับ .65 ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$) แสดงว่า ความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามอาชีพหลักไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 29 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านประชาชน	ระหว่างกลุ่ม	12.48	7	1.78	3.90*	.00
	ภายในกลุ่ม	398.97	872	.46		
	รวม	411.45	879			

* $p < .05$

จากตารางที่ 29 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่าง จำแนกตามอาชีพหลัก ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านประชาชนระหว่างกลุ่มแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยวิธีของ (LSD) ดังแสดงในตารางที่ 30

ตารางที่ 30 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก เป็นรายคู่

อาชีพหลัก	เกษตรกร	รับจ้างทั่วไป	พนักงานบริษัท	นักเรียน/นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	แม่บ้าน	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์การฯ	ว่างงานและเกษียณฯ	
	M	3.75	3.91	3.64	3.74	3.67	3.50	3.73	4.17
เกษตรกร	3.75	-	-.17*	.10	.00	.07	.25*	.02	-.43*
รับจ้างทั่วไป	3.91	-	-	.27*	.17	.24*	.42*	.18	-.26
พนักงานบริษัท	3.64	-	-	-	-.10	-.03	.15	-.09	-.53*
นักเรียน/นักศึกษา	3.74	-	-	-	-	.07	.25	.01	-.43*
ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	3.67	-	-	-	-	-	.18	-.06	-.50*

ตารางที่ 30 (ต่อ)

อาชีพหลัก		เกษตรกร	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน บริษัท	นักเรียน/ นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ ธุรกิจ/ ค้าขาย	แม่บ้าน	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การฯ	ว่างงาน และ เกษียณอายุ
	<i>M</i>	3.75	3.91	3.64	3.74	3.67	3.50	3.73	4.17
แม่บ้าน	3.50	-	-	-	-	-	-	-.23*	-.68*
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การฯ	3.73	-	-	-	-	-	-	-	-.44*
ว่างงาน และ เกษียณอายุ	4.17	-	-	-	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 30 จากการเปรียบเทียบรายคู่ผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ปรากฏว่า แตกต่างกัน 10 คู่ ได้แก่ อาชีพเกษตรกร กับ อาชีพแม่บ้าน อาชีพเกษตรกร กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ พนักงานบริษัท อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย อาชีพพนักงานบริษัท กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพนักเรียน/นักศึกษา กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพแม่บ้าน กับ อาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น อาชีพแม่บ้าน กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ และอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น กับ ว่างงาน และเกษียณอายุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 31 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
ด้านเศรษฐกิจ	เกษตรกร	140	4.04	.65
	รับจ้างทั่วไป	130	4.10	.69

ตารางที่ 31 (ต่อ)

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
	พนักงานบริษัท	107	3.92	.70
	นักเรียน/ นักศึกษา	95	3.95	.61
	ผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย	240	3.96	.64
	แม่บ้าน	51	3.73	.67
	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น	98	3.95	.65
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	19	4.49	.47
	รวม	880	3.98	.66

จากตารางที่ 31 ปรากฏว่า ผู้ใช้ถนนส่วนใหญ่ มีอาชีพหลักเป็นผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย จำนวน 240 คน (ร้อยละ 3.96) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .64 รองลงมาผู้ใช้ถนน ประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 140 คน (ร้อยละ 4.04) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .65 ส่วนรับจ้างทั่วไป จำนวน 130 คน (ร้อยละ 4.10) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .69 พนักงานบริษัท จำนวน 107 คน (ร้อยละ 3.92) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .70 ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น จำนวน 98 (ร้อยละ 3.95) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .65 นักเรียน/ นักศึกษา จำนวน 95 คน (ร้อยละ 3.95) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .61 แม่บ้าน จำนวน 51 คน (ร้อยละ 3.73) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .67 ว่างงาน และเกษียณอายุ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 4.49) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .47

ตารางที่ 32 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	<i>df1</i>	<i>df2</i>	<i>p</i>
ด้านเศรษฐกิจ	1.02	7	872	.41

จากตารางที่ 32 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า *p* เท่ากับ .41 ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$) แสดงว่า ความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามอาชีพหลักไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 33 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	11.01	7	1.57	3.68*	.00
	ภายในกลุ่ม	372.03	872	.43		
	รวม	384.04	879			

* $p < .05$

จากตารางที่ 33 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่าง จำแนกตามอาชีพหลัก ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยวิธีของ (LSD) ดังแสดงในตารางที่ 34

ตารางที่ 34 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก เป็นรายคู่

อาชีพหลัก	เกษตรกร	รับจ้างทั่วไป	พนักงานบริษัท	นักเรียน/นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	แม่บ้าน	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์การฯ	ว่างงานและเกษียณฯ
<i>M</i>	4.04	4.10	3.92	3.95	3.96	3.73	3.95	4.49
เกษตรกร	4.04	-	-.06	.12	.07	.30*	.09	-.46*
รับจ้างทั่วไป	4.10	-	-	.18*	.13	.36*	.15	-.40*
พนักงานบริษัท	3.92	-	-	-	-.04	.19	-.03	-.58*
นักเรียน/นักศึกษา	3.95	-	-	-	-.02	.21	.00	-.55*
ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	3.96	-	-	-	-	.23*	.02	-.50*

ตารางที่ 34 (ต่อ)

อาชีพหลัก	เกษตรกร	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน บริษัท	นักเรียน/ นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ ค้าขาย	แม่บ้าน	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การฯ	ว่างงาน และ เกษียณฯ	
	M	4.04	4.10	3.92	3.95	3.96	3.73	3.95	4.49
แม่บ้าน	3.73	-	-	-	-	-	-	-2.3*	-53*
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การฯ	3.95	-	-	-	-	-	-	-	-55*
ว่างงาน และ เกษียณอายุ	4.49	-	-	-	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 34 จากการเปรียบเทียบรายคู่ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ปรากฏว่า แตกต่างกัน 12 คู่ ได้แก่ อาชีพเกษตรกร กับ อาชีพแม่บ้าน อาชีพเกษตรกร กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพพนักงานบริษัท อาชีพรับจ้าง กับ แม่บ้าน อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพพนักงานบริษัท กับ อาชีพ ว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพนักเรียน/ นักศึกษา กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย กับ อาชีพแม่บ้าน อาชีพผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพแม่บ้าน กับ อาชีพข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ อาชีพแม่บ้าน กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ และอาชีพข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 35 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	n	M	SD
ด้านสังคม	เกษตรกร	140	3.68	.66
	รับจ้างทั่วไป	130	3.82	.69

ตารางที่ 35 (ต่อ)

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
	พนักงานบริษัท	107	3.60	.68
	นักเรียน/ นักศึกษา	95	3.81	.63
	ผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย	240	3.59	.75
	แม่บ้าน	51	3.42	.82
	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น	98	3.70	.71
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	19	3.81	.62
	รวม	880	3.67	.71

จากตารางที่ 35 ปรากฏว่า ผู้ใช้ถนนส่วนใหญ่ มีอาชีพหลักเป็นผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย จำนวน 240 คน (ร้อยละ 3.59) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .75 รองลงมาผู้ใช้ถนนประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 140 คน (ร้อยละ 3.68) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .66 ส่วนรับจ้างทั่วไป จำนวน 130 คน (ร้อยละ 3.82) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .69 พนักงานบริษัท จำนวน 107 คน (ร้อยละ 3.60) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .68 ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น จำนวน 98 คน (ร้อยละ 3.70) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .71 นักเรียน/ นักศึกษา จำนวน 95 คน (ร้อยละ 3.81) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .63 แม่บ้าน จำนวน 51 คน (ร้อยละ 3.42) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .82 ว่างงาน และเกษียณอายุ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 3.81) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .62

ตารางที่ 36 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	<i>df1</i>	<i>df2</i>	<i>p</i>
ด้านสังคม	1.62	7	872	.12

จากตารางที่ 36 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า *p* เท่ากับ .12 ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$) แสดงว่า ความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามอาชีพหลักไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 37 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านสังคม	ระหว่างกลุ่ม	10.41	7	1.49	2.99*	.00
	ภายในกลุ่ม	434.17	872	.50		
	รวม	444.58	879			

* $p < .05$

จากตารางที่ 37 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่าง จำแนกตามอาชีพหลัก ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านสังคมระหว่างกลุ่มแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยวิธีของ (LSD) ดังแสดงในตารางที่ 38

ตารางที่ 38 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก เป็นรายคู่

อาชีพหลัก	เกษตรกร	รับจ้างทั่วไป	พนักงานบริษัท	นักเรียน/นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	แม่บ้าน	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์การฯ	ว่างงานและเกษียณฯ	
	M	3.68	3.82	3.60	3.81	3.59	3.42	3.70	3.81
เกษตรกร	3.68	-	-.14	.08	-.13	.09	.26*	-.02	-.13
รับจ้างทั่วไป	3.82	-	-	.22*	.01	.23*	.40*	.12	.01
พนักงานบริษัท	3.60	-	-	-	-.21*	.01	.18	-.10	-.21
นักเรียน/นักศึกษา	3.81	-	-	-	-	.22*	.39*	.11	.00
ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	3.59	-	-	-	-	-	.17	-.10	-.21

ตารางที่ 38 (ต่อ)

อาชีพหลัก	เกษตรกร	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน บริษัท	นักเรียน/ นักศึกษา	ผู้ประกอบการ ธุรกิจ/ ค้าขาย	แม่บ้าน	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การฯ	ว่างงาน และ เกษียณอายุ	
	M	3.68	3.82	3.60	3.81	3.59	3.42	3.70	3.81
แม่บ้าน	3.42	-	-	-	-	-	-	-0.28*	-0.39*
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การฯ	3.70	-	-	-	-	-	-	-	-0.11
ว่างงาน และ เกษียณอายุ	3.81	-	-	-	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 38 จากการเปรียบเทียบรายคู่ผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ปรากฏว่า แตกต่างกัน 9 คู่ ได้แก่ อาชีพเกษตรกร กับ อาชีพแม่บ้าน อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพพนักงานบริษัท อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพแม่บ้าน อาชีพพนักงานบริษัท กับ อาชีพนักเรียน/ นักศึกษา อาชีพนักเรียน/ นักศึกษา กับ อาชีพผู้ประกอบการธุรกิจ/ ค้าขาย อาชีพนักเรียน/ นักศึกษา กับ อาชีพแม่บ้าน อาชีพแม่บ้าน กับ อาชีพข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น และอาชีพแม่บ้าน กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 39 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	n	M	SD
ด้านสิ่งแวดล้อม	เกษตรกร	140	2.94	.70
	รับจ้างทั่วไป	130	3.04	.82
	พนักงานบริษัท	107	3.05	.80

ตารางที่ 39 (ต่อ)

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
	นักเรียน/ นักศึกษา	95	2.98	.75
	ผู้ประกอบการ/ ค้าขาย	240	2.90	.72
	แม่บ้าน	51	3.03	.84
	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น	98	2.98	.88
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	19	3.18	.71
	รวม	880	2.98	.78

จากตารางที่ 39 ปรากฏว่า ผู้ใช้ถนนส่วนใหญ่ มีอาชีพหลักเป็นผู้ประกอบการ/ ค้าขาย จำนวน 240 คน (ร้อยละ 2.90) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .72 รองลงมาผู้ใช้ถนนประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 140 คน (ร้อยละ 2.94) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .70 ส่วนรับจ้างทั่วไป จำนวน 130 คน (ร้อยละ 3.04) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .82 พนักงานบริษัท จำนวน 107 คน (ร้อยละ 3.05) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .80 ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น จำนวน 98 (ร้อยละ 2.98) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .88 นักเรียน/ นักศึกษา จำนวน 95 คน (ร้อยละ 2.98) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .75 แม่บ้าน จำนวน 51 คน (ร้อยละ 3.03) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .84 และ ว่างงาน และเกษียณอายุ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 3.18) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .71

ตารางที่ 40 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่

เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	<i>df1</i>	<i>df2</i>	<i>p</i>
ด้านสิ่งแวดล้อม	1.57	7	872	.14

จากตารางที่ 40 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า *p* เท่ากับ .14 ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$) แสดงว่า ความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามอาชีพหลักไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 41 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	3.70	7	.53	.89	.51
	ภายในกลุ่ม	517.89	872	.59		
	รวม	521.58	879			

จากตารางที่ 41 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่าง จำแนกตามอาชีพหลัก ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 42 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	อาชีพหลัก	n	M	SD
ด้านการท่องเที่ยว	เกษตรกร	140	4.05	.71
	รับจ้างทั่วไป	130	4.21	.69
	พนักงานบริษัท	107	3.97	.79
	นักเรียน/ นักศึกษา	95	4.04	.68
	ผู้ประกอบการ/ ค้าขาย	240	4.04	.71
	แม่บ้าน	51	3.82	.79
	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น	98	4.03	.70
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	19	4.59	.43
	รวม	880	4.06	.72

จากตารางที่ 42 ปรากฏว่า ผู้ใช้ถนนส่วนใหญ่ มีอาชีพหลักเป็นผู้ประกอบการ/ ค้าขาย จำนวน 240 คน (ร้อยละ 4.04) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .71 รองลงมาผู้ใช้ถนนประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 140 คน (ร้อยละ 4.05) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .71 ส่วนรับจ้างทั่วไป จำนวน 130 คน (ร้อยละ 4.21) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .69 พนักงานบริษัท

จำนวน 107 คน (ร้อยละ 3.97) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .79 ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น จำนวน 98 คน (ร้อยละ 4.03) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .70 นักเรียน/ นักศึกษา จำนวน 95 คน (ร้อยละ 4.04) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .68 แม่บ้าน จำนวน 51 คน (ร้อยละ 3.82) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .79 และ ว่างงานและ เกษียณอายุจำนวน 19 คน (ร้อยละ 4.59) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .43

ตารางที่ 43 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่
เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	df1	df2	p
ด้านการท่องเที่ยว	2.49	7	872*	.02

* $p < .05$

จากตารางที่ 43 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่
เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า p เท่ากับ .02 แสดงว่า ความ
แปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามอาชีพหลักแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 44 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว
ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

ผลกระทบ	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	12.55	7	1.79	3.52*	.00
	ภายในกลุ่ม	444.26	872	.51		
	รวม	456.82	879			

* $p < .05$

จากตารางที่ 44 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่าง จำแนกตาม
อาชีพหลัก ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านการท่องเที่ยวระหว่างกลุ่มแตกต่างกัน
อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยวิธีของ (LSD) ดังแสดงในตารางที่ 45

ตารางที่ 45 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก เป็นรายคู่

อาชีพหลัก	เกษตรกร	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน บริษัท	นักเรียน/ นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ ธุรกิจ/ ค้าขาย	แม่บ้าน	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การฯ	ว่างงาน และ เกษียณอายุ	
	M	4.05	4.21	3.97	4.04	4.04	3.82	4.03	4.59
เกษตรกร	4.05	-	-.16	.08	.02	.01	.24	.02	-.54*
รับจ้าง ทั่วไป	4.21	-	-	.24	.18	.17	.40	.18	-.37
พนักงาน บริษัท	3.97	-	-	-	-.06	-.07	.16	-.06	-.62*
นักเรียน/ นักศึกษา	4.04	-	-	-	-	-.01	.22	.00	-.55*
ผู้ประกอบการ ธุรกิจ/ ค้าขาย	4.04	-	-	-	-	-	.23	.01	-.55*
แม่บ้าน	3.82	-	-	-	-	-	-	-.22	-.77*
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การฯ	4.03	-	-	-	-	-	-	-	-.56*
ว่างงาน และ เกษียณอายุ	4.59	-	-	-	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 45 จากการเปรียบเทียบรายคู่ผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ปรากฏว่า มีความแตกต่างกัน 6 คู่ ได้แก่ อาชีพเกษตรกร กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพพนักงานบริษัท กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพนักเรียน/ นักศึกษา กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพผู้ประกอบการ ธุรกิจ/ ค้าขาย กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อาชีพแม่บ้าน กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ

และอาชีพข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น กับ อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก พบคู่ที่แตกต่างกัน คือ ด้านประชาชน 10 คู่ ด้านเศรษฐกิจ 12 คู่ ด้านสังคม 9 คู่ และด้านการท่องเที่ยว 6 คู่ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ .05 ส่วนด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานข้อที่ 2

3. ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา

ตารางที่ 46 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา

ผลกระทบ	ภูมิลำเนา	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
ด้านประชาชน	ระยอง	316	3.82	.75
	จันทบุรี	347	3.71	.62
	ตราด	37	3.81	.58
	จังหวัดอื่น ๆ	180	3.62	.69
	รวม	880	3.73	.68

จากตารางที่ 46 ปรากฏว่า ผู้ที่ใช้ถนนส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาที่อาศัยอยู่จังหวัดจันทบุรี จำนวน 347 คน (ร้อยละ 3.71) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .62 รองลงมาผู้ใช้ถนนที่อาศัยอยู่จังหวัดระยอง จำนวน 316 คน (ร้อยละ 3.8) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .75 อาศัยอยู่ที่จังหวัดอื่น ๆ จำนวน 180 คน (ร้อยละ 3.62) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .69 และอาศัยอยู่จังหวัดตราด จำนวน 37 คน (ร้อยละ 3.81) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .58

ตารางที่ 47 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	df1	df2	p
ด้านประชาชน	8.72	3	876*	.00

* $p < .05$

จากตารางที่ 47 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า p เท่ากับ .00 แสดงว่าความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามภูมิภาคแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 48 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านประชาชน	ระหว่างกลุ่ม	5.10	3	1.70	3.66*	.01
	ภายในกลุ่ม	406.35	876	.46		
	รวม	411.45	879			

* $p < .05$

จากตารางที่ 48 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่าง จำแนกตามภูมิภาค ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านประชาชนระหว่างกลุ่มแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยวิธีของ (LSD) ดังแสดงในตารางที่ 49

ตารางที่ 49 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่
เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค
เป็นรายคู่

ภูมิภาค	ระยอง	จันทบุรี	ตราด	จังหวัดอื่น ๆ	
ภูมิภาค	<i>M</i>	3.82	3.71	3.81	3.62
ระยอง	3.82	-	.11	.01	.20*
จันทบุรี	3.71	-	-	-.10	.09
ตราด	3.81	-	-	-	.19
จังหวัดอื่น ๆ	3.62	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 49 จากการเปรียบเทียบรายคู่ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ปรากฏว่า แตกต่างกัน 1 คู่ ได้แก่ จังหวัดระยอง กับ จังหวัดอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 50 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่
เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ผลกระทบ	ภูมิภาค	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
ด้านสังคม	ระยอง	316	3.69	.73
	จันทบุรี	347	3.66	.71
	ตราด	37	3.71	.71
	จังหวัดอื่น ๆ	180	3.64	.69
	รวม	880	3.67	.71

จากตารางที่ 50 ปรากฏว่า ผู้ที่ใช้ถนนส่วนใหญ่มีภูมิภาคที่อาศัยอยู่จังหวัดจันทบุรี จำนวน 347 คน (ร้อยละ 3.66) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .71 รองลงมาผู้ใช้นที่อาศัยอยู่จังหวัดระยอง จำนวน 316 คน (ร้อยละ 3.69) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .73 อาศัยอยู่ที่จังหวัดอื่น ๆ จำนวน 180 คน (ร้อยละ 3.64) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .69

และอาศัยอยู่จังหวัดตราด จำนวน 37 คน (ร้อยละ 3.71) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .71

ตารางที่ 51 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	df1	df2	p
ด้านสังคม	.66	3	876	.58

จากตารางที่ 51 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า p เท่ากับ .58 ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$) แสดงว่า ความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามภูมิลำเนาไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 52 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสังคมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิลำเนา

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านสังคม	ระหว่างกลุ่ม	.41	3	.14	.27	.85
	ภายในกลุ่ม	444.17	876	.51		
	รวม	444.58	879			

จากตารางที่ 52 ปรากฏว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างจำแนกตามภูมิลำเนา ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านสังคมระหว่างกลุ่มไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 53 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนน
สร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตาม
ภูมิภาค

ผลกระทบ	ภูมิภาค	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
ด้านเศรษฐกิจ	ระยอง	316	4.07	.66
	จันทบุรี	347	3.98	.67
	ตราด	37	4.10	.58
	จังหวัดอื่น ๆ	180	3.83	.64
	รวม	880	3.98	.66

จากตารางที่ 53 ปรากฏว่า ผู้ที่ใช้ถนนส่วนใหญ่มีภูมิภาคที่อาศัยอยู่จังหวัดจันทบุรี
จำนวน 347 คน (ร้อยละ 3.98) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .67 รองลงมาผู้ใช้น
ที่อาศัยอยู่จังหวัดระยอง จำนวน 316 คน (ร้อยละ 4.07) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .66
อาศัยอยู่ที่จังหวัดอื่น ๆ จำนวน 180 คน (ร้อยละ 3.83) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .64
และอาศัยอยู่จังหวัดตราด จำนวน 37 คน (ร้อยละ 4.10) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .58

ตารางที่ 54 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว
ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	<i>df1</i>	<i>df2</i>	<i>p</i>
ด้านเศรษฐกิจ	.84	3	876	.47

จากตารางที่ 54 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่
เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า *p* เท่ากับ .47 ไม่มีนัยสำคัญ
ทางสถิติ ($p > .05$) แสดงว่า ความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามภูมิภาคไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 55 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่
เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	7.09	3	2.36	5.49*	.00
	ภายในกลุ่ม	376.95	876	.43		
	รวม	384.04	879			

* $p < .05$

จากตารางที่ 55 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่าง จำแนกตามภูมิภาค ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยวิธีของ (LSD) ดังแสดงในตารางที่ 56

ตารางที่ 56 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านเศรษฐกิจของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค เป็นรายคู่

ภูมิภาค	ระยอง	จันทบุรี	ตราด	จังหวัดอื่น ๆ	
ภูมิภาค	M	4.07	3.98	4.10	3.83
ระยอง	4.07	-	.09	-.03	.24*
จันทบุรี	3.98	-	-	-.12	.15*
ตราด	4.10	-	-	-	.27*
จังหวัดอื่น ๆ	3.83	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 56 จากการเปรียบเทียบรายคู่ผลกระทบด้านประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ปรากฏว่า แตกต่างกัน 3 คู่ ได้แก่ จังหวัด

ระยอง กับ จังหวัดอื่น ๆ จังหวัดจันทบุรี กับ จังหวัดอื่น ๆ และจังหวัดตราด กับ จังหวัดอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 57 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ผลกระทบ	ภูมิภาค	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
ด้านสิ่งแวดล้อม	ระยอง	316	3.09	.74
	จันทบุรี	347	2.97	.78
	ตราด	37	2.78	.72
	จังหวัดอื่น ๆ	180	2.83	.80
	รวม	880	2.98	.77

จากตารางที่ 57 ปรากฏว่า ผู้ที่ใช้ถนนส่วนใหญ่มีภูมิภาคที่อาศัยอยู่จังหวัดจันทบุรี จำนวน 347 คน (ร้อยละ 2.97) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .78 รองลงมาผู้ใช้นที่อาศัยอยู่จังหวัดระยอง จำนวน 316 คน (ร้อยละ 3.09) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .74 อาศัยอยู่ที่จังหวัดอื่น ๆ จำนวน 180 คน (ร้อยละ 2.83) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .80 และ อาศัยอยู่จังหวัดตราด จำนวน 37 คน (ร้อยละ 2.78) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .72

ตารางที่ 58 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	<i>df1</i>	<i>df2</i>	<i>p</i>
ด้านสิ่งแวดล้อม	1.45	3	876	.23

จากตารางที่ 58 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า *p* เท่ากับ .23 ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ (*p* > .05) แสดงว่า ความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามภูมิภาคไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 59 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	9.00	3	3.00	5.13*	.00
	ภายในกลุ่ม	512.57	876	.59		
	รวม	521.58	879			

* $p < .05$

จากตารางที่ 59 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่าง จำแนกตามภูมิภาค ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างกลุ่มแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยวิธีของ (LSD) ดังแสดงในตารางที่ 60

ตารางที่ 60 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค เป็นรายคู่

ภูมิภาค	ระยอง	จันทบุรี	ตราด	จังหวัดอื่น ๆ	
ภูมิภาค	M	3.09	2.97	2.78	2.83
ระยอง	3.09	-	.11	.30*	.26*
จันทบุรี	2.97	-	-	.19	.14*
ตราด	2.78	-	-	-	-.05
จังหวัดอื่น ๆ	2.83	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 60 จากการเปรียบเทียบรายคู่ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ปรากฏว่า มีความแตกต่างกัน 3 คู่

ได้แก่ จังหวัดระยอง กับ จังหวัดตราด จังหวัดระยอง กับ จังหวัดอื่น ๆ และจังหวัดจันทบุรี กับ จังหวัดอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 61 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ผลกระทบ	ภูมิภาค	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
ด้านการท่องเที่ยว	ระยอง	316	4.07	.75
	จันทบุรี	347	4.08	.66
	ตราด	37	4.25	.62
	จังหวัดอื่น ๆ	180	3.95	.79
	รวม	880	4.06	.72

จากตารางที่ 61 ปรากฏว่า ผู้ที่ใช้ถนนส่วนใหญ่มีภูมิภาคที่อาศัยอยู่จังหวัดจันทบุรี จำนวน 347 คน (ร้อยละ 4.08) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .66 รองลงมาผู้ที่ใช้ถนนที่อาศัยอยู่จังหวัดระยอง จำนวน 316 คน (ร้อยละ 4.07) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .75 อาศัยอยู่ที่จังหวัดอื่น ๆ จำนวน 180 คน (ร้อยละ 3.95) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .79 และอาศัยอยู่จังหวัดตราด จำนวน 37 คน (ร้อยละ 4.25) และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .62

ตารางที่ 62 การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ตัวแปรตาม	Levene Statistic	<i>df1</i>	<i>df2</i>	<i>p</i>
ด้านการท่องเที่ยว	8.34	3	876*	.00

* $p < .05$

จากตารางที่ 62 ปรากฏว่า ผลการทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ให้ค่า *p* เท่ากับ .00 แสดงว่าความแปรปรวนระหว่างกลุ่มจำแนกตามภูมิภาคแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 63 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบด้านการท่องเที่ยวของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ผลกระทบ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p
ด้านการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	3.92	3	1.31	2.53	.06
	ภายในกลุ่ม	452.90	876	.52		
	รวม	456.82	879			

จากตารางที่ 63 ปรากฏว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างจำแนกตามภูมิภาค ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยของผลกระทบด้านการท่องเที่ยวระหว่างกลุ่มไม่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค พบคู่ที่แตกต่างกัน คือ ด้านประชาชน 1 คู่ ด้านเศรษฐกิจ 3 คู่ และด้านสิ่งแวดล้อม 3 คู่ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ส่วนด้านสังคม กับ ด้านการท่องเที่ยวไม่แตกต่างกัน **ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 3**

ผลการเปรียบเทียบผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ อาชีพหลัก และภูมิภาค ปรากฏว่า เพศที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยเกี่ยวผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ด้านเศรษฐกิจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ด้านประชาชน ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน อาชีพหลักที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ด้านประชาชน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านการท่องเที่ยว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ด้านสิ่งแวดล้อม ไม่แตกต่างกัน ภูมิภาคที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ด้านประชาชน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ด้านสังคม ด้านการท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย ซึ่งเป็นการวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Method) โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากโครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรอบเลียบริมชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด มาใช้ในการวิเคราะห์ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวได้มาจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ประกอบด้วยสมาชิกในชุมชน นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการ ที่ใช้บริการถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย จำนวน 880 คน และกลุ่มผู้ให้ข้อมูลผ่านการสัมภาษณ์ จำนวน 17 คน ดำเนินการเก็บข้อมูลการวิจัยเชิงปริมาณระหว่างเดือนมีนาคม – เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2558 ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพได้สัมภาษณ์ระหว่างเดือนเมษายน – เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2558 สำหรับตัวแปรที่ศึกษา ประกอบด้วย 1) ตัวแปรต้น ซึ่งเป็นลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้ถนน มี 3 ตัวแปร ได้แก่ เพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา และ 2) ตัวแปรตาม มี 1 ตัวแปร คือ ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย ทั้ง 5 ด้าน ดังนี้ ด้านประชาชน ด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการท่องเที่ยว เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างจากโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรอบเลียบริมชายฝั่งทะเลจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ใช้ค่าเฉลี่ย ความถี่ และร้อยละ นอกจากนี้ยังวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของผลกระทบ โดยใช้สถิติ One – way ANOVA ด้วยการใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา

สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

1. ผลการประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทย ด้านประชาชนมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับมาก และทำให้การคมนาคม การขนส่งสะดวกสบายขึ้น คนในชุมชนได้ประกอบอาชีพที่หลากหลายทำให้รายได้สูงขึ้น ส่วนผลกระทบในเชิงลบอยู่ในระดับปานกลาง มีการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนมากขึ้นกว่าเดิม ด้านสังคมมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับมาก ทำให้คนในท้องถิ่นได้ออกกำลังกายสุขภาพแข็งแรง มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองมากขึ้น และเกิดอาชีพใหม่เกี่ยวกับธุรกิจการท่องเที่ยวมากขึ้น ด้านเศรษฐกิจมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับมาก ทำให้ที่ดินมีราคาแพง มีสถานประกอบการใหม่ ๆ

เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ส่วนผลกระทบในเชิงลบอยู่ในระดับมาก พบว่าค่าครองชีพสูงขึ้นตามไปด้วยด้านสิ่งแวดล้อมมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับปานกลาง ทำให้มีขยะมากขึ้น เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์มากขึ้น และการจรรยาบรรณแน่นจากนักท่องเที่ยวส่งผลให้เกิดมลพิษทางอากาศ ด้านการท่องเที่ยวมีผลกระทบในเชิงบวกอยู่ในระดับมาก ทำให้ผู้ประกอบการใหม่เกิดขึ้นจำนวนมาก เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวใหม่ๆ และยังมีกิจกรรมตามเทศกาลต่าง ๆ ทำให้นักท่องเที่ยวอยากเที่ยวต่อเนื่องทำให้รายได้ชุมชนสูงขึ้น รวมถึงรถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย

2. ผลการเปรียบเทียบผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย จำแนกตามเพศ ปรากฏว่า ผู้ใช้ถนนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย เพศที่ต่างกันมีค่าเฉลี่ยเกี่ยวผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ด้านเศรษฐกิจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ด้านประชาชน ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน เมื่อจำแนกตามอาชีพหลัก ปรากฏว่า อาชีพหลักที่ต่างกันมีผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ด้านประชาชน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านการท่องเที่ยว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ด้านสิ่งแวดล้อม ไม่แตกต่างกัน และจำแนกตามภูมิลำเนา ปรากฏว่า ภูมิลำเนาที่ต่างกันมีผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ด้านประชาชน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ด้านสังคม ด้านการท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน

อภิปรายผลการวิจัย

จากการสรุปผลการศึกษาค้นคว้า การวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

1. จากการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบแต่ละด้านของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย จากงานวิจัยของ (ศูนย์ส่งเสริมงานวิจัยพัฒนาและนวัตกรรมเชิงพาณิชย์ด้านอุตสาหกรรม, 2014) ที่ศึกษาผลกระทบของการท่องเที่ยวต่อสังคมและวัฒนธรรมของชุมชนการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ปรากฏว่า มีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและศิลปวัฒนธรรมเกิดขึ้นทั้งในด้านบวก และด้านลบในพื้นที่ท่องเที่ยวได้แก่ การเพิ่มรายได้ สร้างอาชีพ และการศึกษาเรียนรู้ของชาวบ้าน ส่วนด้านลบคือ การท่องเที่ยวก่อให้เกิดการบิดเบือนของศิลปวัฒนธรรม ความไร้ระเบียบของสังคม และการกระชุกตัวของรายได้ที่เกิดขึ้นเฉพาะในกลุ่มผู้มี

อิทธิพลและมีอำนาจทางการเงินที่เหนือกว่า โดยชาวบ้านมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว และยอมรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เนื่องจากให้ความสำคัญต่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้รับ สำหรับสถานการณ์การท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ พบว่า มีรูปแบบการท่องเที่ยวที่ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว ด้วยการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่เป็นพื้นฐานการพัฒนา ทั้งนี้ ผู้ประกอบการ หน่วยงานรัฐ และกลุ่มองค์กรชุมชนมีบทบาทที่ชัดเจนต่อการจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ ต่างจากชาวบ้านในระดับล่างที่ได้มีส่วนร่วมค่อนข้างน้อยซึ่งมักอยู่ในฐานะของแรงงานทางการท่องเที่ยว นอกจากนี้ในปัจจุบันการท่องเที่ยวขาดความยั่งยืน และเปลี่ยนสภาพเป็นพื้นที่เสื่อมโทรม เนื่องจากการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ประสบกับปัญหาการลดลงของจำนวนนักท่องเที่ยว การแข่งขันทางการตลาดท่องเที่ยวทั้งใน และนอกประเทศ ความเสื่อมของทรัพยากรท่องเที่ยวในพื้นที่ และข้อจำกัดของงบประมาณ และนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ไม่ต่อเนื่องด้านการจัดการการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นโดยเฉลี่ยต่อการจัดการด้านบุคลากรในระดับเหมาะสมมาก ในขณะที่การจัดการด้านสถานที่ และการจัดการด้านกิจกรรมในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่ของจังหวัดเชียงรายยังขาดความพร้อมในด้านสถานที่ที่จะรองรับนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ในปัจจุบันมุ่งเน้นการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมของชุมชนในพื้นที่เป็นเพียงเครื่องมือประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยขาดกิจกรรมการท่องเที่ยวรองรับ ซึ่งควรส่งเสริมกิจกรรมนันทนาการทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย และสอดคล้องกับบริบททางพื้นที่ส่วนความคิดเห็นต่อสภาพสังคม และวัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงไปนั้น นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังคงมีความประทับใจต่อสภาพสังคมที่เรียบง่าย และอัธยาศัยความมีน้ำใจของชุมชนในพื้นที่ เช่นเดียวกับความกลมกลืนระหว่างประเพณีดั้งเดิม และความทันสมัย โดยต้องการให้มีการรักษาสืบทอดศิลปวัฒนธรรมร่วมสมัยนี้ไว้ แต่อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวมีความรู้สึกไม่ประทับใจต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่แสดงออกโดยการปฏิบัติต่อนักท่องเที่ยว เช่น การดักตวงผลประโยชน์จากนักท่องเที่ยว และความไม่จริงใจในการให้บริการแต่อย่างไรก็ตามผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจเกิดขึ้นตามพัฒนาการ การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ การแลกเปลี่ยนเรียนรู้วัฒนธรรมต่างถิ่น และการพัฒนาความทันสมัย จึงไม่สามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียว หากแต่มีปัจจัยความเข้มแข็งของชุมชนภายในชุมชนเป็นเครื่องกำหนดว่าผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้หรือไม่ หรือ เกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงไร ดังนั้นในการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อบริบททางสังคม และศิลปวัฒนธรรมของชุมชน การสร้างโอกาสการมีส่วนร่วมของชุมชน ยกย่องเชิดชูศิลปวัฒนธรรมดั้งเดิมโดยส่งเสริมการเรียนรู้ และสืบทอดอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความตระหนัก และภูมิใจในตัวตน ให้ความรู้ความเข้าใจในหลักการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน รวมทั้งส่งเสริมการกระจายรายได้ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรม จึงจะสามารถป้องกันผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นได้

2. วิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตาม เพศ อาชีพหลัก และภูมิลำเนา เมื่อเพศที่แตกต่างกัน ได้รับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 หมายความว่า เพศไม่มีผลต่อระดับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย เนื่องจากเพศชาย และเพศหญิงได้รับผลกระทบที่เท่าเทียมกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของฆานิษฐา ก้องกวิน (2551) ที่ศึกษาเรื่อง ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิ่งมีชีวิตดัดแปลงพันธุกรรมของประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขต กรุงเทพมหานคร ซึ่งพบว่า เพศเป็นปัจจัยที่ไม่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมเกี่ยวกับสิ่งมีชีวิตดัดแปลงพันธุกรรม

อาชีพหลักที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 โดยที่อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบมากกว่าอาชีพรับจ้างทั่วไป เกษตรกร นักเรียน/ นักศึกษาข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น พนักงานบริษัท ผู้ประกอบธุรกิจ/ ค้าขาย และแม่บ้าน เนื่องจาก อาชีพของผู้ให้ข้อมูลที่นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ 8 ข้อ มีเยอะกว่า จึงมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่แตกต่างกัน

ภูมิลำเนาที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 โดยที่จังหวัดตราดได้รับผลกระทบมากกว่าจังหวัด ระยอง จันทบุรี และจังหวัดอื่น ๆ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้ภาคประชาชน ภาคธุรกิจองค์กรเอกชน หรือ ภาครัฐ สามารถนำผลการวิจัยการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยไปใช้ในการออกแบบ หรือ มีส่วนร่วมในการประชาสัมพันธ์ การท่องเที่ยวของจังหวัด

2. ผู้ประกอบการควรมีการรวมกลุ่มหรือสร้างเครือข่ายระหว่างกันในการดูแลและจัดการสิ่งแวดล้อมภายในสถานประกอบการที่พักตากอากาศของตน และสภาพแวดล้อมของถนนเส้นนี้ อย่างจริงจัง เพื่อป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดตามมาในภายหลัง

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเชิงปริมาณ ในประเด็นทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม เกี่ยวข้องกับรายได้ อาชีพ และคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างครอบคลุม เพื่อที่จะเปรียบเทียบถึงประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากการเพิ่มขึ้นของสถานประกอบการ

2. ควรมีการศึกษาผลกระทบที่กลุ่มผู้ให้ข้อมูลอื่นจะได้รับผลกระทบ เช่น ผู้สูงอายุ หรือ ผู้พิการ ที่มีความลำบากในการเดินทางมาท่องเที่ยวในถนนเส้นนี้ เพื่อที่จะได้ตอบสนองความต้องการของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน

บรรณานุกรม

- กรมทางหลวงชนบท. (2553). ถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ระยอง จันทบุรี ตราด. *วารสารทางหลวงชนบท*, 7(9), 4.
- ก้องไพร ต้นสุชาติ. (2550). ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนจากโครงการสวนสัตว์กลางคืน จังหวัดเชียงใหม่. วันที่สืบค้นข้อมูล 14 ธันวาคม 2558, เข้าถึงได้จาก <http://archive.lib.cmu.ac.th>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2544). *แผนปฏิบัติการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศแห่งชาติ*. กรุงเทพฯ: กองอนุรักษ์ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- เกษม จันทรแก้ว. (2554). *การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นสูง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- เกษม จันทรแก้ว. (2554). *การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม*. วันที่สืบค้นข้อมูล 14 ธันวาคม 2558, เข้าถึงได้จาก <http://archive.lib.cmu.ac.th>
- แขวงทางหลวงชนบท ชลบุรี. (2559). *ความเป็นมา*. วันที่สืบค้นข้อมูล 30 มกราคม 2559, เข้าถึงได้จาก <http://chonburi.drr.go.th>
- แขวงทางหลวงชนบท ชลบุรี. (2559). *ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต*. วันที่สืบค้นข้อมูล 2 กุมภาพันธ์ 2559, เข้าถึงได้จาก <http://www.triptravelgang.com>
- มานิชฐา ก้องกวิน. (2551). *ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิ่งมีชีวิตดัดแปลงพันธุกรรมของประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร*. ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, คณะบริหารธุรกิจ, กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- จามรี อาระยานิมิตสกุล และคณะ (2552). *โครงการศึกษาแนวทางการจัดทำโครงการและออกแบบเส้นทางชมทิวทัศน์*. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จำลอง โพธิ์บุญ. (2552). *การประเมินด้านสิ่งแวดล้อม*. ทุนสนับสนุนการเขียนตำรา, คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ฉัตรไชย รัตน์ไชย. (2553). *การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม*. วันที่สืบค้นข้อมูล 14 ธันวาคม 2558, เข้าถึงได้จาก <http://archive.lib.cmu.ac.th>
- ชฎาภรณ์ แซ่ตั้ง. (2559). ปัจจัยต่อการตัดสินใจใช้บริการท่องเที่ยว ณ อุทยานวิทยาศาสตร์พระจอมเกล้า ณ หว้ากอ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. *วารสารเทคโนโลยีภาคใต้*, 9(1), 45 - 46.

- ซัชพงค์ ทองซัน และเปล่งศรี ทองอ่อน. (2551). *ผลกระทบทางสังคมจากโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน*. วันที่สืบค้นข้อมูล 14 ธันวาคม 2558, เข้าถึงได้จาก <http://archive.lib.cmu.ac.th>
- เขาว์ อินโย. (2553). *การประเมินโครงการ*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ณัฐนันท์ บุคดี. (2553). *ผลกระทบจากการสร้างทางหลวงจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมาสู่ชายแดนไทย (R3A) ที่มีต่อประชาชนในพื้นที่ ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย*. วันที่สืบค้นข้อมูล 14 ธันวาคม 2558, เข้าถึงได้จาก <http://library.cmu.ac.th>
- เดช วัฒนชัยยิ่งเจริญ. (2553). *การประเมินผลกระทบทางสังคมอย่างเร่งรัด (SIA) เพื่อการเปลี่ยนแปลงที่เราต้องการ (พิมพ์ครั้งที่ 1)*. พิษณุโลก: พิษณุโลกเปเปอร์แอนด์ซัพพลาย.
- ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต. (ถนนชล - จันท์). (2559). *บทความไปไหนดี*. วันที่สืบค้นข้อมูล 30 มกราคม 2559, เข้าถึงได้จาก <http://www.painaidii.com>
- ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต จ.จันทบุรี. (2559). *ขับรถเที่ยวทั่วไทย*. วันที่สืบค้นข้อมูล 30 มกราคม 2559, เข้าถึงได้จาก <http://www.flydrivethai.com>
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2554). การสำรวจแนวเส้นทางถนนท่องเที่ยวเลียบริมทะเลช่วงหาดแหลมแม่พิมพ์ จังหวัดระยอง – หาดจอมเทียน จังหวัดชลบุรี โดยใช้ระบบภูมิศาสตร์สารสนเทศและการวิเคราะห์หลายหลายปัจจัย. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย*, 31(1), 1 – 19.
- ทิพวรรณ พุ่มมณี. (2551). *การจัดการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ซีเอ็ดยูเคชั่น.
- ธงชัย สีฟ้า. (2550). การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการจัดการพื้นที่ชายฝั่งเฉพาะ: ชายฝั่งทะเลเพชรบุรี. *วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 53(1), 51 - 52.
- ชนกฤต โพธิ์ทอง. (2556). *ผลกระทบจากการก่อสร้างคันดินป้องกันน้ำท่วมนิคมอุตสาหกรรมต่อชาวบ้านที่อาศัยบริเวณนอกคันดิน: กรณีศึกษา นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา*. วิชาการค้นคว้าอิสระหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการสิ่งแวดล้อม), คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ธวัชชัย มานิตย์. (2550). *การศึกษาเรื่องผลกระทบจากการพัฒนาการท่องเที่ยวต่อชุมชนท้องถิ่น กรณีศึกษาตำบลเวียงใต้ อำเภอป่า จังหวัดแม่ฮ่องสอน*. วันที่สืบค้นข้อมูล 30 มกราคม 2559, เข้าถึงได้จาก <http://archive.lib.cmu.ac.th>
- ธวัชชัย ศุภดิษฐ์. (2552). *สิ่งแวดล้อม นิเวศวิทยา และการจัดการ*. กรุงเทพฯ: ทิพเนตร์การพิมพ์.

- บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด. (2556). รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการนิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค)
รายงานโครงการปรับปรุงระบบป้องกันน้ำท่วม. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์
แห่งจุฬาลงกรณ์.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). *อุตสาหกรรมท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ: เพรส แอนด์ ดีไซน์.
- ปกรณ์ ปรียากร. (2548). *การบริหารโครงการ: แนวคิดและแนวทางในการสร้างความสำเร็จ*
(พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เสมาธรรม.
- ปานจิตร จินศิริ และพีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์. (2556). *ศึกษาผลกระทบของการท่องเที่ยวต่อชุมชน*
ชาวเกาะพะงัน. วันที่สืบค้นข้อมูล 25 มกราคม 2559, เข้าถึงได้จาก <http://www.hu.ac.th>
- พงศธร โกมลพิต. (2558). ปัจจัยพื้นฐานทางการท่องเที่ยวและพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวของชาว
ไทยต่อพระราชวังบางปะอิน. *วารสารวิจัยและพัฒนา ฉบับมนุษยศาสตร์และ*
สังคมศาสตร์, 7(3), 12 – 13.
- พรรณธิดา เหล่าวงศ์ศักดิ์, นพพร จันทรนำชู และณัฐกฤตย์ ดิฐวิรุฬห์. (2556). การวิเคราะห์ความ
คุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการสายแยกทางหลวงหมายเลข 331 บ้านหนองคล้า
อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี. *วารสารวิทยาการจัดการ*, 30(1), 1 – 22.
- พิสนุ พองศรี. (2551). *วิจัยการศึกษา* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: บริษัทพรอพเพอร์ตี้พรินท์ จำกัด.
- พีรกันต์ ศิริรักษ์ และณัฏษ์ กุฬิสร์. (2554). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
ของนักท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต. *วารสารบริหารธุรกิจศรีนครินทรวิโรฒ*, 2(1), 96 – 97.
- มธุรส ปราบไพบรี และคณะ (2550). ผลกระทบจากการจัดการท่องเที่ยวในชุมชนวัดเกาะ อำเภอเมือง
จังหวัดเพชรบุรี. *วารสารธุรกิจท่องเที่ยว*, 15(3), 28.
- รัตนะ บัวสนธ์. (2550). *ทิศทางและอาณาบริเวณการประเมิน* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์
แห่งจุฬาลงกรณ์.
- วรัชต์ มัธยมบุรุษ. (2555). *การท่องเที่ยวไทย*. วันที่สืบค้นข้อมูล 27 พฤษภาคม 2559,
เข้าถึงได้จาก <http://www.gotoknow.org/blogs/posts/497344>
- วาสนา วงษ์จารุพงษ์. (2554). *การศึกษาถึงทัศนคติและผลกระทบการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร*
ชั้นในต่อชุมชนจากการสนับสนุนภาครัฐเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประชาชนเขต
พระนคร. การศึกษาอิสระการจัดการโรงแรมและการท่องเที่ยว, คณะวิทยาการและ
สารสนเทศศาสตร์, มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2555). *การท่องเที่ยว*. วันที่สืบค้นข้อมูล 27 พฤษภาคม 2559,
เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia>

- ศรัญญา วรากุลวิทย์. (2551). *ปฐมนิเทศอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัดสามลดา.
- ศูนย์ส่งเสริมงานวิจัยพัฒนาและนวัตกรรมเชิงพาณิชย์ด้านอุตสาหกรรม. (2557). *ผลกระทบของการท่องเที่ยวต่อสังคมและวัฒนธรรมของชุมชนการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย*. วันที่สืบค้นข้อมูล 24 มีนาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [https://sites.google.com](http://iikc.mict.go.th/iir/content/สมคิด พรหมจ้อย. (2550). เทคนิคการประเมินโครงการ (พิมพ์ครั้งที่ 5). นนทบุรี: จตุพร ดีไซน์. สมหวัง พิธิยานุวัฒน์. (2549). “ความรู้พื้นฐานสำหรับการประเมินโครงการทางการศึกษา” ในสมหวัง พิธิยานุวัฒน์ บรรณาธิการ <i>รวมบทความทางการประเมินโครงการ</i>. หน้า 101 - 121 (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สมหวัง พิธิยานุวัฒน์. (2553). <i>วิธีวิทยาการประเมิน : ศาสตร์แห่งคุณค่า</i> (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สังคมมนุษย์. (2556). <i>ความหมาย การอยู่ร่วมกัน และองค์ประกอบของสังคม</i>. วันที่สืบค้นข้อมูล 7 มิถุนายน 2559, เข้าถึงได้จาก <a href=) สำนักก่อสร้างทาง กรมทางหลวงชนบท. (2559). *แนวคิดของโครงการ*. วันที่สืบค้นข้อมูล 30 มกราคม 2559, เข้าถึงได้จาก http://road.drr.go.th/underpass_cm/eastern-link.htm สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง. (2558). *การประเมินผลโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน จากผลผลิตภาพและความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพื่อการบริหารหนี้สาธารณะอย่างยั่งยืน*. วันที่สืบค้นข้อมูล 10 เมษายน 2559, เข้าถึงได้จาก <http://rac.oop.cmu.ac.th> สำนักแผนงาน กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม และวิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา มหาวิทยาลัยบูรพา. (2558). *โครงการประเมินผลลัพธ์ ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายรองเลียบริมชายฝั่งทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด*. ชลบุรี: อัดสำเนา. สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2555). *ระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2554). *การประเมินผลโครงการ: หลักการและการประยุกต์*. กรุงเทพฯ: เลียงเชียง. สุกตน์ พิบูลย์. (2551). *กลยุทธ์การวิจัยเพื่อพัฒนางานวิจัยเพื่อพัฒนาองค์กร*. นนทบุรี: จตุพรดีไซน์.

- สุภาวดี ฮะมะณี. (2557). ความเป็นไปได้ในการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมจากการ
เพิ่มความเป็นกรดของทะเลบริเวณอ่าวไทย. *วารสารวิชาการ*, 20, 109.
- สุวิทย์ อธิศาสตร์. (2552). *การศึกษาผลกระทบจากการเปิดสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว
แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต*. วันที่สืบค้นข้อมูล 14 ธันวาคม 2559,
เข้าถึงได้จาก <http://library.cmu.ac.th/fac>
- อรอำไพ สามขุนทด และภาวิณี อินชมภู. (2558). การสำรวจและประเมินถนนเพื่อพัฒนาเป็นเส้นทาง
ชมทิวทัศน์. *วารสารวิชาการ*, 64, 217 – 232.
- อพิรดี มวลชุมพล. (2554). *การศึกษาแนวทางป้องกันปัญหาน้ำท่วมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ
พื้นที่โดยรอบ*. วิชาการค้นคว้าอิสระหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการ
สิ่งแวดล้อม), คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- อัญญา วงศ์สว่าง และคณะ (2558). *การประเมินผลโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน*.
วันที่สืบค้นข้อมูล 30 มกราคม 2559, เข้าถึงได้จาก <http://www.pdmo.go.th>
- Best, J. W., & Kahn, J. (2006). *Research in Education*. New Delhi: Prentice Hall of India
Pvt. Ltd.
- Creswell, J. W. (2014). *An applied reference guide to research designs: Quantitative,
qualitative, and mixed methods*. Thousand Oaks: SAGE.
- Edmonds, W. A., & Kennedy, T. D. (2017). *An applied reference guide to research
designs: Quantitative, qualitative, and mixed methods*. Thousand Oaks:
SAGE.
- Fitzpatrick, J. L., Sanders, J. R., & Worthen, B. R. (2004). *Program evaluation, alternative
approaches and practical guidelines*. New York: Longman.
- Murphy & All, (1981) *Urban Planning and Municipal Public Policy*. New York:
Harper & Row Publishers.
- Openerphailand. (2012). *ระบบเศรษฐกิจ ความหมายของระบบเศรษฐกิจ economic system*.
วันที่สืบค้นข้อมูล 7 มิถุนายน 2559, เข้าถึงได้จาก <http://www.openerphailand.org>
- Rossi, P. H., Lipsey, M. K., & Freeman, H. E. (2004). *Evaluation: A systematic approach*
(7th ed.). Newbery Park, CA: Sage.
- Stufflebeam, D. L., & Shinkfield, A. J. (1990). *Systematic evaluation*. Boston: Kluwer-
Nijhoff.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถามสำหรับสมาชิกในชุมชน

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย
ชุดที่ 1 สำหรับสมาชิกในชุมชน

ผู้เก็บข้อมูล.....วันที่เก็บข้อมูล.....สถานที่เก็บข้อมูล.....

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ
 - 1) ประเมินผลลัพธ์และระดับความสำเร็จของโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”
 - 2) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวในมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยว ภายหลังจากการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต” แล้วเสร็จ
 - 3) ประเมินผลความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้โครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”
2. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้
 - ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ
 - ตอนที่ 2 ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้โครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”
 - ตอนที่ 3 ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”
3. คำตอบของท่านมีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง กรุณาตอบคำถามทุกข้อเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ คำตอบของท่านถือเป็นความลับ และจะนำไปประมวลผลในภาพรวมเท่านั้น เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์โดยรวมของโครงการฯ อันจะเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต” และเป็นแนวทางในการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายอื่นต่อไปในอนาคต

ขอขอบพระคุณที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามครั้งนี้

วิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา
มหาวิทยาลัยบูรพา

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความตามความเป็นจริง/ ที่ท่านเห็นว่าเหมาะสม

1. เพศ() 1. ชาย () 2. หญิง
2. อายุ.....ปี (เศษของปีเกิน 6 เดือน นับเป็นอีก 1 ปี)
3. สถานภาพสมรส () 1. โสด () 2. สมรส () 3. หม้าย () 4. แยกกันอยู่
4. อาชีพหลัก () 1. เกษตรกร () 2. รับจ้างทั่วไป () 3. พนักงานบริษัท
() 4. นักเรียน/ นักศึกษา () 5. ผู้ประกอบธุรกิจ/ ค้าขาย () 6. แม่บ้าน
() 7. ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น. () 8. ว่างงาน และ
เกษียณอายุ
5. ภูมิลำเนาเดิม
() 1. ระยอง () 2. จันทบุรี () 3. ตราด () 4. จังหวัดอื่น ๆ โปรดระบุ
6. ท่านอยู่อาศัย/ ค้าขายอยู่ในชุมชนนี้มานานเท่าไร
() 1. จำนวน.....ปี.....เดือน () 2. ไม่ได้ค้าขาย
7. ท่านทำธุรกิจนี้มาก่อนที่จะมีการก่อสร้างถนนสายนี้หรือไม่
() 1. ทำมาก่อน () 2. ทำหลังจากมีถนนสายนี้
8. ท่านเดินทางโดยใชยานพาหนะประเภทใด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)
() 1. รถจักรยาน () 2. รถจักรยานยนต์ () 3. รถเก๋ง () 4. รถกระบะ
() 5. รถตุ้ () 6. รถโดยสาร (รถบัส) () 7. รถประจำทาง (รถสองแถว)
() 8. รถบรรทุก () 9. อื่น ๆ โปรดระบุ
9. ท่านใช้ถนนสายนี้เพื่อวัตถุประสงค์ใด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)
() 1. ไปทำงาน/ โรงเรียน () 2. สัญจรทั่วไป
() 3. ขนส่งสินค้า () 4. ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล
() 5. หลีกเลี่ยงการจราจรบนถนนสายหลัก (สุขุมวิท) () 6. อื่น ๆ โปรดระบุ
10. ท่านใช้ถนนสายนี้บ่อยเพียงใด
() 1. ทุกวัน () 2. สัปดาห์ละ 2 – 3 ครั้ง () 3. สัปดาห์ละ 1 ครั้ง
() 4. เดือนละ 1 ครั้ง () 5. นาน ๆ ครั้ง () 6. อื่น ๆ โปรดระบุ.....

11. การใช้ถนนสายนี้ทำให้ท่านสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทางได้หรือไม่
เพียงใด () 1. ประหยัดได้ ประมาณ.....% () 2. ไม่ได้ช่วยประหยัด
12. ถนนสายนี้ช่วยให้ท่านมีโอกาสขายผลผลิต/ บริการได้เพิ่มขึ้น/ มีรายได้เพิ่มขึ้นหรือไม่
() 1. เพิ่มขึ้น ประมาณ.....% () 2. ไม่เพิ่มขึ้น

ตอนที่ 2 ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้โครงข่ายถนน

คำชี้แจง ท่านมีความเชื่อมั่นและความพึงพอใจถนนสายนี้ ในประเด็นต่อไปนี้เพียงใด กรุณาอ่าน
ข้อความแต่ละข้อ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี ความคิดเห็น
ลักษณะของถนน						
1. ผิวถนนเรียบ ไม่ขรุขระ ขับขี่สะดวก						
2. ถนนกว้างขวาง ขับขี่ได้สะดวก ปลอดภัย						
3. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง เหมาะสม และชัดเจน						
4. เส้นทางจักรยานเหมาะสม และขับขี่ ได้อย่างปลอดภัย						
5. ป้ายเตือน ป้ายบังคับ เห็นชัดเจน และระยะการเตือนเหมาะสม						
6. ไฟฟ้าส่องสว่างเหมาะสม และ เพียงพอ						
7. ทัศนียภาพสองข้างถนนเป็นระเบียบ และสวยงาม						
8. ถนนเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทุกแหล่ง						
9. ศาลาพักข้างทางมีความสวยงาม เหมาะสม						
จุดพักรถ						
10. กว้างขวาง มีที่จอดรถเพียงพอ						

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
11. ภูมิทัศน์สะอาด สวยงาม						
12. มีห้องน้ำบริการเพียงพอ และสะอาด						
13. มีความปลอดภัย มีแสงสว่างเพียงพอ						
14. มีสินค้าจัดวางจำหน่ายตรงตามความต้องการ						
15. สินค้าที่ขายมีราคาเหมาะสม						
16. จุดแสดงศิลปวัฒนธรรมและจำหน่ายสินค้าท้องถิ่นน่าสนใจ						
จุดชมวิว						
17. เหมาะสม สะอาด และสวยงาม						
18. มีที่จอดรถเหมาะสม						
19. ร้านค้าเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางทางเดินท่องเที่ยว						
20. มีขยะมาก และสกปรก ณ จุดชมวิว						
21. มีที่นั่งพักผ่อนเหมาะสม เพียงพอ						
ความเชื่อมั่นในการใช้ถนนถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก						
22. ถนนสายนี้พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลระดับสากลได้						
23. ช่วยแบ่งเบาการจราจรของถนนสายหลัก (ถนนสุขุมวิท) ได้						
24. เมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินบนถนนสายหลัก เช่น อุบัติเหตุ น้ำท่วม ถนนสายนี้ทดแทนการเดินทางบนถนนสายหลักได้						

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
ความเชื่อมั่นในการใช้ถนนถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก						
25. ช่วยให้การคมนาคมในภาคตะวันออกสะดวกรวดเร็วขึ้น						
26. ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง/ขนส่ง						
27. ช่วยเพิ่มสายทางการท่องเที่ยวในภาคตะวันออก						
28. กระจายความเจริญมาสู่ท้องถิ่น						

ตอนที่ 3 ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนน

คำชี้แจง ท่านคิดว่า ถนนสายนี้ทำให้เกิดผลกระทบหรือการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้

เพียงใด กรุณาอ่านข้อความแต่ละข้อ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
1. คนในท้องถิ่นมีงานทำมากขึ้น						
2. คนในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการประกอบอาชีพ เช่นค้าขาย						
3. การคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้น						
4. มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น						
5. มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น						
6. การกระจายความเจริญให้กับท้องถิ่นดีขึ้น						
7. มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเพิ่มขึ้น						
8. สร้างอาชีพใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชน						
9. สุขภาพของคนในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่ออกกำลังกายร่วมกันของชุมชน						

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
10. การมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของชาวบ้านมีมากขึ้น						
11. ที่ดินตามแนวถนนมีราคาแพงขึ้น						
12. มีสถานประกอบการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น						
13. การขนส่งสินค้าเกษตร ประมง สะดวกขึ้น						
14. เกิดมลภาวะทางเสียง เนื่องจากปริมาณรถสัญจรมากขึ้น ทำให้หนวกหูรำคาญ						
15. เกิดมลพิษในอากาศจากท่อไอเสียรถ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ						
16. ปัญหาการจราจรหนาแน่น						
17. ปัญหาความปลอดภัยของชาวบ้านที่ใช้รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ในการเดินทาง						
18. มีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น						
19. ถนนทำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น						
20. มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น						
21. เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก รีสอร์ท สปา						
22. มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น						

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
23. มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่น งานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่						
24. ท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยว						
25. ภูมิทัศน์ของท้องถิ่นสวยงามขึ้น						
26. ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น						

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยว

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ชุดที่ 2 แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยว

ผู้เก็บข้อมูล.....วันที่เก็บข้อมูล.....สถานที่เก็บข้อมูล.....

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1) ประเมินผลลัพธ์และระดับความสำเร็จของโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ

“เฉลิมบูรพาชลทิต”

2) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวในมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยว ภายหลังจากการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต” แล้วเสร็จ

3) ประเมินผลความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้โครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”

2. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ

ตอนที่ 2 ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้โครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”

ตอนที่ 3 ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”

3. คำตอบของท่านมีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง กรุณาตอบคำถามทุกข้อเพื่อให้

ได้ข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ คำตอบของท่านถือเป็นความลับ และจะนำไปประมวลผลในภาพรวม

เท่านั้น เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์โดยรวมของโครงการฯ อันจะเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงโครงข่าย

ถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต” และเป็นแนวทางในการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายอื่นต่อไปในอนาคต

ขอขอบพระคุณที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามครั้งนี้

วิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา

มหาวิทยาลัยบูรพา

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความตามความเป็นจริง/ ที่ท่านเห็นว่าเหมาะสม

1. เพศ () 1. ชาย () 2. หญิง
2. อายุ.....ปี (เศษของปีเกิน 6 เดือน นับเป็นอีก 1 ปี)
3. สถานภาพสมรส () 1. โสด () 2. สมรส () 3. หม้าย () 4. แยกกันอยู่
4. อาชีพหลัก
 - () 1. เกษตรกร () 2. รับจ้างทั่วไป () 3. พนักงานบริษัท
 - () 4. นักเรียน/ นักศึกษา () 5. ผู้ประกอบธุรกิจ/ ค้าขาย () 6. แม่บ้าน
 - () 7. ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น () 8. ว่างงาน และ
เกษียณอายุ
5. ภูมิลำเนาเดิม
 - () 1. ระยอง () 2. จันทบุรี () 3. ตราด () 4. จังหวัดอื่น ๆ โปรดระบุ.....
6. วัตถุประสงค์ของการเดินทาง () 1. เป็นทางผ่าน () 2. มาท่องเที่ยว
7. การเดินทางมาใช้เส้นทางใด
 - () 1. เส้นทางหลัก () 2. เส้นทางรอง () 3. ใช้ทั้งสองเส้นทาง
8. ท่านใช้ถนนสายนี้บ่อยเพียงใด
 - () 1. ทุกวัน () 2. สัปดาห์ละ 2 – 3 ครั้ง () 3. สัปดาห์ละ 1 ครั้ง
 - () 4. เดือนละ 1 ครั้ง () 5. นาน ๆ ครั้ง () 6. อื่น ๆ โปรดระบุ.....
9. การใช้ถนนสายนี้ทำให้ท่านสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทางได้หรือไม่ เพียงใด
 - () 1. ประหยัดได้ ประมาณ.....% () 2. ไม่ได้ช่วยประหยัด
10. จำนวนผู้เดินทาง.....คน
11. ท่านเดินทางโดยใชยานพาหนะประเภทใด
 - () 1. รถจักรยาน () 2. รถจักรยานยนต์ () 3. รถเก๋ง
 - () 4. รถกระบะ () 5. รถตู้ () 6. รถโดยสาร (รถบัส)
 - () 7. รถประจำทาง (รถสองแถว) () 8. รถบรรทุก
 - () 9. อื่น ๆ โปรดระบุ

ถ้าเป็นผู้ผ่านทาง ข้ามไปตอบตอนที่ 2

12. ท่านเดินทางมาเองหรือมากับบริษัทนำเที่ยว
 () 1. ขับรถมาเอง () 2. มากับบริษัทนำเที่ยว
13. ลักษณะการท่องเที่ยว () 1. ไป - กลับ วันเดียว () 2. พักค้างคืน
14. ท่านมาท่องเที่ยวถนนสายนี้ นับครั้งนี้ด้วย เป็นครั้งที่เท่าไร.....
15. ประมาณการค่าใช้จ่ายคนละเท่าไรต่อวัน.....บาท

ตอนที่ 2 ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนสายรองเลียบบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก
คำชี้แจง ท่านมีความเชื่อมั่นและความพึงพอใจถนนสายรองเลียบบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ใน
 ประเด็นต่อไปนี้เพียงใด กรุณาอ่านข้อความแต่ละข้อ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับ
 ความคิดเห็นของท่าน

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี ความคิดเห็น
ลักษณะของถนน						
1. ผิวถนนเรียบ ไม่ขรุขระ ขับขี่สะดวก						
2. ถนนกว้างขวาง ขับขี่ได้สะดวก ปลอดภัย						
3. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง เหมาะสม และชัดเจน						
4. เส้นทางจักรยานเหมาะสม และขับขี่ ได้อย่างปลอดภัย						
5. ป้ายเตือน ป้ายบังคับ เห็นชัดเจน และระยะการเตือนเหมาะสม						
6. ไฟฟ้าส่องสว่างเหมาะสม และ เพียงพอ						
7. ทัศนียภาพสองข้างถนนเป็นระเบียบ และสวยงาม						
8. ถนนเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทุกแหล่ง						
9. ศาลาพักข้างทางมีความสวยงาม						

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
จุดพักรถ						
เหมาะสม						
10. กว้างขวาง มีที่จอดรถเพียงพอ						
11. ภูมิทัศน์สะอาด สวยงาม						
12. มีห้องน้ำบริการเพียงพอ และสะอาด						
13. มีความปลอดภัย มีแสงสว่างเพียงพอ						
14. มีสินค้าจัดวางจำหน่ายตรงตามความต้องการ						
15. สินค้าที่ขายมีราคาเหมาะสม						
16. จุดแสดงศิลปวัฒนธรรมและจำหน่ายสินค้าท้องถิ่นน่าสนใจ						
จุดชมวิว						
17. เหมาะสม สะอาด และสวยงาม						
18. มีที่จอดรถเหมาะสม						
19. ร้านค้าเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางทางเดินท่องเที่ยว						
20. มีขยะมาก และสกปรก ณ จุดชมวิว						
21. มีที่นั่งพักผ่อนเหมาะสม เพียงพอ						
ความเชื่อมั่นในการใช้ถนนถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก						
22. ถนนสายนี้พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลระดับสากลได้						
23. ช่วยแบ่งเบาการจราจรของถนนสายหลัก (ถนนสุขุมวิท) ได้						

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
ความเชื่อมั่นในการใช้ถนนถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก						
24. เมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินบนถนนสายหลัก เช่น อุบัติเหตุ น้ำท่วม ถนนสายนี้ทดแทนการเดินทางบนถนนสายหลักได้						
25. ช่วยให้การคมนาคมในภาคตะวันออกสะดวกรวดเร็วขึ้น						
26. ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง/ขนส่ง						
27. ช่วยเพิ่มสายทางการท่องเที่ยวในภาคตะวันออก						
28. กระจายความเจริญมาสู่ท้องถิ่น						

ตอนที่ 3 ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนน

คำชี้แจง ท่านคิดว่า ถนนสายนี้ทำให้เกิดผลกระทบหรือการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้

เพียงใด กรุณาอ่านข้อความแต่ละข้อ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
1. คนในท้องถิ่นมีงานทำมากขึ้น						
2. คนในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการประกอบอาชีพ เช่น ค้าขาย						
3. การคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้น						
4. มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น						
5. มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น						
6. การกระจายความเจริญให้กับท้องถิ่นดีขึ้น						

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี ความคิดเห็น
7. มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเพิ่มขึ้น						
8. สร้างอาชีพใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชน						
9. สุขภาพของคนในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่ออกกำลังกายร่วมกันของชุมชน						
10. การมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของชาวบ้านมีมากขึ้น						
11. ที่ดินตามแนวถนนมีราคาแพงขึ้น						
12. มาสถานประกอบการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น						
13. การขนส่งสินค้าเกษตร ประมง สะดวกขึ้น						
14. เกิดมลภาวะทางเสียง เนื่องจากปริมาณรถสัญจรมากขึ้น ทำให้หนวกหูรำคาญ						
15. เกิดมลพิษในอากาศจากท่อไอเสียรถ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ						
16. ปัญหาการจราจรหนาแน่น						
17. ปัญหาความปลอดภัยของชาวบ้านที่ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ในการเดินทาง						
18. มีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น						

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี ความคิดเห็น
19. ถนนทำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น						
20. มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น						
21. เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก รีสอร์ท สปา						
22. มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น						
23. มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่น งานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่						
24. ท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยว						
25. ภูมิทัศน์ของท้องถิ่นสวยงามขึ้น						
26. ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น						

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ค

แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ชุดที่ 3 แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ

ผู้เก็บข้อมูล.....วันที่เก็บข้อมูล.....สถานที่เก็บข้อมูล.....

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ
 - 1) ประเมินผลลัพธ์และระดับความสำเร็จของโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”
 - 2) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวในมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยว ภายหลังจากการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต” แล้วเสร็จ
 - 3) ประเมินผลความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้โครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”
2. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้
 - ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ
 - ตอนที่ 2 ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้โครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”
 - ตอนที่ 3 ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต”
3. คำตอบของท่านมีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง กรุณาตอบคำถามทุกข้อเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ คำตอบของท่านถือเป็นความลับ และจะนำไปประมวลผลในภาพรวมเท่านั้น เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์โดยรวมของโครงการฯ อันจะเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงโครงข่ายถนนฯ “เฉลิมบูรพาชลทิต” และเป็นแนวทางในการก่อสร้างโครงข่ายถนนสายอื่นต่อไปในอนาคต

ขอขอบพระคุณที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามครั้งนี้

วิทยาลัยวิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา

มหาวิทยาลัยบูรพา

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความตามความเป็นจริง/ ที่ท่านเห็นว่าเหมาะสม

1. เพศ () 1. ชาย () 2. หญิง
 2. อายุ.....ปี (เศษของปีเกิน 6 เดือน นับเป็นอีก 1 ปี)
 3. สถานภาพสมรส
 - () 1. โสด () 2. สมรส () 3. หม้าย () 4. แยกกันอยู่
 4. อาชีพหลัก () 1. เกษตรกร () 2. รับจ้างทั่วไป () 3. พนักงานบริษัท
 - () 4. นักเรียน/ นักศึกษา () 5. ผู้ประกอบธุรกิจ/ ค้าขาย () 6. แม่บ้าน
 - () 7. ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น () 8.ว่างงาน และเกษียณอายุ
 5. ภูมิลำเนาเดิม
 - () 1. ระยอง () 2. จันทบุรี () 3. ตราด () 4. จังหวัดอื่น ๆ โปรดระบุ
 6. ประเภทธุรกิจ () 1. ภาคเกษตร () 2. ภาคอุตสาหกรรม
 - () 3. ธุรกิจทั่วไป () 4. ธุรกิจท่องเที่ยว

หากประกอบธุรกิจท่องเที่ยว ประเภทของการประกอบการ

 - () 1. ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ () 2. ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม
 - () 3. ธุรกิจสปาและนวด () 4. ธุรกิจโรงแรมและที่พัก
 - () 5. ธุรกิจคมนาคมขนส่ง
 - () 6. ธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการส่งเสริมการประชุม จัดนิทรรศการ และการท่องเที่ยว
- เพื่อเป็นรางวัล
 - () 7. ธุรกิจนันทนาการต่าง ๆ เช่น ธุรกิจสวนสนุก ธุรกิจบันเทิง ธุรกิจการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว เป็นต้น
 - () 8. ธุรกิจร้านค้าอัญมณี ขายของที่ระลึก และร้านค้าทั่วไป
 - () 9. ธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง โปรดระบุ
7. ท่านได้ดำเนินกิจการในธุรกิจนี้มาเป็นเวลา.....ปี
8. ท่านทำธุรกิจนี้มาก่อนที่จะมีการก่อสร้างถนนสายนี้หรือไม่
 - () 1. ทำมาก่อน () 2. ทำหลังจากมีถนนสายนี้

9. ท่านเดินทางโดยใช้ยานพาหนะประเภทใด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () 1. รถจักรยาน () 2. รถจักรยานยนต์ () 3. รถเก๋ง
 () 4. รถกระบะ () 5. รถตู้ () 6. รถโดยสาร (รถบัส)
 () 7. รถประจำทาง (รถสองแถว) () 8. รถบรรทุก
 () 9. อื่น ๆ โปรดระบุ

10. ท่านใช้ถนนสายนี้เพื่อวัตถุประสงค์ใด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () 1. ไปทำงาน/โรงเรียน () 2. สัญจรทั่วไป
 () 3. ขนส่งสินค้า () 4. ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล
 () 5. หลีกเลี่ยงการจราจรบนถนนสายหลัก (สุขุมวิท) () 6. อื่น ๆ โปรด

ระบุ

11. ท่านใช้ถนนสายนี้บ่อยเพียงใด

- () 1. ทุกวัน () 2. สัปดาห์ละ 2 – 3 ครั้ง () 3. สัปดาห์ละ 1 ครั้ง
 () 4. เดือนละ 1 ครั้ง () 5. นาน ๆ ครั้ง () 6. อื่น ๆ โปรดระบุ.....

12. ท่านใช้เส้นทางใดในการขนส่งสินค้า

- () 1. เส้นทางหลัก () 2. เส้นทางรอง () 3. ใช้ทั้งสองเส้นทาง

13. ถ้าไม่ใช้เส้นทางรองในการขนส่ง เพราะ.....

14. การใช้ถนนสายนี้ทำให้ท่านสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทางได้หรือไม่

เพียงใด () 1. ประหยัดได้ ประมาณ.....% () 2. ไม่ได้ช่วยประหยัด

15. ถนนสายนี้ช่วยให้ท่านมีโอกาสขายผลผลิต/ บริการได้เพิ่มขึ้น/ มีรายได้เพิ่มขึ้นหรือไม่

() 1. เพิ่มขึ้น ประมาณ.....% () 2. ไม่เพิ่มขึ้น

ตอนที่ 2 ความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนสายรองเลียบบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

คำชี้แจง ท่านมีความเชื่อมั่นและความพึงพอใจถนนสายรองเลียบบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ในประเด็นต่อไปนี้เพียงใด กรุณาอ่านข้อความแต่ละข้อ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
ลักษณะของถนน						
1. ผิวถนนเรียบ ไม่ขรุขระ ขับขี่สะดวก						
2. ถนนกว้างขวาง ขับขี่ได้สะดวกปลอดภัย						
3. เครื่องหมายจราจรบนผิวทางเหมาะสม และชัดเจน						
4. เส้นทางจักรยานเหมาะสม และขับขี่ได้อย่างปลอดภัย						
5. ป้ายเตือน ป้ายบังคับ เห็นชัดเจน และระยะเวลาเตือนเหมาะสม						
6. ไฟฟ้าส่องสว่างเหมาะสม และเพียงพอ						
7. ทัศนียภาพสองข้างถนนเป็นระเบียบ และสวยงาม						
8. ถนนเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทุกแหล่ง						
9. ศาลาพักข้างทางมีความสวยงามเหมาะสม						
จุดพักรถ						
10. กว้างขวาง มีที่จอดรถเพียงพอ						
11. ภูมิทัศน์สะอาด สวยงาม						
12. มีห้องน้ำบริการเพียงพอ และสะอาด						
13. มีความปลอดภัย มีแสงสว่างเพียงพอ						

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
จุดพักรถ						
14. มีสินค้าจัดวางจำหน่ายตรงตามความต้องการ						
15. สินค้าที่ขายมีราคาเหมาะสม						
16. จุดแสดงศิลปวัฒนธรรมและจำหน่ายสินค้าท้องถิ่นน่าสนใจ						
จุดชมวิว						
17. เหมาะสม สะอาด และสวยงาม						
18. มีที่จอดรถเหมาะสม						
19. ร้านค้าเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางทางเดินท่องเที่ยว						
20. มีขยะมาก และสกปรก ณ จุดชมวิว						
21. มีที่นั่งพักผ่อนเหมาะสม เพียงพอ						
ความเชื่อมั่นในการใช้ถนนถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก						
22. ถนนสายนี้พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลระดับสากลได้						
23. ช่วยแบ่งเบาการจราจรของถนนสายหลัก (ถนนสุขุมวิท) ได้						
24. เมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินบนถนนสายหลัก เช่น อุบัติเหตุ น้ำท่วม ถนนสายนี้ทดแทนการเดินทางบนถนนสายหลักได้						
25. ช่วยให้การคมนาคมในภาคตะวันออกสะดวกรวดเร็วขึ้น						

ข้อความ	ท่านมีความเชื่อมั่น/ ความพึงพอใจ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
26. ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง/ ขนส่ง						
27. ช่วยเพิ่มสายทางการท่องเที่ยวในภาคตะวันออก						
28. กระจายความเจริญมาสู่ท้องถิ่น						

ตอนที่ 3 ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนน

คำชี้แจง ท่านคิดว่า ถนนสายนี้ทำให้เกิดผลกระทบหรือการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้

เพียงใด กรุณาอ่านข้อความแต่ละข้อ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
1. คนในท้องถิ่นมีงานทำมากขึ้น						
2. คนในท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการประกอบอาชีพ เช่นค้าขาย						
3. การคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้น						
4. มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพิ่มขึ้น						
5. มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น						
6. การกระจายความเจริญให้กับท้องถิ่นดีขึ้น						
7. มีวิถีชีวิตแบบสังคมเมืองเพิ่มขึ้น						
8. สร้างอาชีพใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชน						
9. สุขภาพของคนในชุมชนดีขึ้น มีสถานที่ออกกำลังกายร่วมกันของชุมชน						
10. การมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนของชาวบ้านมีมากขึ้น						

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
11. ที่ดินตามแนวถนนมีราคาแพงขึ้น						
12. มาสถานประกอบการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น						
13. การขนส่งสินค้าเกษตร ประมง สะดวกขึ้น						
14. เกิดมลภาวะทางเสียง เนื่องจากปริมาณรถสัญจรมากขึ้น ทำให้หนวกหูรำคาญ						
15. เกิดมลพิษในอากาศจากท่อไอเสียรถ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ						
16. ปัญหาการจราจรหนาแน่น						
17. ปัญหาความปลอดภัยของชาวบ้านที่ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ในการเดินทาง						
18. มีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น						
19. ถนนทำให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น						
20. มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เกิดขึ้น						
21. เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก รีสอร์ท สปา						
22. มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น						
23. มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่น งานเทศกาลต่าง ๆ การแข่งขันแรลลี่						
24. ท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มจากการท่องเที่ยว						

ข้อความ	ท่านเห็นว่าเกิดผลกระทบ/ การเปลี่ยนแปลง					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มีความคิดเห็น
25. ภูมิทัศน์ของท้องถิ่นสวยงามขึ้น						
26. ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น						

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ง

แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก

แนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึก

ความพึงพอใจและความเชื่อมั่นของผู้ใช้ถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

ข้อมูลเบื้องต้นผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อ.....อายุ.....ปี

ตำแหน่ง.....สถานที่ทำงาน.....

แนวทางการสัมภาษณ์

1. ผลกระทบ

1.1 ผลกระทบต่อประชาชน (มีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้นหรือไม่ การดำเนินชีวิตของประชาชนมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร)

.....

.....

.....

1.2 ผลกระทบต่อสังคม (สังคมมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางไหน มีลักษณะเป็นอย่างไร)

.....

.....

.....

1.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ (ถนนเส้นนี้ส่งผลต่อเศรษฐกิจในชุมชนอย่างไร แหล่งรายได้ของชุมชนคือรายได้จากอะไร)

.....

.....

.....

1.4 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (หลังจากก่อสร้างถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก สิ่งแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร ส่งผลกระทบอย่างไรบ้าง)

.....

.....

.....

1.5 ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว (มีแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นหรือไม่ แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่มีลักษณะอย่างไร การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวมีความสะดวกมากขึ้นหรือไม่)

.....

.....

.....

2. ท่านมีความพึงพอใจในการใช้งานถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

3. ท่านมีความเชื่อมั่นในการใช้งานถนนสายรองเลียบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกหรือไม่อย่างไร เช่น การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น เป็นทางเลือกในกรณีฉุกเฉินทดแทนถนนสายหลัก ฯลฯ

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่ามีแนวทางการบริหารถนนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างไรเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

.....

.....

.....

.....

.....

5. ท่านคิดว่าหลังจากก่อสร้างถนนสายรองเลียบบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกแล้วเสร็จ การจราจรมีลักษณะเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก จ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
หญิง	413	46.9	46.9	46.9
Valid ชาย	467	53.1	53.1	100.0
Total	880	100.0	100.0	

อาชีพหลัก

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
เกษตรกร	140	15.9	15.9	15.9
รับจ้างทั่วไป	130	14.8	14.8	30.7
พนักงานบริษัท	107	12.2	12.2	42.8
นักเรียน/นักศึกษา	95	10.8	10.8	53.6
Valid ผู้ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย	240	27.3	27.3	80.9
แม่บ้าน	51	5.8	5.8	86.7
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	98	11.1	11.1	97.8
ว่างงาน และเกษียณอายุ	19	2.2	2.2	100.0
Total	880	100.0	100.0	

ภูมิลำเนาเดิม

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
ระยอง	316	35.9	35.9	35.9
จันทบุรี	347	39.4	39.4	75.3
Valid ตราด	37	4.2	4.2	79.5
จังหวัดอื่น ๆ	180	20.5	20.5	100.0
Total	880	100.0	100.0	

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงบวก จากถนนสายรองเลียบชายฝั่ง
ทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
ด้านประชาชน	880	3.7320	.68417	.02306
ด้านเศรษฐกิจ	880	3.9838	.66099	.02228
ด้านสังคม	880	3.6708	.71118	.02397
ด้านสิ่งแวดล้อม	880	2.9770	.77031	.02597
ด้านการท่องเที่ยว	880	4.0564	.72090	.02430

One-Sample Test

	Test Value = 3.41					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
ด้านประชาชน	13.960	879	.000	.32197	.2767	.3672
ด้านเศรษฐกิจ	25.753	879	.000	.57383	.5301	.6176
ด้านสังคม	10.880	879	.000	.26083	.2138	.3079
ด้านสิ่งแวดล้อม	-16.675	879	.000	-.43300	-.4840	-.3820
ด้านการท่องเที่ยว	26.601	879	.000	.64644	.5987	.6941

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับผลกระทบเชิงลบ จากถนนสายรองเลียบชายฝั่ง
ทะเล จังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
5. มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น	871	3.11	1.022	.035
26. ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น	876	3.82	.923	.031

One-Sample Test

	Test Value = 3.41					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
5. มีอันตรายจากอุบัติเหตุมากขึ้น	-8.755	870	.000	-.303	-.37	-.24
26. ค่าครองชีพสูงขึ้น ของกินของใช้ราคาแพงขึ้น	13.093	875	.000	.408	.35	.47

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามเพศ

Group Statistics

เพศ	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	
ด้านประชาชน	หญิง	413	3.7126	.69291	.03410
	ชาย	467	3.7491	.67663	.03131
ด้านเศรษฐกิจ	หญิง	413	3.9358	.67640	.03328
	ชาย	467	4.0263	.64481	.02984
ด้านสังคม	หญิง	413	3.6362	.74111	.03647
	ชาย	467	3.7015	.68296	.03160
ด้านสิ่งแวดล้อม	หญิง	413	3.0254	.79231	.03899
	ชาย	467	2.9342	.74856	.03464
ด้านการท่องเที่ยว	หญิง	413	4.0333	.74834	.03682
	ชาย	467	4.0769	.69590	.03220

Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means							
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference		
								Lower	Upper	
ด้านประชาชน	.096	.756	-.788	878	.431	-.03644	.04622	-.12716	.05428	
ด้านเศรษฐกิจ	1.797	.180	-2.029	878	.043	-.09043	.04457	-.17791	-.00296	
ด้านสังคม	2.455	.118	-1.359	878	.174	-.06526	.04802	-.15950	.02897	
ด้านสิ่งแวดล้อม	.664	.415	1.757	878	.079	.09129	.05197	-.01071	.19330	
ด้านการท่องเที่ยว	4.904	.027	1.751	850.581	.080	.09129	.05215	-.01107	.19366	
			-.895	878	.371	-.04361	.04870	-.13919	.05197	
			-.891	845.782	.373	-.04361	.04892	-.13962	.05241	

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

Descriptives

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
เกษตรกร	140	3.7462	.66772	.05643	3.6346	3.8578	1.80	5.00
รับจ้างทั่วไป	130	3.9135	.70803	.06210	3.7906	4.0363	2.20	5.00
พนักงานบริษัท	107	3.6442	.68832	.06654	3.5123	3.7762	2.40	5.00
นักเรียน/นักศึกษา	95	3.7447	.65235	.06693	3.6118	3.8776	2.00	5.00
ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	240	3.6747	.67089	.04331	3.5894	3.7600	1.40	5.00
แม่บ้าน	51	3.4967	.72729	.10184	3.2922	3.7013	2.00	4.80
ข้าราชการ/รัฐสภา/อปท	98	3.7311	.66651	.06733	3.5975	3.8647	2.00	5.00
ว่างงาน และเกษียณอายุ	19	4.1746	.52676	.12085	3.9207	4.4285	3.20	5.00
Total	880	3.7320	.68417	.02306	3.6867	3.7772	1.40	5.00

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean			Minimum	Maximum	
					Lower Bound	Upper Bound	Mean			
ด้านเศรษฐกิจ	เกษตรกร	4.0361	.64880	.05483	3.9277	4.1445	3.9277	2.20	5.00	
	รับจ้างทั่วไป	4.0954	.69157	.06065	3.9754	4.2154	3.9754	2.00	5.00	
	พนักงานบริษัท	3.9201	.69790	.06747	3.7863	4.0539	3.7863	1.40	5.00	
	นักเรียน/นักศึกษา	3.9451	.61122	.06271	3.8206	4.0696	3.8206	2.20	5.00	
	ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	3.9649	.64325	.04152	3.8831	4.0467	3.8831	2.00	5.00	
	แม่บ้าน	3.7314	.66708	.09341	3.5438	3.9190	3.5438	2.60	4.80	
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	3.9469	.65005	.06567	3.8166	4.0773	3.8166	2.20	5.00	
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	4.4947	.46842	.10746	4.2690	4.7205	4.2690	3.20	5.00	
	Total	880	3.9838	.66099	.02228	3.9401	4.0276	3.9401	1.40	5.00
	ด้านสังคม	เกษตรกร	3.6815	.66406	.05612	3.5706	3.7925	3.5706	2.00	5.00
รับจ้างทั่วไป		3.8192	.68978	.06050	3.6995	3.9389	3.6995	2.25	5.00	
พนักงานบริษัท		3.6005	.67804	.06555	3.4705	3.7304	3.4705	2.00	5.00	
นักเรียน/นักศึกษา		3.8105	.63131	.06477	3.6819	3.9391	3.6819	1.50	5.00	
ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย		3.5924	.75240	.04857	3.4967	3.6880	3.4967	1.00	5.00	
แม่บ้าน		3.4183	.82487	.11551	3.1863	3.6503	3.1863	1.50	5.00	
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท		3.6973	.71179	.07190	3.5546	3.8400	3.5546	2.25	5.00	
ว่างงาน และเกษียณอายุ		3.8070	.61617	.14136	3.5100	4.1040	3.5100	2.67	5.00	
Total		880	3.6708	.71118	.02397	3.6238	3.7179	3.6238	1.00	5.00

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
					Mean			
เกษตรกร	140	2.9400	.70178	.05931	2.8227	3.0573	1.60	5.00
รับจ้างทั่วไป	130	3.0435	.82484	.07234	2.9003	3.1866	1.00	5.00
พนักงานบริษัท	107	3.0491	.79849	.07719	2.8960	3.2021	1.20	5.00
นักเรียน/นักศึกษา	95	2.9835	.74654	.07659	2.8314	3.1356	1.50	5.00
ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	240	2.8992	.71642	.04625	2.8081	2.9903	1.20	5.00
แม่บ้าน	51	3.0267	.84165	.11785	2.7900	3.2634	1.40	4.80
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	98	2.9816	.87689	.08858	2.8058	3.1574	1.00	4.80
ว่างงาน และเกษียณอายุ	19	3.1816	.70734	.16228	2.8406	3.5225	2.00	5.00
Total	880	2.9770	.77031	.02597	2.9260	3.0280	1.00	5.00
เกษตรกร	140	4.0514	.70969	.05998	3.9328	4.1700	1.57	5.00
รับจ้างทั่วไป	130	4.2128	.68657	.06022	4.0937	4.3320	2.29	5.00
พนักงานบริษัท	107	3.9715	.79048	.07642	3.8200	4.1230	2.00	5.00
นักเรียน/นักศึกษา	95	4.0351	.67966	.06973	3.8966	4.1735	2.50	5.00
ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	240	4.0410	.71479	.04614	3.9501	4.1319	2.29	5.00
แม่บ้าน	51	3.8107	.79136	.11081	3.5882	4.0333	2.11	5.00
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	98	4.0324	.69654	.07036	3.8928	4.1721	2.29	5.00
ว่างงาน และเกษียณอายุ	19	4.5877	.42843	.09829	4.3812	4.7942	3.71	5.00
Total	880	4.0564	.72090	.02430	4.0087	4.1041	1.57	5.00

การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล
ภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามอาชีพหลัก

Test of Homogeneity of Variances

	Levene Statistic	df1	df2	Sig.
ด้านประชาชน	.729	7	872	.647
ด้านเศรษฐกิจ	1.022	7	872	.414
ด้านสังคม	1.624	7	872	.125
ด้านสิ่งแวดล้อม	1.569	7	872	.141
ด้านการท่องเที่ยว	2.488	7	872	.016

ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยว
ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านประชาชน	Between Groups	12.480	7	1.783	3.897	.000
	Within Groups	398.969	872	.458		
	Total	411.449	879			
ด้านเศรษฐกิจ	Between Groups	11.006	7	1.572	3.675	.001
	Within Groups	373.034	872	.428		
	Total	384.040	879			
ด้านสังคม	Between Groups	10.414	7	1.488	2.988	.004
	Within Groups	434.168	872	.498		
	Total	444.582	879			
ด้านสิ่งแวดล้อม	Between Groups	3.700	7	.529	.890	.514
	Within Groups	517.878	872	.594		
	Total	521.578	879			
ด้านการท่องเที่ยว	Between Groups	12.553	7	1.793	3.520	.001
	Within Groups	444.263	872	.509		
	Total	456.816	879			

ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลกระทบบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย

Multiple Comparisons

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
ด้านประชาชน LSD	เกษตรกร	รับจ้างทั่วไป	-.16727*	.08239	.043	-.3290	-.0056
		พนักงานบริษัท	.10195	.08686	.241	-.0685	.2724
		นักเรียน/นักศึกษา	.00145	.08991	.987	-.1750	.1779
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.07147	.07193	.321	-.0697	.2127
		แม่บ้าน	.24946*	.11063	.024	.0323	.4666
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.01507	.08909	.866	-.1598	.1899
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.42837*	.16537	.010	-.7530	-.1038
	รับจ้างทั่วไป	เกษตรกร	.16727*	.08239	.043	.0056	.3290
		พนักงานบริษัท	.26922*	.08829	.002	.0959	.4425
		นักเรียน/นักศึกษา	.16872	.09130	.065	-.0105	.3479
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.23874*	.07366	.001	.0942	.3833
		แม่บ้าน	.41673*	.11176	.000	.1974	.6361
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.18234*	.09049	.044	.0047	.3599
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.26110	.16613	.116	-.5872	.0650

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		เกษตรกร	-.10195	.08686	.241	-.2724	.0685
		รับจ้างทั่วไป	-.26922*	.08829	.002	-.4425	-.0959
		นักเรียน/นักศึกษา	-.10050	.09535	.292	-.2876	.0866
	พนักงานบริษัท	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	-.03049	.07863	.698	-.1848	.1238
		แม่บ้าน	.14750	.11510	.200	-.0784	.3734
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.08689	.09458	.359	-.2725	.0987
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.53032*	.16839	.002	-.8608	-.1998
		เกษตรกร	-.00145	.08991	.987	-.1779	.1750
		รับจ้างทั่วไป	-.16872	.09130	.065	-.3479	.0105
		พนักงานบริษัท	.10050	.09535	.292	-.0866	.2876
	นักเรียน/นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.07001	.08199	.393	-.0909	.2309
		แม่บ้าน	.24800*	.11742	.035	.0175	.4785
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.01361	.09739	.889	-.1775	.2048
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.42982*	.16999	.012	-.7635	-.0962

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		เกษตกร	-.07147	.07193	.321	-.2127	.0697
		รับจ้างทั่วไป	-.23874*	.07366	.001	-.3833	-.0942
		พนักงานบริษัท	.03049	.07863	.698	-.1238	.1848
	ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	นักเรียน/นักศึกษา	-.07001	.08199	.393	-.2309	.0909
		แม่บ้าน	.17799	.10430	.088	-.0267	.3827
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.05640	.08109	.487	-.2155	.1027
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.49984*	.16121	.002	-.8162	-.1834
		เกษตกร	-.24946*	.11063	.024	-.4666	-.0323
		รับจ้างทั่วไป	-.41673*	.11176	.000	-.6361	-.1974
		พนักงานบริษัท	-.14750	.11510	.200	-.3734	.0784
	แม่บ้าน	นักเรียน/นักศึกษา	-.24800*	.11742	.035	-.4785	-.0175
		ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	-.17799	.10430	.088	-.3827	.0267
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.23439*	.11679	.045	-.4636	-.0052
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.67783*	.18180	.000	-1.0347	-.3210

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	อาชีพหลัก	เกษตรกร	-.01507	.08909	.866	-.1899	.1598
		รับจ้างทั่วไป	-.18234*	.09049	.044	-.3599	-.0047
		พนักงานบริษัท	.08689	.09458	.359	-.0987	.2725
		นักเรียน/นักศึกษา	-.01361	.09739	.889	-.2048	.1775
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.05640	.08109	.487	-.1027	.2155
		แม่บ้าน	.23439*	.11679	.045	.0052	.4636
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.44344*	.16956	.009	-.7762	-.1107
		เกษตรกร	.42837*	.16537	.010	.1038	.7530
		รับจ้างทั่วไป	.26110	.16613	.116	-.0650	.5872
		พนักงานบริษัท	.53032*	.16839	.002	.1998	.8608
ว่างงาน และเกษียณอายุ	อาชีพหลัก	นักเรียน/นักศึกษา	.42982*	.16999	.012	.0962	.7635
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.49984*	.16121	.002	.1834	.8162
		แม่บ้าน	.67783*	.18180	.000	.3210	1.0347
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.44344*	.16956	.009	.1107	.7762

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tamhane	เกษตกร	รับจ้างทั่วไป	-.16727	.08391	.742	-.4315	.0969
		พนักงานบริษัท	.10195	.08725	1.000	-.1732	.3771
		นักเรียน/นักศึกษา	.00145	.08755	1.000	-.2750	.2779
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.07147	.07113	1.000	-.1523	.2952
		แม่บ้าน	.24946	.11643	.632	-.1255	.6244
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.01507	.08785	1.000	-.2623	.2924
		อื่น ๆ ระบุ	-.42837	.13337	.092	-.8901	.0334
		เกษตกร	.16727	.08391	.742	-.0969	.4315
		พนักงานบริษัท	.26922	.09102	.092	-.0178	.5562
		นักเรียน/นักศึกษา	.16872	.09130	.852	-.1195	.4569
Tamhane	รับจ้างทั่วไป	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.23874*	.07571	.049	.0003	.4772
		แม่บ้าน	.41673*	.11928	.021	.0335	.7999
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.18234	.09159	.746	-.1067	.4714
		อื่น ๆ ระบุ	-.26110	.13587	.846	-.7280	.2058
		เกษตกร	-.10195	.08725	1.000	-.3771	.1732
		พนักงานบริษัท	-.26922	.09102	.092	-.5562	.0178
		นักเรียน/นักศึกษา	-.10050	.09438	1.000	-.3986	.1976
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.23874*	.07571	.049	.0003	.4772
		แม่บ้าน	.41673*	.11928	.021	.0335	.7999
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.18234	.09159	.746	-.1067	.4714
อื่น ๆ ระบุ	-.26110	.13587	.846	-.7280	.2058		

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	-.03049	.07939	1.000	-.2813	.2203
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	.14750	.12165	.999	-.2427	.5378
		เกษตรกร	-.08689	.09466	1.000	-.3859	.2121
		รับจ้างทั่วไป	-.53032*	.13796	.016	-1.0018	-.0588
		พนักงานบริษัท	-.00145	.08755	1.000	-.2779	.2750
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	-.16872	.09130	.852	-.4569	.1195
		นักเรียน/นักศึกษา	.10050	.09438	1.000	-.1976	.3986
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	.07001	.07972	1.000	-.1822	.3223
		เกษตรกร	.24800	.12186	.722	-.1430	.6390
		รับจ้างทั่วไป	.01361	.09493	1.000	-.2865	.3137
		พนักงานบริษัท	-.42982	.13814	.107	-.9018	.0422
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.07147	.07113	1.000	-.2952	.1523
		นักเรียน/นักศึกษา	-.23874*	.07571	.049	-.4772	-.0003
		เกษตรกร	.03049	.07939	1.000	-.2203	.2813
		รับจ้างทั่วไป	-.07001	.07972	1.000	-.3223	.1822
		พนักงานบริษัท	.17799	.11067	.964	-.1807	.5367
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.05640	.08005	1.000	-.3096	.1968
		นักเรียน/นักศึกษา	-.49984*	.12837	.020	-.9522	-.0475

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
แม่บ้าน	อาชีพหลัก	เกษตรกร	-.24946	.11643	.632	-.6244	.1255
		รับจ้างทั่วไป	-.41673*	.11928	.021	-.7999	-.0335
		พนักงานบริษัท	-.14750	.12165	.999	-.5378	.2427
		นักเรียน/นักศึกษา	-.24800	.12186	.722	-.6390	.1430
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	-.17799	.11067	.964	-.5367	.1807
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.23439	.12208	.812	-.6260	.1572
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.67783*	.15804	.003	-.12017	-.1540
		เกษตรกร	-.01507	.08785	1.000	-.2924	.2623
		รับจ้างทั่วไป	-.18234	.09159	.746	-.4714	.1067
		พนักงานบริษัท	.08689	.09466	1.000	-.2121	.3859
		นักเรียน/นักศึกษา	-.01361	.09493	1.000	-.3137	.2865
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.05640	.08005	1.000	-.1968	.3096
		แม่บ้าน	.23439	.12208	.812	-.1572	.6260
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.44344	.13834	.085	-.9159	.0290
ว่างงาน และเกษียณอายุ	อาชีพหลัก	เกษตรกร	.42837	.13337	.092	-.0334	.8901
		รับจ้างทั่วไป	.26110	.13587	.846	-.2058	.7280
		พนักงานบริษัท	.53032*	.13796	.016	.0588	1.0018
		นักเรียน/นักศึกษา	.42982	.13814	.107	-.0422	.9018

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
ด้านเศรษฐกิจ	เกษตรกร	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	.49984*	.12837	.020	.0475	.9522
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.67783*	.15804	.003	.1540	1.2017
		รับจ้างทั่วไป	.44344	.13834	.085	-.0290	.9159
		พนักงานบริษัท	-.05931	.07966	.457	-.2157	.0970
		นักเรียน/นักศึกษา	.11598	.08399	.168	-.0489	.2808
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	.09098	.08694	.296	-.0797	.2616
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.07114	.06956	.307	-.0654	.2077
		ว่างงาน	.30470*	.10698	.004	.0947	.5147
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	.08913	.08614	.301	-.0799	.2582
		เกษตรกร	-.45867*	.15991	.004	-.7725	-.1448
		เกษตรกร	.05931	.07966	.457	-.0970	.2157
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	.17529*	.08537	.040	.0077	.3429
ด้านเศรษฐกิจ	รับจ้างทั่วไป	นักเรียน/นักศึกษา	.15030	.08828	.089	-.0230	.3236
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	.13045	.07123	.067	-.0093	.2702
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.36401*	.10807	.001	.1519	.5761
		ว่างงาน	.14845	.08750	.090	-.0233	.3202
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.39935*	.16064	.013	-.7146	-.0841
		ว่างงาน และเกษียณอายุ					

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
พนักงานบริษัท	อาชีพหลัก	เกษตรกร	-.11598	.08399	.168	-.2808	.0489
		รับจ้างทั่วไป	-.17529*	.08537	.040	-.3429	-.0077
		นักเรียน/นักศึกษา	-.02499	.09220	.786	-.2060	.1560
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	-.04484	.07603	.556	-.1941	.1044
		แม่บ้าน	.18872	.11129	.090	-.0297	.4072
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต	-.02685	.09145	.769	-.2063	.1526
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.57464*	.16283	.000	-.8942	-.2551
		เกษตรกร	-.09098	.08694	.296	-.2616	.0797
		รับจ้างทั่วไป	-.15030	.08828	.089	-.3236	.0230
		พนักงานบริษัท	.02499	.09220	.786	-.1560	.2060
ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	อาชีพหลัก	นักเรียน/นักศึกษา	-.01984	.07928	.802	-.1754	.1358
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.21372	.11354	.060	-.0091	.4366
		แม่บ้าน	-.00185	.09417	.984	-.1867	.1830
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต	-.54965*	.16437	.001	-.8723	-.2270
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.07114	.06956	.307	-.2077	.0654
		เกษตรกร	-.13045	.07123	.067	-.2702	.0093
		รับจ้างทั่วไป	.04484	.07603	.556	-.1044	.1941
		พนักงานบริษัท	.01984	.07928	.802	-.1358	.1754
		นักเรียน/นักศึกษา	.23356*	.10085	.021	.0356	.4315
		แม่บ้าน	.01799	.07841	.819	-.1359	.1719

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.52981*	.15588	.001	-8357	-2239
		เกษตรกร	-.30470*	.10698	.004	-.5147	-.0947
		รับจ้างทั่วไป	-.36401*	.10807	.001	-.5761	-.1519
		พนักงานบริษัท	-.18872	.11129	.090	-.4072	.0297
	แม่บ้าน	นักเรียน/นักศึกษา	-.21372	.11354	.060	-.4366	.0091
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	-.23356*	.10085	.021	-.4315	-.0356
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.21557	.11293	.057	-.4372	.0061
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.76336*	.17579	.000	-1.1084	-.4183
		เกษตรกร	-.08913	.08614	.301	-.2582	.0799
		รับจ้างทั่วไป	-.14845	.08750	.090	-.3202	.0233
		พนักงานบริษัท	.02685	.09145	.769	-.1526	.2063
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	นักเรียน/นักศึกษา	.00185	.09417	.984	-.1830	.1867
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	-.01799	.07841	.819	-.1719	.1359
		แม่บ้าน	.21557	.11293	.057	-.0061	.4372
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.54780*	.16395	.001	-.8696	-.2260
		เกษตรกร	.45867*	.15991	.004	.1448	.7725
		รับจ้างทั่วไป	.39935*	.16064	.013	.0841	.7146
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	พนักงานบริษัท	.57464*	.16283	.000	.2551	.8942
		นักเรียน/นักศึกษา	.54965*	.16437	.001	.2270	.8723

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	.52981*	.15588	.001	.2239	.8357
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.76336*	.17579	.000	.4183	1.1084
		รับจ้างทั่วไป	.54780*	.16395	.001	.2260	.8696
		รับจ้างทั่วไป	-.05931	.08177	1.000	-.3168	.1981
		พนักงานบริษัท	.11598	.08694	.997	-.1583	.3903
		นักเรียน/นักศึกษา	.09098	.08330	1.000	-.1720	.3539
	เกษตรกร	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	.07114	.06878	1.000	-.1452	.2875
		รับจ้างทั่วไป	.30470	.10831	.157	-.0436	.6530
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.08913	.08555	1.000	-.1809	.3592
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.45867*	.12064	.019	-.8735	-.0439
		เกษตรกร	.05931	.08177	1.000	-.1981	.3168
		พนักงานบริษัท	.17529	.09073	.792	-.1108	.4614
		นักเรียน/นักศึกษา	.15030	.08724	.920	-.1250	.4256
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	.13045	.07351	.894	-.1011	.3620
		รับจ้างทั่วไป	.36401*	.11138	.041	.0068	.7212
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.14845	.08939	.945	-.1336	.4305
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.39935	.12340	.078	-.8201	.0214
		เกษตรกร	-.11598	.08694	.997	-.3903	.1583
		พนักงานบริษัท	-.17529	.09073	.792	-.4614	.1108
		นักเรียน/นักศึกษา	-.02499	.09211	1.000	-.3160	.2660

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	-.04484	.07922	1.000	-.2953	.2056
		ข้าราชการ/รัฐสภา/คหจก/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	.18872	.11523	.955	-.1800	.5574
			-.02685	.09415	1.000	-.3242	.2705
			-.57464*	.12689	.002	-.10035	-.1458
		เกษตรกร	-.09098	.08330	1.000	-.3539	.1720
		รับจ้างทั่วไป	-.15030	.08724	.920	-.4256	.1250
		พนักงานบริษัท	.02499	.09211	1.000	-.2660	.3160
	นักเรียน/นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	-.01984	.07521	1.000	-.2578	.2181
			.21372	.11251	.826	-.1471	.5745
		ข้าราชการ/รัฐสภา/คหจก/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.00185	.09080	1.000	-.2888	.2851
			-.54965*	.12442	.003	-.9729	-.1264
		เกษตรกร	-.07114	.06878	1.000	-.2875	.1452
		รับจ้างทั่วไป	-.13045	.07351	.894	-.3620	.1011
		พนักงานบริษัท	.04484	.07922	1.000	-.2056	.2953
	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	นักเรียน/นักศึกษา แม่บ้าน	.01984	.07521	1.000	-.2181	.2578
			.23356	.10222	.512	-.0974	.5646
		ข้าราชการ/รัฐสภา/คหจก/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	.01799	.07769	1.000	-.2278	.2638
			-.52981*	.11521	.003	-.9339	-.1257

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
แม่บ้าน	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ ว่างงาน และเกษียณอายุ	เกษตรกร	-.30470	.10831	.157	-.6530	.0436
		รับจ้างทั่วไป	-.36401*	.11138	.041	-.7212	-.0068
		พนักงานบริษัท	-.18872	.11523	.955	-.5574	.1800
		นักเรียน/นักศึกษา	-.21372	.11251	.826	-.5745	.1471
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ	-.23356	.10222	.512	-.5646	.0974
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ	-.21557	.11418	.833	-.5813	.1501
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.76336*	.14239	.000	-1.2344	-.2924
		เกษตรกร	-.08913	.08555	1.000	-.3592	.1809
		รับจ้างทั่วไป	-.14845	.08939	.945	-.4305	.1336
		พนักงานบริษัท	.02685	.09415	1.000	-.2705	.3242
ว่างงาน และเกษียณอายุ	เกษตรกร รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ แม่บ้าน ว่างงาน และเกษียณอายุ	นักเรียน/นักศึกษา	.00185	.09080	1.000	-.2851	.2888
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ	-.01799	.07769	1.000	-.2638	.2278
		แม่บ้าน	.21557	.11418	.833	-.1501	.5813
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.54780*	.12594	.003	-.9745	-.1211
		เกษตรกร	.45867*	.12064	.019	.0439	.8735
		รับจ้างทั่วไป	.39935	.12340	.078	-.0214	.8201
		พนักงานบริษัท	.57464*	.12689	.002	.1458	1.0035
		นักเรียน/นักศึกษา	.54965*	.12442	.003	.1264	.9729
		ว่างงาน และเกษียณอายุ					
		ว่างงาน และเกษียณอายุ					

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Dependent Variable	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
							Lower Bound	Upper Bound
ด้านสังคม	LSD	เกษตรกร	แม่บ้าน	.76336*	.14239	.000	.2924	1.2344
			ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.54780*	.12594	.003	.1211	.9745
			รับจ้างทั่วไป	-.13768	.08594	.110	-.3064	.0310
			พนักงานบริษัท	.08108	.09061	.371	-.0968	.2589
			นักเรียน/นักศึกษา	-.12898	.09379	.169	-.3131	.0551
			ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.08919	.07504	.235	-.0581	.2365
			แม่บ้าน	.26325*	.11541	.023	.0367	.4898
			ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.01573	.09294	.866	-.1981	.1667
			ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.12547	.17252	.467	-.4641	.2131
			เกษตรกร	.13768	.08594	.110	-.0310	.3064
			พนักงานบริษัท	.21876*	.09210	.018	.0380	.3995
			นักเรียน/นักศึกษา	.00870	.09524	.927	-.1782	.1956
			ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.22687*	.07684	.003	.0761	.3777
			แม่บ้าน	.40093*	.11659	.001	.1721	.6298
			ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.12195	.09440	.197	-.0633	.3072
			ว่างงาน และเกษียณอายุ	.01221	.17331	.944	-.3279	.3524
			เกษตรกร	-.08108	.09061	.371	-.2589	.0968
			รับจ้างทั่วไป	-.21876*	.09210	.018	-.3995	-.0380
			นักเรียน/นักศึกษา	-.21006*	.09947	.035	-.4053	-.0148
			ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.00811	.08202	.921	-.1529	.1691
แม่บ้าน	.18217	.12007	.130	-.0535	.4178			

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.09681 -.20655	.09866 .17567	.327 .240	-.2905 -.5513	.0968 .1382
		เกษตรกร รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท	.12898 -.00870 .21006*	.09379 .09524 .09947	.169 .927 .035	-.0551 -.1956 .0148	.3131 .1782 .4053
	นักเรียน/นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	.21817* .39223*	.08553 .12249	.011 .001	.0503 .1518	.3860 .6326
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	.11325 .00351	.10160 .17733	.265 .984	-.0862 -.3445	.3126 .3516
		เกษตรกร รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท	-.08919 -.22687* -.00811	.07504 .07684 .08202	.235 .003 .921	-.2365 -.3777 -.1691	.0581 -.0761 .1529
	ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	นักเรียน/นักศึกษา แม่บ้าน	-.21817* .17406	.08553 .10880	.011 .110	-.3860 -.0395	-.0503 .3876
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.10492 -.21466	.08459 .16817	.215 .202	-.2709 -.5447	.0611 .1154
		เกษตรกร รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา	-.26325* -.40093* -.18217 -.39223*	.11541 .11659 .12007 .12249	.023 .001 .130 .001	-.4898 -.6298 -.4178 -.6326	-.0367 -.1721 .0535 -.1518

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ผู้ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.17406	.10880	.110	-.3876	.0395
		ผู้ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย	-.27898*	.12183	.022	-.5181	-.0399
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.38872*	.18965	.041	-.7609	-.0165
	เกษตรกร รับจ้างทั่วไป	เกษตรกร	.01573	.09294	.866	-.1667	.1981
		รับจ้างทั่วไป	-.12195	.09440	.197	-.3072	.0633
		พนักงานบริษัท	.09681	.09866	.327	-.0968	.2905
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท นักเรียน/นักศึกษา	นักเรียน/นักศึกษา	-.11325	.10160	.265	-.3126	.0862
		ผู้ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย	.10492	.08459	.215	-.0611	.2709
		แม่บ้าน	.27898*	.12183	.022	.0399	.5181
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.10974	.17688	.535	-.4569	.2374
		เกษตรกร	.12547	.17252	.467	-.2131	.4641
		รับจ้างทั่วไป	-.01221	.17331	.944	-.3524	.3279
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	พนักงานบริษัท	.20655	.17567	.240	-.1382	.5513
		นักเรียน/นักศึกษา	-.00351	.17733	.984	-.3516	.3445
		ผู้ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย	.21466	.16817	.202	-.1154	.5447
Tamhane	เกษตรกร	.38872*	.18965	.041	.0165	.7609	
	รับจ้างทั่วไป	.10974	.17688	.535	-.2374	.4569	
	พนักงานบริษัท	-.13768	.08252	.941	-.3975	.1221	
	นักเรียน/นักศึกษา	นักเรียน/นักศึกษา	.08108	.08629	1.000	-.1911	.3532
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.12898	.08570	.982	-.3995	.1416

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
รับจ้างทั่วไป	ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ	ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ	.08919	.07422	.999	-.1441	.3224
		แม่บ้าน	.26325	.12842	.715	-.1518	.6783
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ	-.01573	.09121	1.000	-.3039	.2724
		ช่างเทคนิค	-.12547	.15209	1.000	-.6581	.4071
	เกษตรกร	เกษตรกร	.13768	.08252	.941	-.1221	.3975
		พนักงานบริษัท	.21876	.08920	.344	-.0625	.5001
		นักเรียน/นักศึกษา	.00870	.08863	1.000	-.2710	.2884
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ	.22687	.07758	.099	-.0172	.4709
	พนักงานบริษัท	แม่บ้าน	.40093	.13039	.078	-.0197	.8215
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ	.12195	.09397	.998	-.1748	.4187
		ช่างเทคนิค	.01221	.15376	1.000	-.5235	.5480
		เกษตรกร	-.08108	.08629	1.000	-.3532	.1911
นักเรียน/นักศึกษา	พนักงานบริษัท	รับจ้างทั่วไป	-.21876	.08920	.344	-.5001	.0625
		นักเรียน/นักศึกษา	-.21006	.09215	.489	-.5012	.0810
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ	.00811	.08158	1.000	-.2492	.2654
		แม่บ้าน	.18217	.13281	.995	-.2454	.6098
	เกษตรกร	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ	-.09681	.09730	1.000	-.4042	.2105
		ช่างเทคนิค	-.20655	.15582	.998	-.7464	.3333
		เกษตรกร	.12898	.08570	.982	-.1416	.3995
		รับจ้างทั่วไป	-.00870	.08863	1.000	-.2884	.2710

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
	<p>พนักงานบริษัท</p> <p>ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย</p> <p>แม่บ้าน</p> <p>ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท</p> <p>ว่างงาน และเกษียณอายุ</p>	<p>เกษตรกร</p> <p>รับจ้างทั่วไป</p> <p>พนักงานบริษัท</p> <p>นักเรียน/นักศึกษา</p> <p>แม่บ้าน</p> <p>ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท</p> <p>ว่างงาน และเกษียณอายุ</p>	.21006	.09215	.489	-.0810	.5012
			.21817	.08096	.193	-.0375	.4738
			.39223	.13243	.106	-.0344	.8188
			.11325	.09677	1.000	-.1927	.4192
			.00351	.15549	1.000	-.5358	.5428
			-.08919	.07422	.999	-.3224	.1441
			-.22687	.07758	.099	-.4709	.0172
			-.00811	.08158	1.000	-.2654	.2492
			-.21817	.08096	.193	-.4738	.0375
			.17406	.12530	.994	-.2322	.5803
	<p>ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย</p> <p>แม่บ้าน</p> <p>ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท</p> <p>ว่างงาน และเกษียณอายุ</p>	<p>เกษตรกร</p> <p>รับจ้างทั่วไป</p> <p>พนักงานบริษัท</p> <p>นักเรียน/นักศึกษา</p> <p>แม่บ้าน</p> <p>ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท</p> <p>ว่างงาน และเกษียณอายุ</p>	-.10492	.08677	.999	-.3792	.1694
			-.21466	.14947	.994	-.7426	.3133
			-.26325	.12842	.715	-.6783	.1518
			-.40093	.13039	.078	-.8215	.0197
			-.18217	.13281	.995	-.6098	.2454
			-.39223	.13243	.106	-.8188	.0344
			-.17406	.12530	.994	-.5803	.2322
			-.27898	.13606	.710	-.7161	.1581
			-.38872	.18255	.671	-.9950	.2176
			-.26325	.12842	.715	-.6783	.1518

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
ด้านสิ่งแวดล้อม	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ว่างงาน และเกษตรกรอายุ	เกษตรกร	.01573	.09121	1.000	-.2724	.3039
		รับจ้างทั่วไป	-.12195	.09397	.998	-.4187	.1748
		พนักงานบริษัท	.09681	.09730	1.000	-.2105	.4042
		นักเรียน/นักศึกษา	-.11325	.09677	1.000	-.4192	.1927
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.10492	.08677	.999	-.1694	.3792
		แม่บ้าน	.27898	.13606	.710	-.1581	.7161
		ว่างงาน และเกษตรกรอายุ	-.10974	.15860	1.000	-.6554	.4359
		เกษตรกร	.12547	.15209	1.000	-.4071	.6581
		รับจ้างทั่วไป	-.01221	.15376	1.000	-.5480	.5235
		พนักงานบริษัท	.20655	.15582	.998	-.3333	.7464
		นักเรียน/นักศึกษา	-.00351	.15549	1.000	-.5428	.5358
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.21466	.14947	.994	-.3133	.7426
แม่บ้าน	.38872	.18255	.671	-.2176	.9950		
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.10974	.15860	1.000	-.4359	.6554		
ด้านสิ่งแวดล้อม	เกษตรกร	รับจ้างทั่วไป	-.10346	.09386	.271	-.2877	.0808
		พนักงานบริษัท	-.10907	.09896	.271	-.3033	.0852
		นักเรียน/นักศึกษา	-.04351	.10244	.671	-.2446	.1575
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.04076	.08196	.619	-.1201	.2016
		แม่บ้าน	-.08667	.12604	.492	-.3341	.1607
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.04163	.10150	.682	-.2408	.1576
		ว่างงาน และเกษตรกรอายุ	-.24158	.18841	.200	-.6114	.1282
		เกษตรกร	.12547	.15209	1.000	-.4071	.6581
		รับจ้างทั่วไป	-.01221	.15376	1.000	-.5480	.5235
		พนักงานบริษัท	.20655	.15582	.998	-.3333	.7464
		นักเรียน/นักศึกษา	-.00351	.15549	1.000	-.5428	.5358
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.21466	.14947	.994	-.3133	.7426
แม่บ้าน	.38872	.18255	.671	-.2176	.9950		
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.10974	.15860	1.000	-.4359	.6554		
ด้านสิ่งแวดล้อม	เกษตรกร	รับจ้างทั่วไป	-.10346	.09386	.271	-.2877	.0808
		พนักงานบริษัท	-.10907	.09896	.271	-.3033	.0852
		นักเรียน/นักศึกษา	-.04351	.10244	.671	-.2446	.1575
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.04076	.08196	.619	-.1201	.2016
		แม่บ้าน	-.08667	.12604	.492	-.3341	.1607
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.04163	.10150	.682	-.2408	.1576
		ว่างงาน และเกษตรกรอายุ	-.24158	.18841	.200	-.6114	.1282
		เกษตรกร	.12547	.15209	1.000	-.4071	.6581
		รับจ้างทั่วไป	-.01221	.15376	1.000	-.5480	.5235
		พนักงานบริษัท	.20655	.15582	.998	-.3333	.7464
		นักเรียน/นักศึกษา	-.00351	.15549	1.000	-.5428	.5358
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.21466	.14947	.994	-.3133	.7426
แม่บ้าน	.38872	.18255	.671	-.2176	.9950		
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.10974	.15860	1.000	-.4359	.6554		

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
รับจ้างทั่วไป	เกษตกร พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต ว่างงาน และเกษียณอายุ	เกษตกร	.10346	.09386	.271	-.0808	.2877
		พนักงานบริษัท	-.00560	.10059	.956	-.2030	.1918
		นักเรียน/นักศึกษา	.05995	.10402	.565	-.1442	.2641
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.14423	.08392	.086	-.0205	.3089
		แม่บ้าน	.01679	.12733	.895	-.2331	.2667
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต	.06183	.10310	.549	-.1405	.2642
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.13812	.18928	.466	-.5096	.2334
		เกษตกร	.10907	.09896	.271	-.0852	.3033
		รับจ้างทั่วไป	.00560	.10059	.956	-.1918	.2030
		นักเรียน/นักศึกษา	.06556	.10864	.546	-.1477	.2788
พนักงานบริษัท	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต ว่างงาน และเกษียณอายุ	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.14983	.08958	.095	-.0260	.3257
		แม่บ้าน	.02240	.13113	.864	-.2350	.2798
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต	.06743	.10775	.532	-.1441	.2789
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.13251	.19185	.490	-.5091	.2440
		เกษตกร	.04351	.10244	.671	-.1575	.2446
		รับจ้างทั่วไป	-.05995	.10402	.565	-.2641	.1442
		พนักงานบริษัท	-.06556	.10864	.546	-.2788	.1477
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.08427	.09341	.367	-.0991	.2676
		แม่บ้าน	-.04316	.13378	.747	-.3057	.2194
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต	.00188	.11096	.987	-.2159	.2197
นักเรียน/นักศึกษา	เกษตกร รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต	เกษตกร	.04351	.10244	.671	-.1575	.2446
		รับจ้างทั่วไป	-.05995	.10402	.565	-.2641	.1442
		พนักงานบริษัท	-.06556	.10864	.546	-.2788	.1477
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.08427	.09341	.367	-.0991	.2676
		แม่บ้าน	-.04316	.13378	.747	-.3057	.2194
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต	.00188	.11096	.987	-.2159	.2197
		เกษตกร	.04351	.10244	.671	-.1575	.2446
		รับจ้างทั่วไป	-.05995	.10402	.565	-.2641	.1442
		พนักงานบริษัท	-.06556	.10864	.546	-.2788	.1477
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.08427	.09341	.367	-.0991	.2676

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.19807	.19367	.307	-5782	.1820
	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	เกษตรกร	-.04076	.08196	.619	-2016	.1201
		รับจ้างทั่วไป	-.14423	.08392	.086	-3089	.0205
		พนักงานบริษัท	-.14983	.08958	.095	-3257	.0260
		นักเรียน/นักศึกษา	-.08427	.09341	.367	-2676	.0991
		แม่บ้าน	-.12743	.11883	.284	-3606	.1058
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.08240	.09238	.373	-2637	.0989
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.28234	.18366	.125	-6428	.0781
		เกษตรกร	.08667	.12604	.492	-1607	.3341
		รับจ้างทั่วไป	-.01679	.12733	.895	-2667	.2331
		พนักงานบริษัท	-.02240	.13113	.864	-2798	.2350
	แม่บ้าน	นักเรียน/นักศึกษา	.04316	.13378	.747	-2194	.3057
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.12743	.11883	.284	-1058	.3606
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.15491	.20713	.455	-5614	.2516
		เกษตรกร	.04163	.10150	.682	-1576	.2408
		รับจ้างทั่วไป	-.06183	.10310	.549	-2642	.1405
		พนักงานบริษัท	-.06743	.10775	.532	-2789	.1441
		นักเรียน/นักศึกษา	-.00188	.11096	.987	-2197	.2159
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.08240	.09238	.373	-0989	.2637
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.15491	.20713	.455	-5614	.2516
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	เกษตรกร	.04163	.10150	.682	-1576
	รับจ้างทั่วไป		-.06183	.10310	.549	-2642	.1405
	พนักงานบริษัท		-.06743	.10775	.532	-2789	.1441
	นักเรียน/นักศึกษา		-.00188	.11096	.987	-2197	.2159
	ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท		.08240	.09238	.373	-0989	.2637
	ว่างงาน และเกษียณอายุ		-.15491	.20713	.455	-5614	.2516
	เกษตรกร		.04163	.10150	.682	-1576	.2408
	รับจ้างทั่วไป		-.06183	.10310	.549	-2642	.1405
	พนักงานบริษัท		-.06743	.10775	.532	-2789	.1441
	นักเรียน/นักศึกษา		-.00188	.11096	.987	-2197	.2159

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
	แม่บ้าน		-.04503	.13306	.735	-.3062	.2161
	ช่างงาน และเกษียณอายุ		-.19995	.19318	.301	-.5791	.1792
	เกษตรกร		.24158	.18841	.200	-.1282	.6114
	รับจ้างทั่วไป		.13812	.18928	.466	-.2334	.5096
	พนักงานบริษัท		.13251	.19185	.490	-.2440	.5091
	นักเรียน/นักศึกษา		.19807	.19367	.307	-.1820	.5782
	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย		.28234	.18366	.125	-.0781	.6428
	แม่บ้าน		.15491	.20713	.455	-.2516	.5614
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต		.19995	.19318	.301	-.1792	.5791
	รับจ้างทั่วไป		-.10346	.09355	1.000	-.3981	.1912
	พนักงานบริษัท		-.10907	.09735	1.000	-.4163	.1982
	นักเรียน/นักศึกษา		-.04351	.09687	1.000	-.3496	.2626
	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย		.04076	.07521	1.000	-.1958	.2773
	แม่บ้าน		-.08667	.13194	1.000	-.5127	.3393
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อบต		-.04163	.10660	1.000	-.3789	.2956
	ช่างงาน และเกษียณอายุ		-.24158	.17278	.995	-.8497	.3666
	เกษตรกร		.10346	.09355	1.000	-.1912	.3981
	พนักงานบริษัท		-.00560	.10579	1.000	-.3392	.3280
	นักเรียน/นักศึกษา		.05995	.10536	1.000	-.2726	.3925
	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย		.14423	.08586	.938	-.1264	.4149

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		แม่บ้าน	.01679	.13829	1.000	-.4274	.4610
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.06183	.11437	1.000	-.2994	.4230
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.13812	.17767	1.000	-.7554	.4791
	พนักงานบริษัท	เกษตรกร	.10907	.09735	1.000	-.1982	.4163
		รับจ้างทั่วไป	.00560	.10579	1.000	-.3280	.3392
		นักเรียน/นักศึกษา	.06556	.10874	1.000	-.2780	.4091
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.14983	.08999	.944	-.1347	.4344
		แม่บ้าน	.02240	.14088	1.000	-.4295	.4743
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.06743	.11750	1.000	-.3038	.4387
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.13251	.17970	1.000	-.7539	.4889
		เกษตรกร	.04351	.09687	1.000	-.2626	.3496
		รับจ้างทั่วไป	-.05995	.10536	1.000	-.3925	.2726
		พนักงานบริษัท	-.06556	.10874	1.000	-.4091	.2780
		ผู้ประกอบการธุรกิจ/ค้าขาย	.08427	.08947	1.000	-.1991	.3677
		แม่บ้าน	-.04316	.14056	1.000	-.4942	.4079
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.00188	.11710	1.000	-.3683	.3721
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.19807	.17944	1.000	-.8190	.4229
		เกษตรกร	-.04076	.07521	1.000	-.2773	.1958
		รับจ้างทั่วไป	-.14423	.08586	.938	-.4149	.1264
		พนักงานบริษัท	-.14983	.08999	.944	-.4344	.1347

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
	นักเรียน/นักศึกษา แม่บ้าน	นักเรียน/นักศึกษา แม่บ้าน	-.08427	.08947	1.000	-.3677	.1991
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.12743	.12660	1.000	-.5385	.2837
	แม่บ้าน	แม่บ้าน	-.08240	.09992	1.000	-.3994	.2346
	แม่บ้าน	ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.28234	.16874	.961	-.8837	.3190
	เกษตรกร รับจ้างทั่วไป	เกษตรกร รับจ้างทั่วไป	.08667	.13194	1.000	-.3393	.5127
	พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา	พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา	-.01679	.13829	1.000	-.4610	.4274
	นักเรียน/นักศึกษา ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	นักเรียน/นักศึกษา ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.02240	.14088	1.000	-.4743	.4295
	ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	.04316	.14056	1.000	-.4079	.4942
	เกษตรกร รับจ้างทั่วไป	ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	.12743	.12660	1.000	-.2837	.5385
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	.04503	.14743	1.000	-.4264	.5165
	เกษตรกร รับจ้างทั่วไป	ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.15491	.20056	1.000	-.8268	.5169
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	.04163	.10660	1.000	-.2956	.3789
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.06183	.11437	1.000	-.4230	.2994
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.06743	.11750	1.000	-.4387	.3038
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.00188	.11710	1.000	-.3721	.3683
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	.08240	.09992	1.000	-.2346	.3994
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.04503	.14743	1.000	-.5165	.4264
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.19995	.18488	1.000	-.8324	.4325
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	.24158	.17278	.995	-.3666	.8497
	ว่างงาน และเกษียณอายุ	ว่างงาน และเกษียณอายุ	.13812	.17767	1.000	-.4791	.7554

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval		
						Lower Bound	Upper Bound	
ด้านการท่องเที่ยว	LSD	อาชีพหลัก	พนักงานบริษัท	.13251	.17970	1.000	-.4889	.7539
			นักเรียน/นักศึกษา	.19807	.17944	1.000	-.4229	.8190
			ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.28234	.16874	.961	-.3190	.8837
			แม่บ้าน	.15491	.20056	1.000	-.5169	.8268
			ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.19995	.18488	1.000	-.4325	.8524
			รับจ้างทั่วไป	-.16146	.08694	.064	-.3321	.0092
			พนักงานบริษัท	.07984	.09165	.384	-.1000	.2597
			นักเรียน/นักศึกษา	.01627	.09488	.864	-.1699	.2025
			ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.01039	.07591	.891	-.1386	.1594
			แม่บ้าน	.24061*	.11674	.040	.0115	.4697
ด้านการเกษตร	LSD	อาชีพหลัก	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.01893	.09401	.840	-.1656	.2034
			ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.53636*	.17451	.002	-.8789	-.1939
			เกษตรกร	.16146	.08694	.064	-.0092	.3321
			พนักงานบริษัท	.24130*	.09317	.010	.0584	.4242
			นักเรียน/นักศึกษา	.17773	.09634	.065	-.0114	.3668
			ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	.17185*	.07773	.027	.0193	.3244
			แม่บ้าน	.40207*	.11794	.001	.1706	.6335
			ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.18039	.09549	.059	-.0070	.3678
			ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.37490*	.17531	.033	-.7190	-.0308

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
พนักงานบริษัท	เกษตกร รับจ้างทั่วไป นักเรียน/นักศึกษา ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	เกษตกร	-.07984	.09165	.384	-.2597	.1000
		รับจ้างทั่วไป	-.24130*	.09317	.010	-.4242	-.0584
		นักเรียน/นักศึกษา	-.06357	.10062	.528	-.2611	.1339
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	-.06945	.08297	.403	-.2323	.0934
		แม่บ้าน	.16077	.12145	.186	-.0776	.3991
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	-.06092	.09980	.542	-.2568	.1350
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.61620*	.17770	.001	-.9650	-.2674
		เกษตกร	-.01627	.09488	.864	-.2025	.1699
		รับจ้างทั่วไป	-.17773	.09634	.065	-.3668	.0114
		พนักงานบริษัท	.06357	.10062	.528	-.1339	.2611
นักเรียน/นักศึกษา	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	-.00588	.08652	.946	-.1757	.1639
		แม่บ้าน	.22434	.12391	.071	-.0188	.4675
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.00265	.10277	.979	-.1991	.2044
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.55263*	.17938	.002	-.9047	-.2006

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน และเกษียณอายุ	เกษตรกร	-.01039	.07591	.891	-.1594	.1386
		รับจ้างทั่วไป	-.17185*	.07773	.027	-.3244	-.0193
		พนักงานบริษัท	.06945	.08297	.403	-.0934	.2323
		นักเรียน/นักศึกษา	.00588	.08652	.946	-.1639	.1757
		แม่บ้าน	.23023*	.11006	.037	.0142	.4462
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพว่างงาน	.00854	.08557	.921	-.1594	.1765
			-.54675*	.17011	.001	-.8806	-.2129
			-.24061*	.11674	.040	-.4697	-.0115
			-.40207*	.11794	.001	-.6335	-.1706
			-.16077	.12145	.186	-.3991	.0776
แม่บ้าน	ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	นักเรียน/นักศึกษา	-.22434	.12391	.071	-.4675	.0188
		ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	-.23023*	.11006	.037	-.4462	-.0142
		เกษตรกร					
		รับจ้างทั่วไป					

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท ว่างงาน และเกษียณอายุ	.22169	.12324	.072	-.4636	.0202
			-.77697*	.19184	.000	-1.1535	-.4004
			-.01893	.09401	.840	-.2034	.1656
			-.18039	.09549	.059	-.3678	.0070
			.06092	.09980	.542	-.1350	.2568
			-.00265	.10277	.979	-.2044	.1991
			-.00854	.08557	.921	-.1765	.1594
			.22169	.12324	.072	-.0202	.4636
			-.55528*	.17892	.002	-.9065	-.2041
			.53636*	.17451	.002	.1939	.8789
	เกษียณกร รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ว่างงาน และเกษียณอายุ	เกษียณกร รับจ้างทั่วไป พนักงานบริษัท นักเรียน/นักศึกษา ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน ว่างงาน และเกษียณอายุ	.37490*	.17531	.033	.0308	.7190
			.61620*	.17770	.001	.2674	.9650
			.55263*	.17938	.002	.2006	.9047
			.54675*	.17011	.001	.2129	.8806
			.77697*	.19184	.000	.4004	1.1535
			.55528*	.17892	.002	.2041	.9065
			-.16146	.08499	.815	-.4290	.1061
			.07984	.09715	1.000	-.2267	.3864
			.01627	.09198	1.000	-.2741	.3067
Tamhane	เกษียณกร	เกษียณกร					

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval		
						Lower Bound	Upper Bound	
รับจ้างทั่วไป	ผู้ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	เกษตรกร	.01039	.07567	1.000	-.2276	.2484	
			.24061	.12600	.822	-.1654	.6467	
			.01893	.09246	1.000	-.2729	.3108	
			-.53636*	.11514	.001	-.9263	-.1464	
	พนักงานบริษัท	พนักงานบริษัท	.16146	.08499	.815	-.1061	.4290	
			.24130	.09729	.324	-.0658	.5484	
			.17773	.09213	.795	-.1132	.4687	
			.17185	.07586	.497	-.0669	.4106	
			.40207	.12612	.055	-.0043	.8085	
			.18039	.09261	.781	-.1120	.4728	
พนักงานบริษัท	ผู้ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย แม่บ้าน	เกษตรกร	-.37490	.11527	.071	-.7652	.0154	
			-.07984	.09715	1.000	-.3864	.2267	
			-.24130	.09729	.324	-.5484	.0658	
			-.06357	.10345	1.000	-.3904	.2632	
	พนักงานบริษัท	พนักงานบริษัท	พนักงานบริษัท	-.06945	.08927	1.000	-.3517	.2128
				.16077	.13461	.999	-.2704	.5920
				-.06092	.10388	1.000	-.3890	.2671
				-.61620*	.12450	.000	-.10294	-.2030

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
นักเรียน/นักศึกษา	นักเรียน/นักศึกษา	เกษตรกร	-.01627	.09198	1.000	-.3067	.2741
		รับจ้างทั่วไป	-.17773	.09213	.795	-.4687	.1132
		พนักงานบริษัท	.06357	.10345	1.000	-.2632	.3904
		ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	-.00588	.08361	1.000	-.2704	.2586
		แม่บ้าน	.22434	.13093	.929	-.1962	.6449
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.00265	.09906	1.000	-.3105	.3158
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.55263*	.12051	.001	-.9558	-.1494
		เกษตรกร	-.01039	.07567	1.000	-.2484	.2276
		รับจ้างทั่วไป	-.17185	.07586	.497	-.4106	.0669
		พนักงานบริษัท	.06945	.08927	1.000	-.2128	.3517
ผู้ประกอบการ/ค้าขาย	ผู้ประกอบการ/ธุรกิจ/ค้าขาย	นักเรียน/นักศึกษา	.00588	.08361	1.000	-.2586	.2704
		แม่บ้าน	.23023	.12003	.819	-.1590	.6195
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อปท	.00854	.08414	1.000	-.2575	.2746
		ว่างงาน และเกษียณอายุ	-.54675*	.10858	.001	-.9224	-.1711
		เกษตรกร	-.24061	.12600	.822	-.6467	.1654
		รับจ้างทั่วไป	-.40207	.12612	.055	-.8085	.0043
		พนักงานบริษัท	-.16077	.13461	.999	-.5920	.2704
		นักเรียน/นักศึกษา	-.22434	.13093	.929	-.6449	.1962
		แม่บ้าน					
		ว่างงาน และเกษียณอายุ					

Dependent Variable	(I) อาชีพหลัก	(J) อาชีพหลัก	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ ว่างงาน และเกษียณอายุ					
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ					
		ว่างงาน และเกษียณอายุ					
		เกษตรกร					
		รับจ้างทั่วไป					
		พนักงานบริษัท					
		ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ					
		นักเรียน/นักศึกษา					
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ					
		แม่บ้าน					
		ว่างงาน และเกษียณอายุ					
		เกษตรกร					
		รับจ้างทั่วไป					
		พนักงานบริษัท					
		นักเรียน/นักศึกษา					
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ					
		แม่บ้าน					
		ว่างงาน และเกษียณอายุ					
		ผู้ประกอบการ/รัฐวิสาหกิจ/อาชีพ					

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลกระทบของถนนสร้างใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
 จำแนกตามภูมิภาค

Descriptives

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
ระยอง	316	3.8170	.74980	.04218	3.7340	3.9000	1.80	5.00
จันทบุรี	347	3.7065	.61856	.03321	3.6412	3.7718	1.40	5.00
ตราด	37	3.8054	.57636	.09475	3.6132	3.9976	2.60	4.80
จังหวัดอื่นๆ	180	3.6168	.68877	.05134	3.5155	3.7181	1.80	5.00
Total	880	3.7320	.68417	.02306	3.6867	3.7772	1.40	5.00
ระยอง	316	4.0678	.65612	.03691	3.9952	4.1404	2.00	5.00
จันทบุรี	347	3.9761	.67334	.03615	3.9050	4.0472	1.40	5.00
ตราด	37	4.0973	.57722	.09489	3.9048	4.2898	2.60	5.00
จังหวัดอื่นๆ	180	3.8281	.63631	.04743	3.7345	3.9216	2.00	5.00
Total	880	3.9838	.66099	.02228	3.9401	4.0276	1.40	5.00
ระยอง	316	3.6936	.72705	.04090	3.6131	3.7740	1.00	5.00
จันทบุรี	347	3.6599	.71104	.03817	3.5849	3.7350	1.25	5.00
ตราด	37	3.7140	.71215	.11708	3.4765	3.9514	2.00	5.00
จังหวัดอื่นๆ	180	3.6431	.68697	.05120	3.5420	3.7441	1.50	5.00
Total	880	3.6708	.71118	.02397	3.6238	3.7179	1.00	5.00

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
ระยอง	316	3.0861	.73766	.04150	3.0044	3.1677	1.00	5.00
จันทบุรี	347	2.9742	.77651	.04169	2.8922	3.0562	1.00	5.00
ตราด	37	2.7829	.71938	.11827	2.5430	3.0227	1.50	4.20
อื่น ๆ ระบุ	180	2.8308	.79774	.05946	2.7135	2.9481	1.00	5.00
Total	880	2.9770	.77031	.02597	2.9260	3.0280	1.00	5.00
ระยอง	316	4.0680	.74753	.04205	3.9853	4.1508	2.00	5.00
จันทบุรี	347	4.0828	.66284	.03558	4.0128	4.1527	2.29	5.00
ตราด	37	4.2516	.61733	.10149	4.0458	4.4574	2.50	5.00
อื่น ๆ ระบุ	180	3.9453	.78797	.05873	3.8294	4.0611	1.57	5.00
Total	880	4.0564	.72090	.02430	4.0087	4.1041	1.57	5.00

การทดสอบความแปรปรวนผลกระทบของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

Test of Homogeneity of Variances

	Levene Statistic	df1	df2	Sig.
ด้านประชาชน	8.719	3	876	.000
ด้านเศรษฐกิจ	.839	3	876	.473
ด้านสังคม	.655	3	876	.580
ด้านสิ่งแวดล้อม	1.452	3	876	.226
ด้านการท่องเที่ยว	8.339	3	876	.000

ผลการเปรียบเทียบผลกระทบบำบัดประชาชนของถนนสร้างใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย จำแนกตามภูมิภาค

ANOVA

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านประชาชน					
Between Groups	5.098	3	1.699	3.663	.012
Within Groups	406.352	876	.464		
Total	411.449	879			
ด้านเศรษฐกิจ					
Between Groups	7.092	3	2.364	5.494	.001
Within Groups	376.949	876	.430		
Total	384.040	879			
ด้านสังคม					
Between Groups	.412	3	.137	.271	.846
Within Groups	444.170	876	.507		
Total	444.582	879			
ด้านสิ่งแวดล้อม					
Between Groups	9.004	3	3.001	5.129	.002
Within Groups	512.574	876	.585		
Total	521.578	879			
ด้านการท่องเที่ยว					
Between Groups	3.917	3	1.306	2.526	.056
Within Groups	452.899	876	.517		
Total	456.816	879			

Multiple Comparisons

Dependent Variable	(I) ภูมิภาคอำเภอเดิม	(J) ภูมิภาคอำเภอเดิม	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
ด้านประชากร	ระยอง	จันทบุรี	.11050*	.05296	.037	.0066	.2144
		ตราด	.01158	.11834	.922	-.2207	.2438
		จังหวัดอื่นๆ	.20022*	.06360	.002	.0754	.3251
	จันทบุรี	ระยอง	-.11050*	.05296	.037	-.2144	-.0066
		ตราด	-.09892	.11779	.401	-.3301	.1323
		จังหวัดอื่นๆ	.08972	.06256	.152	-.0331	.2125
	ตราด	ระยอง	-.01158	.11834	.922	-.2438	.2207
		จันทบุรี	.09892	.11779	.401	-.1323	.3301
		จังหวัดอื่นๆ	.18865	.12294	.125	-.0526	.4299
	จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	-.20022*	.06360	.002	-.3251	-.0754
		จันทบุรี	-.08972	.06256	.152	-.2125	.0331
		ตราด	-.18865	.12294	.125	-.4299	.0526
Tamhane	ระยอง	จันทบุรี	.11050	.05368	.217	-.0312	.2522
		ตราด	.01158	.10372	1.000	-.2722	.2954
		จังหวัดอื่นๆ	.20022*	.06644	.016	.0245	.3759
	จันทบุรี	ระยอง	-.11050	.05368	.217	-.2522	.0312
		ตราด	-.09892	.10040	.909	-.3751	.1773
		จังหวัดอื่นๆ	.08972	.06114	.604	-.0721	.2516

Dependent Variable	(I) ภูมิภาคเพิ่มเติม	(J) ภูมิภาคเพิ่มเติม	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
ด้านเศรษฐกิจ	ตราด	ระยอง	-.01158	.10372	1.000	-.2954	.2722
		จันทบุรี	.09892	.10040	.909	-.1773	.3751
		จังหวัดอื่นๆ	.18865	.10777	.414	-.1047	.4820
	จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	-.20022*	.06644	.016	-.3759	-.0245
		จันทบุรี	-.08972	.06114	.604	-.2516	.0721
		ตราด	-.18865	.10777	.414	-.4820	.1047
	ระยอง	จันทบุรี	.09169	.05101	.073	-.0084	.1918
		ตราด	-.02952	.11398	.796	-.2532	.1942
		จังหวัดอื่นๆ	.23972*	.06126	.000	.1195	.3599
จันทบุรี	ระยอง	-.09169	.05101	.073	-.1918	.0084	
	ตราด	-.12122	.11345	.286	-.3439	.1014	
	จังหวัดอื่นๆ	.14803*	.06026	.014	.0298	.2663	
ตราด	ระยอง	.02952	.11398	.796	-.1942	.2532	
	จันทบุรี	.12122	.11345	.286	-.1014	.3439	
	จังหวัดอื่นๆ	.26924*	.11841	.023	.0368	.5016	
จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	-.23972*	.06126	.000	-.3599	-.1195	
	จันทบุรี	-.14803*	.06026	.014	-.2663	-.0298	
	ตราด	-.26924*	.11841	.023	-.5016	-.0368	

Dependent Variable	(I) ภูมิภาคเพิ่มเติม		(J) ภูมิภาคเพิ่มเติม		Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
	Lower Bound	Upper Bound	Lower Bound	Upper Bound					
Tamhane	ระยอง	จันทบุรี	ตราด	จังหวัดอื่นๆ	.09169	.05166	.379	-.0446	.2280
					-.02952	.10182	1.000	-.3090	.2500
					.23972*	.06010	.000	.0808	.3987
	ระยอง	ตราด	จังหวัดอื่นๆ	จังหวัดอื่นๆ	-.09169	.05166	.379	-.2280	.0446
					-.12122	.10155	.805	-.4001	.1576
					.14803	.05963	.078	-.0097	.3057
	ระยอง	จันทบุรี	ตราด	จังหวัดอื่นๆ	.02952	.10182	1.000	-.2500	.3090
					.12122	.10155	.805	-.1576	.4001
					.26924	.10609	.081	-.0202	.5587
	จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	จันทบุรี	ตราด	-.23972*	.06010	.000	-.3987	-.0808
					-.14803	.05963	.078	-.3057	.0097
					-.26924	.10609	.081	-.5587	.0202
LSD	ระยอง	จันทบุรี	ตราด	จังหวัดอื่นๆ	.03362	.05537	.544	-.0750	.1423
					-.02040	.12373	.869	-.2632	.2224
					.05051	.06649	.448	-.0800	.1810
	ระยอง	ตราด	จังหวัดอื่นๆ	จังหวัดอื่นๆ	-.03362	.05537	.544	-.1423	.0750
					-.05402	.12315	.661	-.2957	.1877
					.01689	.06541	.796	-.1115	.1453
	ตราด	ระยอง	จันทบุรี	จังหวัดอื่นๆ	.02040	.12373	.869	-.2224	.2632
					.05402	.12315	.661	-.1877	.2957

Dependent Variable	(I) ภูมิภาคอาเซียน	(J) ภูมิภาคอาเซียน	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
		จังหวัดอื่นๆ	.07091	.12853	.581	-.1814	.3232
	จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	-.05051	.06649	.448	-.1810	.0800
		จันทบุรี	-.01689	.06541	.796	-.1453	.1115
		ตราด	-.07091	.12853	.581	-.3232	.1814
		จันทบุรี	.03362	.05594	.991	-.1140	.1813
	ระยอง	ตราด	-.02040	.12401	1.000	-.3616	.3208
		จังหวัดอื่นๆ	.05051	.06553	.970	-.1228	.2238
		ระยอง	-.03362	.05594	.991	-.1813	.1140
	จันทบุรี	ตราด	-.05402	.12314	.999	-.3932	.2852
		จังหวัดอื่นๆ	.01689	.06387	1.000	-.1520	.1858
		ระยอง	.02040	.12401	1.000	-.3208	.3616
	ตราด	จันทบุรี	.05402	.12314	.999	-.2852	.3932
		จังหวัดอื่นๆ	.07091	.12778	.995	-.2789	.4207
		ระยอง	-.05051	.06553	.970	-.2238	.1228
	จังหวัดอื่นๆ	จันทบุรี	-.01689	.06387	1.000	-.1858	.1520
		ตราด	-.07091	.12778	.995	-.4207	.2789
		จันทบุรี	.11187	.05948	.060	-.0049	.2286
	ระยอง	ตราด	.30319*	.13291	.023	.0423	.5641
		จังหวัดอื่นๆ	.25528*	.07143	.000	.1151	.3955

ด้านสิ่งแวดล้อม

LSD

Dependent Variable	(I) ภูมิภาค (J) ภูมิภาคเพิ่มเติม	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
Tamhane	จันทบุรี	ระยอง	.05948	.060	-.2286	.0049
		ตราด	.13229	.148	-.0683	.4510
		จังหวัดอื่นๆ	.07026	.042	.0055	.2813
	ตราด	ระยอง	.13291	.023	-.5641	-.0423
		จันทบุรี	.13229	.148	-.4510	.0683
		จังหวัดอื่นๆ	.13808	.729	-.3189	.2231
	จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	.07143	.000	-.3955	-.1151
		จันทบุรี	.07026	.042	-.2813	-.0055
		ตราด	.13808	.729	-.2231	.3189
	ระยอง	จันทบุรี	.11187	.300	-.0434	.2671
		ตราด	.30319	.112	-.0416	.6480
		จังหวัดอื่นๆ	.25528*	.003	.0634	.4471
จันทบุรี	ระยอง	-.11187	.300	-.2671	.0434	
	ตราด	.19132	.578	-.1536	.5362	
	จังหวัดอื่นๆ	.14341	.261	-.0487	.3355	
ตราด	ระยอง	-.30319	.112	-.6480	.0416	
	จันทบุรี	-.19132	.578	-.5362	.1536	
	จังหวัดอื่นๆ	-.04791	1.000	-.4090	.3131	

Dependent Variable	(I) ภูมิภาค (J) ภูมิภาคเพิ่มเติม	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval		
					Lower Bound	Upper Bound	
ด้านการท่องเที่ยว	จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	.07251	.003	-.4471	-.0634	
		จันทบุรี	.07262	.261	-.3355	.0487	
		ตราด	.13237	1.000	-.3131	.4090	
	ระยอง	จันทบุรี	-.01471	.05591	.793	-.1244	.0950
		ตราด	-.18357	.12494	.142	-.4288	.0616
		จังหวัดอื่นๆ	.12278	.06714	.068	-.0090	.2546
	จันทบุรี	ระยอง	.01471	.05591	.793	-.0950	.1244
		ตราด	-.16886	.12435	.175	-.4129	.0752
		จังหวัดอื่นๆ	.13750*	.06605	.038	.0079	.2671
	ตราด	ระยอง	.18357	.12494	.142	-.0616	.4288
		จันทบุรี	.16886	.12435	.175	-.0752	.4129
		จังหวัดอื่นๆ	.30635*	.12979	.018	.0516	.5611
จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	-.12278	.06714	.068	-.2546	.0090	
	จันทบุรี	-.13750*	.06605	.038	-.2671	-.0079	
	ตราด	-.30635*	.12979	.018	-.5611	-.0516	

Dependent Variable	(I) ภูมิภาคเพิ่มเติม (J) ภูมิภาคเพิ่มเติม (I-J)	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
ระยอง	จันทบุรี	-.01471	.05509	1.000	-.1601	.1307
	ตราด	-.18357	.10986	.472	-.4847	.1175
	จังหวัดอื่นๆ	.12278	.07223	.432	-.0683	.3139
จันทบุรี	ระยอง	.01471	.05509	1.000	-.1307	.1601
	ตราด	-.16886	.10755	.546	-.4647	.1270
	จังหวัดอื่นๆ	.13750	.06867	.247	-.0443	.3193
ตราด	ระยอง	.18357	.10986	.472	-.1175	.4847
	จันทบุรี	.16886	.10755	.546	-.1270	.4647
	จังหวัดอื่นๆ	.30635	.11726	.066	-.0122	.6249
จังหวัดอื่นๆ	ระยอง	-.12278	.07223	.432	-.3139	.0683
	จันทบุรี	-.13750	.06867	.247	-.3193	.0443
	ตราด	-.30635	.11726	.066	-.6249	.0122

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.