

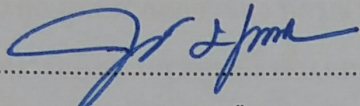
การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม
กรณีศึกษา: เขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว
อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

รุ่งธรรม ธรรมรักษ์

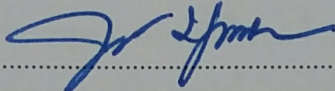
งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาเทคโนโลยีวิศวกรรม กลุ่มวิชาเทคโนโลยีการจัดการงานก่อสร้าง
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
สิงหาคม 2561
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

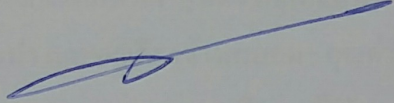
คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ รุ่งธรรม ธรรมรักษ์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีวิศวกรรม กลุ่มวิชาเทคโนโลยี
การจัดการงานก่อสร้าง มหาวิทยาลัยบูรพาได้

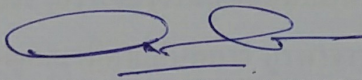
คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ดร. นพคุณ บุญกระพือ)

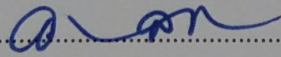
คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์


..... ประธาน
(ดร. นพคุณ บุญกระพือ)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อานนท์ วงษ์แก้ว)


..... กรรมการ
(ดร. อมรชัย ไชยงค์)

คณะวิศวกรรมศาสตร์อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีวิศวกรรม กลุ่มวิชาเทคโนโลยี
การจัดการงานก่อสร้าง ของมหาวิทยาลัยบูรพา


..... คณะบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์
(ดร. อาณัติ ดีพัฒนา)

วันที่ 8 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2561

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาจาก ดร. นพคุณ บุญกระพือ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียดถี่ถ้วนและเอาใจใส่ด้วยดีเสมอมา ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ที่กรุณาให้ความรู้ ให้คำปรึกษา ตรวจสอบแก้ไขและวิจารณ์ผลงานทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และผู้ทรงคุณทุกท่านที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบ รวมทั้งให้คำแนะนำ แก้ไขเครื่องมือในการวิจัยให้มีคุณภาพ นอกจากนี้ ยังได้รับความอนุเคราะห์จากทางนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว พนักงานส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ตลอดจนประชาชนในตำบลบางแก้ว ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย ทำให้งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี

ขอกราบบูชาพระคุณ มารดา ที่เป็นทุกสิ่งทุกอย่างสำหรับลูก เป็นแรงบันดาลใจ เป็นกำลังใจคอยเอาใจใส่ดูแล ห่วงใย จนทำให้ลูกตั้งใจศึกษาเล่าเรียนจนสำเร็จ ญาติพี่น้องทุกคน ที่คอยเป็นกำลังใจให้มีแรงผลักดัน เพื่อฟันฝ่าอุปสรรคและสนับสนุนช่วยเหลือมาโดยตลอด และคอยให้กำลังใจ ช่วยเหลือแนะนำ และอยู่เคียงข้างเสมอมา คุณค่าทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการศึกษาวิจัยเล่มนี้ ผู้วิจัยขอน้อมรำลึกและบูชาพระคุณแก่บุพการีของผู้วิจัยและคณาจารย์ทุกท่านที่อยู่เบื้องหลังในการวางรากฐานการศึกษาให้กับผู้วิจัยในครั้งนี้

คุณค่าและประโยชน์ของงานนิพนธ์ฉบับนี้ ถ้าเป็นประโยชน์ต่อผู้สนใจศึกษาอยู่บ้าง ผู้วิจัยขอขอบเป็นกตัญญูจดเวทิตาแด่บุพการี บุรพจารย์และผู้ที่มีพระคุณทุกท่านทั้งในอดีตและปัจจุบัน ที่ให้การสนับสนุนส่งเสริมวิชาความรู้ ให้แก่ผู้วิจัยในทุก ๆ เรื่อง อย่างดีเสมอมาและถ้าหากการศึกษาวิจัยฉบับนี้มีข้อผิดพลาดประการใด ผู้ศึกษาวิจัย ขอน้อมรับในความผิดพลาดบกพร่องนี้ด้วยความเคารพยิ่ง

รุ่งธรรม ธรรมรักษ์

54921213: สาขาวิชา: เทคโนโลยีวิศวกรรม: วศ.ม. (เทคโนโลยีวิศวกรรม)

คำสำคัญ: ทศนคติและปัจจัยที่ชุมชนมีต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

รุ่งธรรม ธรรมรักษ์: ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม กรณีศึกษา: เขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ (INFLUENCING FACTORS EFFECTED TO THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE: BANGPLEE SUBDISTRICT ADMINISTRATION, SAMUT PRAKAN AS CASE STUDY) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: นพคุณ บุญกระพือ, Ph.D. 77 หน้า. ปี พ.ศ. 2560.

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาทัศนคติและปัจจัยที่ชุมชนมีต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ในเขตพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อศึกษาสิ่งที่ประชาชนคาดหวัง และความต้องการที่จะได้จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างต่าง ๆ การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงสำรวจ จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน คือ ข้าราชการพนักงานส่วนตำบล สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน การคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของ Yamane โดยกำหนดค่าของความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างเท่ากับร้อยละ 0.05 จากนั้นใช้การสุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบวิธีการสุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีแบบ Simple random sampling จากประชากรในเขตตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ผลการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในภาพรวม พบว่าอยู่ในระดับมากที่สุดเป็นประเด็นที่เกี่ยวกับโครงการก่อสร้างถนนมีการสร้างสาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่าง รางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น ระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญลำดับรองลงมา ได้แก่ การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มีการกระจายตัว ไม่ก่อให้เกิดการเจริญที่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญและสาธารณูปโภคที่เหมาะสม โดยโครงการต่าง ๆ ควรมีระบบแสงสว่าง มีความสว่างเพียงพอ ระบบระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว ไม่มีการท่วมขัง ทางเท้าพื้นเรียบเสมอ เป็นต้น ซึ่งมีความสอดคล้องกับความจำเป็นของโครงสร้างพื้นฐาน ที่มีถนน โครงข่ายเชื่อมระหว่างชุมชนในเขตเทศบาลและตำบลข้างเคียง เพื่อใช้ในการขนส่งและสัญจรไปมา เพื่อติดต่อกันในด้านอื่น ๆ โครงสร้างพื้นฐานที่มีการคำนึงถึงปัจจัยความต้องการของชุมชนเข้ามาประกอบ เป็นส่วนประกอบหนึ่งที่สำคัญเพื่อให้เกิดการพัฒนาชุมชนเป็นไปอย่างยั่งยืนต่อไป

54921213: MAJOR: ENGINEERING TECHNOLOGY: M.Eng. (ENGINEERING TECHNOLOGY)

KEYWORDS: FACTORS INFLUENCING THE DEVELOPMENT OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

RUNGTHAM THAMARUK: INFLUENCING FACTORS EFFECTED TO THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE: BANGPLEE SUBDISTRICT ADMINISTRATION, SAMUT PRAKAN AS CASE STUDY. ADVISORY COMMITTEE: NOPPAKUN BOONGRAPEU, Ph.D., 77 P. 2017.

The objectives of this study were to examine attitudes towards the community and development of transport infrastructure in the District Administration Bangphli, Samutprakan Province as case study. It is also to determine what the public need and expect to create a variety of development projects. The study is a survey research. The data collection was collected from a sample of 400 people, District officer, Members of Tambon Administration Organization of Bangkaew, village headman, assistant headman public. The numbers of sample size was calculated by using a Yamane's theory. The expected value of level of significant used in this study was 0.05. Than a random sampling survey method was employed to collect the survey data from in District Administration Bangkaew Bangphli, Samutprakan province. The results of this study found that the factors that influence the development of transport infrastructure with highest level of significant is the road construction projects with completing infrastructure such as lighting system, pedestrian path, drainage system and pedestrian bridge. The second priority issue was the development of infrastructure that could decentralized both commercial and residential area such as the road network connection between the community and district side. Moreover, sufficient lighting, well drainage system with flood protection, smooth pedestrian walkway should be basic factors including in all infrastructure projects. Considering the community concerns is one of the significant factors that leads to the sustainable development.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฅ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
ขอบเขตการศึกษา.....	2
ลำดับในการนำเสนอ.....	3
2 ทบทวนวรรณกรรม.....	4
แนวคิดเกี่ยวกับองค์กร.....	4
แนวคิดเกี่ยวกับองค์การบริหารส่วนตำบล.....	5
แนวคิดเกี่ยวกับการกระจายอำนาจ.....	7
แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม.....	9
แนวคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณะ.....	11
แนวคิดเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานราชการ.....	18
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	24
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	29
วิธีการศึกษา.....	29
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	29
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	30
การทดสอบเครื่องมือ.....	32
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	32

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	32
ขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา.....	33
4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	35
ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล.....	35
ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม.....	38
ส่วนที่ 3 ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ.....	42
ส่วนที่ 4 โครงการที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการตรงกับ ความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด.....	44
5 อภิปรายและสรุปผล.....	62
สรุปผลการศึกษา.....	62
อภิปรายผลการศึกษา.....	63
ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้.....	65
ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาค้างต่อไป.....	65
บรรณานุกรม.....	67
ภาคผนวก.....	70
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	77

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ..... 35
4-2	ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ..... 36
4-3	ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา..... 36
4-4	ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ..... 37
4-5	ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน..... 38
4-6	ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม..... 38
4-7	ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนใน โครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วน ตำบลบางแก้ว ดำเนินการ..... 42
4-8	โครงการขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ที่ตรงกับความต้องการ และมีประโยชน์สูงสุด..... 44
4-9	ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม จำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม..... 45
4-10	ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นต่อความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนใน โครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ จำแนกตามประเภท ผู้ตอบแบบสอบถาม..... 50
4-11	ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นต่อโครงการขององค์การบริหารส่วนตำบล บางแก้ว ที่ตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด จำแนกตามประเภท ผู้ตอบแบบสอบถาม..... 53
4-12	ลำดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม..... 54
4-13	เกณฑ์คะแนนในการพิจารณาถนน สายที่ 1 ถนนสายบัวจันทร์-บางนา ทราย กม.7 สายที่ 2 ถนนสป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี) สายที่ 3 ถนนเลียบริมใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก..... 57
4-14	คะแนนเกณฑ์ในการพิจารณาโครงการ..... 59

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3-1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาโดยสังเขป.....	34
4-1 การเปรียบเทียบปัจจัยจำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม.....	49
4-2 ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้ อบต. บางแก้ว ดำเนินการ.....	52

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในสถานการณ์ปัจจุบันภาระหน้าที่ของ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสมุทรปราการส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นการพัฒนาให้พื้นที่บทบาทในการเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน นับตั้งแต่รัฐบาลมีการกระจายอำนาจการปกครองอย่างเต็มรูปแบบ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามพระราชบัญญัติการกระจายอำนาจ พ.ศ. 2542 (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2542) มีอำนาจในการบริหารการใช้งบประมาณรายได้จากการเก็บภาษีต่าง ๆ ภายในท้องถิ่น และรายได้จากการได้รับการสนับสนุนจากส่วนกลาง คือ กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย และแหล่งเงินจากการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น ๆ

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มักจะมีอุปสรรคในการก่อสร้างเกิดขึ้นเสมอเนื่องจากสาเหตุปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อม เนื่องจากสังคมเมืองพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่สามารถที่จะดำเนินการก่อสร้างถนนซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานได้ตรงตามความคาดหวัง และความต้องการของชุมชนจึงเป็นสาเหตุการขยายตัวของชุมชนเมื่อก่อนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และเมื่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะดำเนินการก่อสร้างหรือพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานมักจะเกิดปัญหากับชุมชน โดยโครงสร้างก่อสร้างต่าง ๆ มักไม่ตรงกับสิ่งที่ชุมชนมีความต้องการทำให้โครงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ อาจเกิดความล่าช้าขึ้นได้ ซึ่งปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม อาจมีอยู่หลายปัจจัยทำจากบุคคล สภาพแวดล้อมและธรรมชาติซึ่งปัจจัยเป็นสาเหตุเหล่านี้ที่จะต้องนำมาศึกษาและทำให้เกิดองค์ความรู้ในความต้องการและความคาดหวังของชุมชนเพื่อหามาตรการที่เหมาะสมในการออกแบบถนนในพื้นที่ของ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ต่อไปในอนาคต

ดังนั้น การศึกษานี้จึงมุ่งเน้นที่จะดำเนินการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนมีผลต่อการออกแบบก่อสร้าง พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยคำนึงถึงความเหมาะสมกับพื้นที่ ความต้องการของชุมชน รวมถึงผลประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับจากการพัฒนาระบบ

คมนาคมในพื้นที่โดยการดำเนินการจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้าน โครงสร้างพื้นฐานระบบ สาธารณูปโภคการคมนาคมขนส่ง ขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัด สมุทรปราการ

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาทัศนคติและปัจจัยที่ชุมชนมีต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน การคมนาคม ในเขตพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
2. เพื่อศึกษาสิ่งที่ประชาชนคาดหวัง และความต้องการที่จะได้จากการพัฒนาโครงการ ก่อสร้างต่าง ๆ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงความคาดหวังและความต้องการของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมของประชาชนในพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
2. สามารถนำไปแนวทางการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขต องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อตอบสนอง ความต้องการของประชาชนในพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพและบรรลุผลตามยุทธศาสตร์ใน การพัฒนาพื้นที่ต่อไป

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษามุ่งเน้น ปัจจัยที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้าน การคมนาคมในเขตพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ศึกษาสิ่งที่ประชาชนคาดหวังและความต้องการที่จะได้จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างต่าง ๆ เพื่อ เป็นแนวทางในการกำหนดวิธีการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่และ ความต้องการของประชาชน โดยมุ่งหวังผลการศึกษาของการพัฒนาด้านการคมนาคมที่จะเกิดขึ้น ในอนาคต โดยแปลงปัจจัยในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน ไปสู่การจัดทำ โครงการก่อสร้างที่ สามารถนำมาสู่การปฏิบัติและบรรลุผลในการพัฒนาพื้นที่ต่อไป

ลำดับในการนำเสนอ

โครงสร้างของงานนิพนธ์ฉบับนี้ โคนมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บทที่ 1 เป็นส่วนของบทนำประกอบด้วยความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

บทที่ 2 เป็นการทบทวนวรรณกรรมประกอบด้วย แผ่นพัฒนาพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ การเชื่อมต่อของระบบคมนาคมในพื้นที่ ปัจจัยที่มีผลในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

บทที่ 3 อธิบายวิธีการดำเนินการศึกษา ประกอบด้วยกระบวนการดำเนินการศึกษา การกำหนดพื้นที่ศึกษา การรวบรวมข้อมูลและแนวทางวิเคราะห์ข้อมูล โดยมุ่งเน้นปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคม

บทที่ 4 เป็นการรวบรวมข้อมูลที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์ อันประกอบด้วยข้อมูลด้านความต้องการของประชาชน ข้อมูลด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานข้อมูลการให้บริการ โครงสร้างพื้นฐาน ข้อมูลแนะแนวทางการปรับปรุงการพัฒนาตาม โครงสร้างพื้นฐาน และกระบวนการในการวิเคราะห์ผลของข้อมูล

บทที่ 5 แสดงบทสรุปผลของการศึกษา และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวเนื่องกับการศึกษา

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษาวิจัยในเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม กรณีศึกษา: เขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้รวบรวมเอกสารที่เกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์และเป็นแนวทางในการศึกษาดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับองค์กร
2. แนวคิดเกี่ยวกับองค์การบริหารส่วนตำบล
3. แนวคิดเกี่ยวกับการกระจายอำนาจ
4. แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม
5. แนวคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณะ
6. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานราชการ
7. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับองค์กร

กลุณ ธนาพงศธร (2527) ได้จำแนกความหมายขององค์กรที่เป็นทางการไว้ 2 กลุ่ม คือ องค์กรในแง่ที่เป็นสถาบันและองค์กรในแง่ที่เป็นพฤติกรรม

ความหมายขององค์กรในแง่ที่เป็นสถาบันตามทัศนะของปีเตอร์บลอและบิซาร์ต สก็อต (Blau & Scot, 1962) ได้อธิบายความหมายขององค์กรไว้ หมายถึง หน่วยทางสังคมหน่วยหนึ่งที่ได้รับการจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

ความหมายขององค์กรในแง่ที่เป็นพฤติกรรม ตามทัศนะของ บาร์นาร์ด (Barnard อ้างถึงใน พิมพ์กา สงคะกุล, 2536) องค์กร หมายถึง รูปแบบหนึ่งของกิจกรรมหรือความร่วมมือของบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ที่มีการประสานร่วมมืออย่างจริงจัง และมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนแน่นอน

จากความหมายต่าง ๆ ขององค์กร จะเห็นได้ว่าสำหรับทุกกลุ่มเป้าหมายแรกนั้น เป็นการให้ความหมายขององค์กรในลักษณะค่อนข้างอยู่กับที่ กล่าวคือ เป็นการพิจารณาถึง องค์กรในแง่ที่เป็นผลผลิตอย่างหนึ่งของกิจกรรมมนุษย์นั้น เมื่อบุคคลจำนวนหนึ่งได้ร่วมกันจัดตั้ง องค์กรในองค์กรหนึ่งขึ้นแล้ว องค์กรนั้นได้เกิดขึ้นและคงอยู่ต่อไปตราบเท่าที่ยังมิได้มีการล้มเลิก หรือสูญสลายไป ในทางตรงกันข้ามสำหรับกลุ่มความหมายที่สองแล้ว เป็นการให้ความหมายของ

องค์การในลักษณะเป็นพลวัต (Dinamic) หรือเป็นสิ่งที่เคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอเหมือนสิ่งที่มีชีวิต โดยทั่วไป

แนวคิดเกี่ยวกับองค์การบริหารส่วนตำบล

1. ความเป็นมาขององค์การบริหารส่วนตำบล (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2552) องค์การบริหารส่วนตำบล ได้ถือกำเนิดขึ้นมาตั้งแต่ครั้งอดีตควบคู่กับการจัดตั้งสภา ซึ่งในระยะต่อมาองค์การบริหารส่วนตำบลถูกยุบเลิกไป จนกระทั่งได้มีการจัดตั้งขึ้นใหม่อีกครั้งอยู่ในกฎหมายฉบับเดียวกันกับสภาตำบลที่เรียกว่า พระราชบัญญัติสภาตำบล และองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 กล่าวคือ ในขณะที่มีการดำเนินการจัดตั้งสภาตำบลครั้งแรกตามคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ 222/2499 ขึ้น ซึ่งประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อ 17 มกราคม พ.ศ. 2500 โดยกำหนดให้ตำบลขนาดใหญ่จัดการปกครองแบบ “องค์การบริหารส่วนตำบล” เป็นองค์กรนิติบุคคล จำนวน 59 แห่งทั่วประเทศ

หลักการและเหตุผล ในการออกพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การบริหารส่วนตำบลดังกล่าว ก็เพื่อให้บางตำบล ซึ่งมีลักษณะเป็นชุมชนที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจพอที่จะดำเนินการส่วนตำบลที่ชุมชนในตำบลนั้นต้องการได้เอง ด้วยความร่วมมือของประชาชนในท้องถิ่น โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนในตำบลได้มีส่วนร่วมในการปกครองตนเองตามระบอบประชาธิปไตย ตามรูปแบบการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นโดยสมบูรณ์

2. บทบาทภารกิจตามพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2552 (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2552)

อำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนตำบล มาตรา 66 ได้กำหนดให้องค์การบริหารส่วนตำบลมีอำนาจหน้าที่ในการพัฒนาตำบลทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ซึ่งถือได้ว่าเป็นกรอบภาระหน้าที่หลักขององค์การบริหารส่วนตำบล

ดังนั้นกรอบภาระหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนตำบล จึงครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ (รวมถึงการส่งเสริมอาชีพการอุตสาหกรรมในครัวเรือน และอื่น ๆ) ด้านสังคม และวัฒนธรรม (รวมถึงการสาธารณสุข การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การศึกษาอบรมจารีต ประเพณี ภูมิปัญญาแห่งท้องถิ่น และอื่น ๆ) ซึ่งปรากฏในบทบัญญัติมาตรา 67 และมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาลตำบล และองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2552) โดยกำหนดเป็นภารกิจหน้าที่ ไว้ดังนี้

มาตรา 66 องค์การบริหารส่วนตำบลมีอำนาจหน้าที่ในการพัฒนาตำบล ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม

มาตรา 67 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย องค์การบริหารส่วนตำบล มีหน้าที่ต้องทำในเขต องค์การบริหารส่วนตำบล ดังนี้

1. จัดให้มีและบำรุงรักษาทางน้ำและทางบก
2. รักษาความสะอาดของถนน ทางน้ำ ทางเดิน และที่สาธารณะ รวมทั้งกำจัด มูลฝอย และสิ่งปฏิกูล
3. ป้องกันโรคและระงับโรคติดต่อ
4. ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
5. ส่งเสริมการศึกษา ศาสนา และวัฒนธรรม
6. ส่งเสริมพัฒนาสตรี เด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ และผู้พิการ
7. คุ้มครอง ดูแล และบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
8. บำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณี สติปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่น
9. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ทางราชการมอบหมาย โดยจัดสรรงบประมาณหรือบุคลากร ตามความจำเป็นและสมควร

มาตรา 68 ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย องค์การบริหารส่วนตำบลอาจจัดทำกิจกรรมในเขต องค์การบริหารส่วนตำบล ดังต่อไปนี้

1. จัดให้มีน้ำเพื่อการอุปโภค บริโภค และการเกษตร
2. จัดให้มีและบำรุงรักษาไฟฟ้า หรือแสงสว่างโดยวิธีอื่น
3. จัดให้มีและบำรุงรักษาทางระบายน้ำ
4. จัดให้มีและบำรุงรักษาสถานที่ประชุม การกีฬา การพักผ่อนหย่อนใจและสวนสาธารณะ
5. จัดให้มีและส่งเสริมกลุ่มเกษตรและกิจการสหกรณ์
6. ส่งเสริมให้มีอุตสาหกรรมในครอบครัว
7. บำรุงและส่งเสริมการประกอบอาชีพของราษฎร
8. การคุ้มครองดูแลและรักษาทรัพย์สินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน
9. หาผลประโยชน์จากทรัพย์สินขององค์การบริหารส่วนตำบล
10. จัดให้มีตลาด ท่าเทียบเรือ และท่าข้าม
11. กิจการเกี่ยวกับการพาณิชย์
12. การท่องเที่ยว
13. การผังเมือง

องค์การบริหารส่วนตำบลอาจทำกิจการนอกเขตองค์การบริหารส่วนตำบลหรือร่วมกับ สภาตำบล องค์การบริหารส่วนตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือหน่วยงานบริหารราชการ ส่วนท้องถิ่น เพื่อกระทำการกิจกรรมร่วมกันได้ การทำกิจการนอกเขตดังกล่าวจะต้องได้รับความยินยอมจากสภาตำบล องค์การบริหารส่วนตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัด หรือหน่วยการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง และกิจการนั้นเป็นกิจการที่จำเป็นต้องทำและการเกี่ยวเนื่องกับกิจการที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนตำบล (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2552)

องค์การบริหารส่วนตำบลสามารถที่จะออกข้อบังคับซึ่งเป็นกฎหมายของท้องถิ่นให้ประชาชนในตำบลได้ปฏิบัติ หากฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษ การออกข้อบังคับดังกล่าวเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ และไม่ขัดต่อกฎหมาย โดยมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2552)

การปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน โดยใช้วิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี และให้คำนึงถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนพัฒนาองค์การบริหารส่วนตำบล การจัดทำงบประมาณ การจัดซื้อจัดจ้าง การตรวจสอบ การประเมินผลการปฏิบัติงาน และการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับว่าด้วยกรนั้น (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2552)

แนวความคิดเกี่ยวกับการกระจายอำนาจ

การกระจายอำนาจ (Decentralization) เป็นหลักการอย่างหนึ่งของการจัดระเบียบการปกครองประเทศ โดยมีหลักการสำคัญ คือ เป็นการโอนอำนาจการปกครองจากส่วนกลางไปให้ประชาชนในท้องถิ่นในการดำเนินการเอง โดยอิสระภาพพอสมควรภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมาย การกระจายอำนาจทำให้เกิดการจัดระเบียบการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นรูปแบบหนึ่งตามแนวความคิดของหลักการกระจายอำนาจการปกครอง (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2542)

การกระจายอำนาจการปกครองที่พบโดยทั่วไปนั้น อาจแบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2542)

รูปแบบแรก คือ การแบ่งอำนาจทางการปกครอง การแบ่งอำนาจทางการปกครองหรือที่ตรงกับภาษาอังกฤษว่า Deconcentration ซึ่งหมายถึง การมอบอำนาจหน้าที่ของรัฐบาลไปให้ราชการส่วนภูมิภาค ได้มีอำนาจในการใช้ดุลยพินิจตัดสินใจปัญหา ตลอดจนการริเริ่มได้ในกรอบแห่งนโยบายของรัฐบาลที่ได้วางไว้ วิธีการแบ่งอำนาจทางการปกครองดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่า

เป็นลักษณะทางการปกครองของไทย คือ ระบบการบริหารราชการส่วนภูมิภาคนั่นเอง ที่เป็นเช่นนี้ เพราะวลักษณะของการแบ่งอำนาจทางการปกครองดังกล่าวนี้มีลักษณะสำคัญ ๆ คือ

1. เป็นการบริหารโดยใช้เจ้าหน้าที่ ที่ได้รับการแต่งตั้งไปจากส่วนกลาง ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด ศึกษาธิการจังหวัด คลังจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด เป็นต้น และเจ้าหน้าที่เหล่านี้ก็อยู่ในระบบของการบริหารงานบุคคลของรัฐบาลกลางแต่เพียงผู้เดียว
2. เป็นการบริหารโดยใช้งบประมาณ ซึ่งส่วนกลางเป็นผู้อนุมัติ และควบคุมให้เป็นไปตามวิธีการงบประมาณแผ่นดิน การตั้งงบประมาณ การริเริ่มวางโครงการต่าง ๆ อาจทำได้โดยเจ้าหน้าที่ประจำในส่วนภูมิภาคนั้น
3. เป็นการบริหารภายใต้นโยบาย และวัตถุประสงค์ของรัฐบาลกลาง หรือรัฐบาลแห่งชาติ หมายความว่า เป็นการบริหารตามนโยบาย หรือคำสั่งของรัฐบาลกลาง โดยกระทรวง ทบวง กรมต่าง ๆ และการริเริ่มในนโยบายต่าง ๆ บางอย่างไม่ขัดกับนโยบายหลักก็อาจทำได้ นับว่าเป็นการได้รับอำนาจในการใช้ดุลยพินิจ (Discretionary power) จากรัฐบาลกลางเท่านั้น
4. เป็นการริเริ่มงานโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งไปจากส่วนกลางเหล่านี้ ได้รับมอบหมายอำนาจจากส่วนกลาง ที่จะทำการวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ตามอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีอยู่เพื่อให้การปกครองดำเนินไปได้โดยสะดวก และมีการต่อเนื่องในนโยบายการบริหารประเทศของรัฐบาล

รูปแบบที่สอง คือ การมอบอำนาจให้ท้องถิ่นปกครองตนเอง

การกระจายอำนาจทางการปกครองอีกอย่างหนึ่ง คือ การมอบอำนาจให้ท้องถิ่นปกครองตนเอง เป็นการมอบอำนาจให้ประชาชนในท้องถิ่นมีอำนาจปกครองตนเองอย่างแท้จริง เป็นการมอบอำนาจให้ทั้งการเมืองและการบริหารเป็นเรื่องที่ท้องถิ่นมีอำนาจที่จะกำหนดนโยบาย และควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายของท้องถิ่นของตนเอง ตามความหมายของการมอบอำนาจให้ท้องถิ่นปกครองตนเองนี้ จะมีลักษณะสำคัญที่เรียกว่าเป็นการปกครองตนเอง (Local self government) มากที่สุด เพราะท้องถิ่นในบริเวณท้องที่ที่กำหนดขึ้นนั้น จะมีอำนาจในการปกครองตนเองตามวิถีทางการเมือง เช่น การเลือกตั้ง (Election) การกำหนดนโยบายตามกระบวนการทางการเมือง (Political participation) มากที่สุด เพราะท้องถิ่นในบริเวณท้องที่ที่กำหนดขึ้นนั้น จะมีอำนาจในการปกครองตนเองตามวิถีทางการเมือง เช่น การเลือกตั้ง (Election) การกำหนดนโยบายตามกระบวนการทางการเมือง (Political participation) ได้เป็นอย่างดี นั่นเอง

แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

ประนอม แสงแก้ว (2540) ได้สรุปความหมายของการมีส่วนร่วม ของนักวิชาการต่าง ๆ ไว้ว่า ทฤษฎีเกี่ยวกับการวางแผนพัฒนาสมัยใหม่ การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่ส่งเสริมให้ประชาชนในระดับท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในการพัฒนา และเปลี่ยนแปลงชนบทอย่างกว้างขวาง สามารถสรุปความสำคัญ และประโยชน์ของการมีส่วนร่วม ดังนี้

1. การมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการให้ความสำคัญแก่การพัฒนาทรัพยากรกำลังคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านคุณภาพกำลังคน

2. การมีส่วนร่วมของประชาชน ทำให้มีการวางแผนพัฒนา ที่ได้รับรู้ข้อเท็จจริงและความคิดเห็นของประชาชนในระดับท้องถิ่นโดยตรง ซึ่งนับว่าเป็นประโยชน์และจำเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาชนบท

ไพรัตน์ เตชะรินทร์ (2527) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของชุมชนว่า หมายถึง กระบวนการที่รัฐบาลในฐานะผู้ส่งเสริม ชักนำ สนับสนุน และสร้างโอกาสให้ประชาชน ในชุมชน ทั้งในรูปส่วนบุคคล กลุ่มคน ชมรม สมาคม มูลนิธิ และองค์กรอาสาสมัครต่าง ๆ เพื่อให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือหลายเรื่องรวมกัน โดยให้บรรลุวัตถุประสงค์และนโยบายที่กำหนดไว้ ดังนี้

1. ร่วมทำการศึกษาค้นหาปัญหา และสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนซึ่งรวมถึงความต้องการของชุมชน

2. ร่วมคิดหาทางสร้างแบบแผนและวิธีการเพื่อแก้ไขปัญหาและลดปัญหาของชุมชน หรือเพื่อสร้างสรรค์สิ่งใหม่ที่เป็นประโยชน์ของชุมชน เพื่อสนองความต้องการของชุมชน

3. ร่วมวางแผนนโยบายหรือแผนงานหรือโครงการหรือกิจกรรม เพื่อจัดและแก้ไขปัญหาและสนองความต้องการของชุมชน

4. ร่วมตัดสินใจ การใช้ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัดให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

5. ร่วมจัดหรือปรับปรุงระบบทางบริหาร การพัฒนาให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

6. ร่วมในการลงทุนในกิจกรรม โครงการของชุมชนตามขีดความสามารถของตนเอง และของหน่วยงาน

7. ร่วมปฏิบัติงานตามนโยบาย แผนงาน โครงการ และกิจกรรมให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้

8. ร่วมควบคุม ติดตาม ประเมินผลและร่วมบำรุงรักษาโครงการ กิจกรรมที่ได้ทำไว้ทั้งโดยเอกชนและรัฐบาลให้ใช้ประโยชน์ได้ตลอดไป

กรณีศึกษา ชมดี (2524) สรุปว่า การมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึงความร่วมมือของประชาชน ไม่ว่าจะของปัจเจกบุคคล หรือกลุ่มคนที่เห็นพ้องต้องกัน และเข้ามาร่วมรับผิดชอบ เพื่อดำเนินการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ต้องการ โดยการกระทำผ่านกลุ่มหรือองค์การ เพื่อให้บรรลุถึงความเปลี่ยนแปลงที่พึงประสงค์

เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง (2527) ได้แยกแยะขั้นตอนที่ประชาชนควรมีส่วนร่วมไว้เป็น 4 ขั้นตอนคือ

1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาของชาวชนบท
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ
3. การมีส่วนร่วมในการลงทุนและการปฏิบัติงาน
4. การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผลงาน

ยุวัฒน์ วุฒิเมธี (2526) ได้กล่าวถึงสาระสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการคิด ริเริ่มการพิจารณาตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติ และการรับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ อันมีผลผลกระทบมาถึงตัวของประชาชนเอง การที่จะสามารถทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชนบทเพื่อแก้ไขปัญหา และนำมาซึ่งสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนที่ดีขึ้นได้นั้น ผู้นำการเปลี่ยนแปลงจะต้องยอมรับในปรัชญาการพัฒนาชุมชนที่ว่า “มนุษย์ทุกคนต่างมีความปรารถนาที่จะอยู่ร่วมกันกับผู้อื่นอย่างมีความสุขได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม และเป็นที่ยอมรับของผู้อื่นและพร้อมที่จะอุทิศตน เพื่อกิจกรรมของชุมชน ขณะเดียวกันจะต้องยอมรับความบริสุทธิ์ใจว่ามนุษย์นั้นสามารถพัฒนาได้ ถ้ามีโอกาสและการชี้แนะที่ถูกต้องทาง”

จากแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าส่วนใหญ่แล้ว จะมีลักษณะที่ไม่แตกต่างกันมากนัก พอจะสรุปได้ว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่หน่วยงานของรัฐเปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมทำการสำรวจค้นหาสาเหตุของปัญหา หารูปแบบการแก้ไข ร่วมวางแผน ร่วมคิด ตัดสินใจ ร่วมดำเนินกิจกรรม รวมทั้งการมีส่วนร่วมในการสนับสนุน ติดตามผลการดำเนินงานด้วย ซึ่งอาจร่วมทุกขั้นตอนหรือร่วมในขั้นตอนใด ขั้นตอนหนึ่งก็ได้

ไพรัตน์ เตชะรินทร์ (2527) ได้แบ่งลักษณะของการมีส่วนร่วมของประชาชนออกเป็น 8 ลักษณะ ดังนี้

1. ร่วมทำการศึกษา ค้นคว้า ปัญหาและสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนรวมตลอดจนความต้องการของชุมชน
2. ร่วมคิดและสร้างรูปแบบและวิธีการพัฒนา เพื่อแก้ไขและลดปัญหาของชุมชนหรือเพื่อสร้างสรรค์สิ่งใหม่ที่มีประโยชน์ต่อชุมชนหรือสนองความต้องการของชุมชน

3. ร่วมวางแผนนโยบายหรือแผนงาน หรือโครงการ หรือกิจกรรมเพื่อจัดและแก้ไขปัญหาความต้องการชุมชน
4. ร่วมตัดสินใจการใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม
5. ร่วมจัด หรือปรับปรุงระบบการบริหารงานพัฒนาให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
6. ร่วมลงทุนในกิจกรรม โครงการของชุมชนตามขีดความสามารถของตนเอง
7. ร่วมปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ และกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมาย
8. ร่วมควบคุม ติดตาม ประเมินผลและร่วมบำรุงรักษาโครงการและกิจกรรมที่ทำไว้โดยเอกชนและรัฐบาลให้ใช้ประโยชน์ได้ตลอดไป

อकिन รพีพัฒน์ (2527 อ้างถึงใน ประพนอม แสงแก้ว, 2540) ได้ชี้ให้เห็นว่าการมีส่วนร่วมประชาชนจะต้องเข้าร่วมในขั้นตอนต่าง ๆ คือ

1. การมีส่วนร่วมในการค้นปัญหาและสาเหตุของประชาชน เนื่องจากเหตุผล คือ ชาวชนบท ทราบปัญหาของตนเองได้ดีที่สุด
2. การมี ส่วนร่วมในแผนดำเนินการ ควรเป็นประชาชนในชุมชนนั่นเอง มิใช่บุคคลภายนอก เพื่อให้เหมาะสมสอดคล้องกับทรัพยากรกับศักยภาพในการพัฒนาชุมชน
3. การมีส่วนร่วมในการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านแรงงานการร่วมแรงประกอบกิจกรรมที่จะทำให้ประชาชนมีความผูกพันมากขึ้น และก่อให้เกิดความรู้สึกร่วมกัน ในการเป็นเจ้าของกิจกรรมและผลงานที่ปรากฏ ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนบำรุงรักษาให้ดำรงอยู่อย่างสมบูรณ์และมีประโยชน์
4. การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล เพื่อคนควา เพื่อหาข้อดีและข้อบกพร่องที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรม ซึ่งได้นำมาเป็นบทเรียนในการหาหนทางปรับปรุงกิจกรรมและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานต่อไป จะเห็นว่าการที่ประชาชนมีโอกาสเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านต่าง ๆ นั้น นอกจากจะทำให้การพัฒนาในโครงการต่าง ๆ ประสบผลสำเร็จแล้วยังทำให้ประชาชนได้พัฒนาตนเองไปพร้อม ๆ กับการพัฒนาสิ่งแวดล้อม ย่อมที่จะทำให้ประชาชนเกิดความคิด ความต้องการในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในหมู่บ้านของตนเอง ซึ่งย่อมจะนำไปสู่การพึ่งตนเองได้

แนวคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณะ

ปฐม มณีโรจน์ (2538) ได้ให้ความหมายของการให้บริการสาธารณะว่าเป็นการบริการในฐานะที่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจกระทำเพื่อตอบสนองต่อความต้องการเพื่อให้เกิดความพอใจ จากความหมายนี้เป็นการพิจารณาให้บริการว่าประกอบด้วยผู้ให้บริการ (Providers)

และผู้รับบริการ (Recipients) โดยฝ่ายแรกถือปฏิบัติเป็นหน้าที่ที่ต้องให้บริการเพื่อให้ฝ่ายหลังเกิดความพอใจ

เทพศักดิ์ บุญรัตนพันธุ์ (2536) ได้ให้ความหมายของการให้บริการสาธารณะว่า 6s หมายถึง การที่บุคคล กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการสาธารณะ ซึ่งอาจเป็นของรัฐหรือเอกชน มีหน้าที่ในการส่งต่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสนองตอบต่อความต้องการของประชาชนโดยรวม การให้บริการสาธารณะมีลักษณะที่เป็นระบบมีองค์ประกอบที่สำคัญ 6 ส่วน คือ

1. สถานที่และบุคคลที่ให้บริการ
2. ปัจจัยนำเข้าหรือทรัพยากร
3. กระบวนการและกิจกรรม
4. ผลผลิตหรือตัวบริการ
5. ช่องทางให้บริการ
6. ผลกระทบที่มีต่อผู้รับบริการ

สายบัว หุ่นจันทร์ (2538) กล่าวว่า การให้บริการสาธารณะทั่วไป คือ การที่รัฐหรือองค์กรของรัฐจัดบริการต่าง ๆ ให้แก่ประชาชน โดยมีเจ้าหน้าที่ของรัฐ คือ ข้าราชการหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องเป็นผู้นำบริการนั้นสู่ประชาชน เพื่อให้ประชาชนมีความอยู่ดีกินดี มีความมั่นคงปลอดภัยทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน โดยรัฐไม่คิดมูลค่าจากประชาชนบริการต่าง ๆ จะเกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งนับว่าจะเพิ่มมากขึ้นตามสภาพและวิธีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม การเมือง และเศรษฐกิจ ในปัจจุบันองค์กรราชการของไทยได้ขยายบทบาทในการให้บริการทั้งทางด้านปริมาณ ขนาด กำลังคนและงบประมาณเพื่อให้สามารถให้บริการแก่ประชาชนได้ครอบคลุมทั่วถึงมากขึ้นอย่างเท่าเทียมกัน และเสมอภาคกัน

เวอร์มา (Verma, 1986) ได้พิจารณาการให้บริการสาธารณะ ว่าเป็นกระบวนการให้บริการที่มีลักษณะที่เคลื่อนไหวที่เป็นพลวัต โดยระบบการให้บริการที่ดีจะเกิดขึ้นได้ เมื่อหน่วยงานที่รับผิดชอบใช้ทรัพยากรในการผลิตการบริการให้เป็นไปตามแผนงานและสามารถเข้าถึงผู้รับบริการจากความหมายดังกล่าวเป็นการพิจารณาโดยใช้กรอบความคิดเชิงระบบ (System approach) ที่มองว่าหน่วยที่มีหน้าที่ให้บริการใช้ปัจจัยนำเข้า (Input) เข้าสู่กระบวนการผลิต (Process) และออกมาเป็นผลผลิตหรือบริการ (Output) โดยทั้งหมดจะต้องเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ดังนั้นการประเมินผลจะช่วยให้ทราบถึงผลผลิต หรือการบริการที่เกิดขึ้นว่ามีลักษณะเป็นเช่นไร ซึ่งจะเป็น ข้อมูลป้อนกลับ (Feedback) เป็นปัจจัยนำเข้าต่อไป ด้วยเหตุนี้ระบบการให้บริการสาธารณะจึงมีลักษณะเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

จากการพิจารณาแนวคิดเกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะข้างต้น แสดงให้เห็นว่า เป้าหมายของการให้บริการสาธารณะ คือ การสร้างความพึงพอใจให้เกิดแก่ผู้รับบริการ ดังนั้นการที่จะวัดว่าการให้บริการสาธารณะบรรลุเป้าหมายหรือไม่ วิธีหนึ่งคือ การวัดความพึงพอใจของประชาชนของประชาชนผู้รับบริการเพื่อเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการเพราะการวัดความพึงพอใจนี้เป็นการตอบคำถามว่าหน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการ มีความสามารถสนองตอบความต้องการของประชาชนได้หรือไม่ เพียงใด และอย่างไร

นักวิชาการได้ให้ความหมายเกี่ยวกับบริการสาธารณะไว้หลากหลายแนวคิดด้วยกัน การบริการสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมที่มีอยู่ในความอำนาจการ หรือในความควบคุมของฝ่ายปกครองที่จัดทำขึ้นเพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน ทั้งนี้โดยมีลักษณะเป็นการให้บริการหรือการดำเนินการอื่นเพื่อสนองตอบความต้องการของประชาชน ซึ่งไม่มีลักษณะในการจำกัดอำนาจของประชาชนแต่อย่างใด แต่เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และเป็นกิจกรรมที่จัดทำขึ้น โดยไม่ได้อำนาจหวังผลกำไร แต่มุ่งหวังให้ประชาชนในท้องถิ่นได้รับประโยชน์สูงสุดจากบริการสาธารณะ ดังกล่าว (สมคิด ภัคดี, 2537)

แต่เดิมการจัดทำบริการสาธารณะ ถือเป็นภารกิจของรัฐ โดยตรงที่จะต้องจัดทำเพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน ต่อมาเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น สังคมเกิดการขยายตัว มีความสลับ ซับซ้อนขึ้น ความต้องการของประชาชนก็เกิดการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ ให้รัฐแต่ผู้เดียวไม่สามารถจัดบริการสาธารณะทั้งหลายเพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างทั่วถึง รัฐจึงจำเป็นต้องร่วมมือกับองค์กรอื่น หรือบางกรณีก็ต้องมอบให้องค์กรอื่นเป็นผู้จัดทำบริการสาธารณะให้ ทั้งนี้ก็เพื่อให้การจัดทำบริการสาธารณะเป็นไปอย่างทั่วถึง มีประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน ภารกิจของรัฐที่เป็นบริการสาธารณะนั้นอาจแยกได้ 2 ประเภท คือ ภารกิจพื้นฐาน และภารกิจลำดับรอง

1. ภารกิจพื้นฐาน ได้แก่ การป้องกันมิให้เกิดข้อพิพาท และยุติข้อพิพาทที่เกิดขึ้นแล้ว หรืออีกนัยหนึ่ง คือ การดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อย และรักษาความมั่นคงปลอดภัย ความมั่นคงปลอดภัยนี้มีอยู่ 2 ลักษณะ คือ ความมั่นคงปลอดภัยภายในชุมชน และความมั่นคงปลอดภัยจากการประทุษร้ายอันมีที่มาจากภายนอกชุมชน ความมั่นคงปลอดภัยในชุมชน หมายความว่า ความมั่นคงปลอดภัยจากการละเมิดต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของเอกชนแต่ละคนทั้งที่จงใจและไม่จงใจ การรักษาความมั่นคงปลอดภัยภายในชุมชนนั้นกระทำได้ด้วยการจัดให้มีตำรวจ การรักษาเสถียรภาพในทางเศรษฐกิจของประเทศและการรักษาความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของประชาชน เป็นต้น

ส่วนความมั่นคงปลอดภัยจากการประทุษร้ายอันมีแหล่งที่มาจากภายนอกประเทศ หมายถึง การประทุษร้ายซึ่งอาจเกิดจากความจงใจ เช่น ถูกรุนรานด้วยกำลังทหาร โดยรัฐอื่น หรือ เกิดจากความไม่จงใจ เช่น ในกรณีที่อุตสาหกรรมภายในรัฐต้องล้มละลายเนื่องจากการทุ่มตลาด สินค้าจากต่างประเทศมากถึงขนาดที่สินค้าภายในประเทศจำหน่ายไม่ออกก็ได้ ซึ่งการรักษา ความมั่นคงปลอดภัยจากการประทุษร้ายจากภายนอกประเทศนั้นกระทำได้โดยสร้างแสนยานภาพ ทางทหาร ทำสนธิสัญญา และเจริญสัมพันธไมตรีกับต่างประเทศ ตลอดจนเจรจาตกลงกับ ต่างประเทศเกี่ยวกับการค้า เป็นต้น

2. การกล่าวดำรงไว้ได้แก่ การส่งเสริมคุณภาพ ตลอดจนการขยายความมั่นคงของชาติ ไปยังประชาชนกลุ่มต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความยุติธรรมทางสังคม รัฐส่งเสริมสวัสดิภาพของราษฎร ทั้งในทางกายภาพและจิตใจ รัฐประกันเงื่อนไขแห่งการครองชีพขั้นต่ำของราษฎรทุกคน เช่น ให้บริการการศึกษา การรักษาพยาบาล การขนส่งคมนาคม การพักผ่อนหย่อนใจ ส่งเสริมการเล่น กีฬา เพื่อให้ราษฎรมีสภาพแข็งแรง ส่งเสริมศิลปวัฒนธรรม ประกันการว่างงาน คุ้มครอง การบริโภคของราษฎร เป็นต้น

สำหรับองค์ประกอบส่วนท้องถิ่นนั้น เมื่อพิจารณาจากประเภทของบริการสาธารณะ ข้างต้นแล้ว ทำให้เห็นว่า บริการสาธารณะที่จะอยู่ในอำนาจขององค์ประกอบส่วนท้องถิ่นได้นั้น คือ การกล่าวดำรง ทั้งนี้เนื่องจากตามหลักการกระจายอำนาจนั้น ท้องถิ่นย่อมมีอิสระ ในการบริหารจัดการกิจการภายในส่วนท้องถิ่นของตน อันมีลักษณะเฉพาะ และมีผลกระทบ โดยตรงต่อ ประชาชนในท้องถิ่นซึ่งภารกิจส่วนนี้ ได้แก่ การกล่าวดำรงที่รัฐมอบหมายให้ท้องถิ่น บริหารจัดการด้วยตนเอง โดยเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้

จากแนวคิดเกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะของนักวิชาการต่าง ๆ พอจะสรุปได้ว่า เป้าหมายของการให้บริการสาธารณะนั้น คือ การสร้างความพอใจให้เกิดแก่ผู้รับบริการ ดังนั้น การที่จะวัดว่าการให้บริการสาธารณะบรรลุเป้าหมายหรือไม่ วิธีหนึ่งก็คือ การวัดความพึงพอใจของ ประชาชนผู้รับบริการ เพื่อเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการ เพราะการวัดความพึงพอใจนี้เป็นการตอบคำถามว่า หน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการมีความสามารถ ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้หรือไม่เพียงใด ส่วนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ

ความพึงพอใจนั้น พิจารณาได้จากแนวคิดเกี่ยวกับหลักการของการให้บริการสาธารณะ ดังนี้
 ชวงส์ ฉายะบุตร (2536) ได้เสนอหลักการให้บริการแบบครบวงจรหรือการพัฒนา การให้บริการในเชิงรุกว่า จะต้องเป็นไปตามหลักการที่เรียกว่า หลัก Package service ดังนี้

1. ยึดการตอบสนองความต้องการความจำเป็นของประชาชนเป็นเป้าหมายการบริการของรัฐในเชิงรับ จะเน้นการให้บริการตามระเบียบแบบแผนและมีลักษณะที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการดังนี้ คือ

1.1 ข้าราชการมีทัศนคติว่าการให้บริการจะเริ่มต้นก็ต่อเมื่อมีผู้มาติดต่อขอรับบริการมากกว่าที่จะมองว่าตนมีหน้าที่จะต้องจัดบริการให้แก่ราษฎรตามสิทธิประโยชน์ที่เขาควรจะได้รับ

1.2 การกำหนดระเบียบปฏิบัติและการใช้ดุลพินิจของข้าราชการมักเป็นไปเพื่อสงวนอำนาจในการใช้ดุลพินิจของหน่วยงานหรือปกป้องตัวข้าราชการเอง มีลักษณะที่เน้นการควบคุมมากกว่าการส่งเสริม การติดต่อราชการจึงต้องใช้เอกสารหลักฐานต่าง ๆ เป็นจำนวนมากและต้องผ่านการตัดสินใจหลายขั้นตอน ซึ่งบางครั้งเกินกว่าความจำเป็น

1.3 จากการที่ข้าราชการมองว่าตนมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจและมีกฎระเบียบเครื่องมือที่จะปกป้องการใช้ดุลพินิจของตน ทำให้ข้าราชการจำนวนไม่น้อยมีทัศนคติในลักษณะของเจ้าขุนมูลนาย ในฐานะที่ตนมีอำนาจที่จะบันดาลผลได้ ผลเสีย แก่ประชาชน การดำเนินความสัมพันธ์ จึงเป็นไปในลักษณะที่ไม่เท่าเทียมกัน และนำไปสู่ปัญหาต่าง ๆ เช่น ความเต็มที่จะให้บริการ รู้สึกไม่พอใจเมื่อราษฎรแสดงความเห็นโต้แย้ง เป็นต้น

ดังนั้น เป้าหมายแรกของการจัดบริการแบบครบวงจร คือ การมุ่งประโยชน์ของประชาชนผู้รับบริการ ทั้งนี้ผู้ที่ติดต่อขอรับบริการและผู้ที่อยู่ในข่ายที่ควรจะได้รับบริการเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งมีลักษณะ ดังนี้คือ 1) ข้าราชการจะต้องถือว่าการให้บริการเป็นภาระหน้าที่ที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยจะต้องพยายามจัดบริการให้ครอบคลุมผู้ที่อยู่ในข่ายที่ควรจะได้รับบริการทุกคน 2) การกำหนดระเบียบ วิธีปฏิบัติ และการใช้ดุลพินิจ ต้องคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการเป็นหลัก โดยพยายามให้ผู้รับบริการได้สิทธิประโยชน์ที่ควรจะได้รับอย่างสะดวกและรวดเร็ว 3) ข้าราชการจะต้องมองผู้มารับบริการว่ามีฐานะและศักดิ์ศรีเท่าเทียมกับตน มีสิทธิที่จะรับรู้ให้ความเห็น หรือโต้แย้งด้วยเหตุผลได้อย่างเต็มที่

2. ความรวดเร็วในการให้บริการ สังคมปัจจุบันเป็นสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ อย่างรวดเร็ว และมีการแข่งขันกับสังคมอื่น ๆ อยู่ตลอดเวลา ในขณะที่ปัญหาพื้นฐานของระบบราชการ คือ ความล่าช้า ระบบราชการจึงจำเป็นต้องตั้งเป้าหมายในการพัฒนาการบริการให้มีความรวดเร็วมากขึ้น ดังนี้

2.1 พัฒนาข้าราชการให้มีทัศนคติ มีความรู้ ความสามารถ เพื่อให้เกิดความชำนาญในงาน มีความกระตือรือร้น กล้าตัดสินใจในเรื่องที่ตนมีอำนาจรับผิดชอบ

2.2 การกระจายอำนาจหรือมอบอำนาจให้มากขึ้นและปรับปรุงระเบียบวิธีการทำงานให้มีขั้นตอน และใช้เวลาในการให้บริการให้น้อยที่สุด

2.3 พัฒนาเทคโนโลยีต่างๆให้สามารถบริการได้เร็วขึ้น

3. การให้บริการจะต้องเสร็จสมบูรณ์ เป็นการบริการเชิงรุกแบบครบวงจรคือ การเสร็จสมบูรณ์ตามสิทธิประโยชน์ที่ผู้รับบริการจะต้องได้รับ โดยที่ผู้รับบริการไม่จำเป็นต้องมาติดต่อบ่อยครั้ง

4. มีความกระตือรือร้นในการให้บริการ เป็นเป้าหมายที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการพัฒนาให้บริการในเชิงรุก ทั้งนี้ เนื่องจากประชาชนยังมีความรู้สึกว่าการติดต่อขอรับบริการจากทางราชการเป็นเรื่องที่ยุ่งยากและเจ้าหน้าที่ไม่ค่อยเต็มใจที่จะให้บริการดังนั้น เจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการพยายามให้บริการด้วยความกระตือรือร้น ก็จะทำให้ผู้มารับบริการเกิดทัศนคติที่ดี

5. การให้บริการด้วยความถูกต้องสามารถตรวจสอบได้ด้วยการบริการ จะต้องมีความถูกต้อง และชอบธรรม ทั้งในแง่ของระเบียบแบบแผนของทางราชการและความถูกต้องในเชิงศีลธรรม และที่สำคัญที่สุด คือ การตรวจสอบจากประชาชน

6. ความสุภาพอ่อนน้อม เจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการต้องปฏิบัติต่อประชาชนผู้มาขอรับบริการด้วยความสุภาพอ่อนน้อม และถือว่าเป็นหน้าที่ที่มีความสำคัญและเคารพในสิทธิของผู้ที่มาติดต่อขอรับบริการ

7. ความเสมอภาค ข้าราชการมีหน้าที่ที่จะให้บริการแก่ประชาชนด้วยความเสมอภาคกัน ดังนี้

7.1 การให้บริการจะต้องเป็นไปตามระเบียบแบบแผนเดียวกัน ไม่ว่าผู้รับบริการจะเป็นใครก็ตาม

7.2 การให้บริการต้องคำนึงถึงความเสมอภาคในโอกาสที่จะได้รับบริการด้วย หมายถึง ความเสมอภาคที่จะรับบริการที่จำเป็นจากรัฐ ตามสิทธิประโยชน์ที่ควรจะได้รับ

Millett (1954 อ้างถึงใน เจ็ดศักดิ์ ชีวะก้องเกียรติ, 2534) กล่าวว่า เป้าหมายสำคัญของการบริการ คือ การสร้างความพึงพอใจในการให้บริการแก่ประชาชน โดยมีหลักการให้บริการสาธารณะอีก 5 ประการ คือ

1. การให้บริการอย่างเสมอภาค (Equitable service) หมายถึง ความยุติธรรมในการบริหารงานภาครัฐที่มีฐานคติที่ว่าทุกคนเท่าเทียมกัน ดังนั้น ประชาชนทุกคนจะได้รับบริการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในแง่มุมมองของกฎหมาย ไม่มีการแบ่งแยกกีดกันในการให้บริการ ประชาชนจะได้รับการปฏิบัติในฐานะที่เป็นที่เป็นปัจเจกบุคคลที่ใช้มาตรฐานการให้บริการเดียวกัน

2. การให้บริการที่ตรงเวลา (Timely service) หมายถึง ในการบริการจะต้องมองว่า การให้บริการสาธารณะจะต้องตรงเวลา ผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐจะถือว่าไม่มี ประสิทธิภาพเลยถ้าไม่มีการตรงเวลา ซึ่งจะสร้างความพึงพอใจให้แก่ประชาชน

3. การให้บริการอย่างเพียงพอ (Ample service) หมายถึง การให้บริการสาธารณะต้องมี ลักษณะ มีจำนวนการให้บริการและสถานที่ให้บริการอย่างเหมาะสม (The right quantity at the geographical location) มิฉะนั้น เห็นว่าความเสมอภาคหรือการตรงเวลา จะไม่มีความหมายเลยถ้า จำนวนการให้บริการที่ไม่เพียงพอ และสถานที่ตั้งที่ให้บริการสร้างความไม่ยุติธรรมให้เกิดขึ้นแก่ ผู้รับบริการ

4. การให้บริการอย่างต่อเนื่อง (Continuous service) หมายถึง การให้บริการสาธารณะที่ เป็นไปอย่างสม่ำเสมอ โดยยึดประโยชน์ของสาธารณชนเป็นหลัก ไม่ใช่ยึดตามความพอใจของ หน่วยงานที่ให้บริการว่าจะให้หรือหยุดบริการเมื่อใดก็ได้

5. การให้บริการอย่างก้าวหน้า (Progressive service) หมายถึง การให้บริการสาธารณะที่ มีการปรับปรุงคุณภาพและผลการปฏิบัติงาน กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ การเพิ่มประสิทธิภาพหรือ ความสามารถที่จะทำหน้าที่ได้มากขึ้น โดยใช้ทรัพยากรเท่าเดิม

กฤษณ ธนาพงศธร (2527) กล่าวว่า หลักการให้บริการ ได้แก่

1. หลักความสอดคล้องกับความต้องการของบุคคลเป็นส่วนใหญ่ กล่าวคือ ประโยชน์ และบริการที่องค์กรจัดให้ นั้น จะต้องตอบสนองความต้องการของบุคคลส่วนใหญ่หรือทั้งหมด มิใช่เป็นการจัดให้แก่บุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ

2. หลักความสม่ำเสมอ กล่าวคือ การให้บริการนั้น ๆ ต้องดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง และ สม่ำเสมอ มิใช่ทำ ๆ หยุด ๆ ตามความพอใจของผู้บริการหรือผู้ปฏิบัติงาน

3. หลักความเสมอภาค บริการที่จัดนั้นจะต้องให้แก่ผู้มาใช้บริการทุกคนอย่างสม่ำเสมอ และเท่าเทียมกัน ไม่มีการใช้สิทธิพิเศษแก่บุคคลหรือกลุ่มใดในลักษณะแตกต่างจากกลุ่มอื่น ๆ อย่าง เห็นได้ชัด

4. หลักความปลอดภัยค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการบริการจะต้องไม่มากเกินไปกว่า ผลที่จะ ได้รับ

5. หลักความสะดวก บริการที่จัดให้แก่ผู้รับบริการจะต้องไปในลักษณะที่ปฏิบัติได้ง่าย สะดวกสบายสิ้นเปลืองทรัพยากรไม่มากนัก ทั้งยังไม่เป็นการสร้างภาวะยุ่งยากใจให้แก่ผู้ให้บริการ หรือผู้ใช้งบประมาณมากเกินไป

ปรัชญา เวสารัชช (2539) กล่าวว่า การให้บริการของรัฐนั้นจะต้องคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้

1. การให้บริการที่เป็นที่พึงพอใจแก่สมาชิกสังคม ความพึงพอใจเป็นสิ่งที่วัดได้ยากหรือให้คำจำกัดความยาก แต่อาจกล่าวได้อย่างกว้าง ๆ คือ องค์ประกอบที่จะทำให้เกิดความพึงพอใจ คือ

1.1 ให้บริการที่เท่าเทียมกันแก่สมาชิกในสังคม

1.2 ให้บริการในเวลาที่เหมาะสม

1.3 ให้บริการโดยคำนึงถึงปริมาณความมากน้อย คือ ให้บริการไม่มากนักหรือน้อยเกินไป

1.4 ให้บริการโดยมีการปรับปรุงให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

2. การให้บริการโดยมีความรับผิดชอบต่อประชาชนเป็นค่านิยมพื้นฐานสำหรับ

การบริหารราชการในสังคมประชาธิปไตย จะต้องทำหน้าที่ภายใต้การชี้นำทางการเมืองจากตัวแทนของประชาชน และต้องสามารถให้บริการที่มีลักษณะสนองตอบต่อความต้องการของมหาชน ต้องมีความยืดหยุ่นที่จะเปลี่ยนลักษณะงานหรือการให้บริการที่สามารถตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงได้มากที่สุด สรุปแล้วการพัฒนาการให้บริการเชิงรุกแบบครบวงจร หรือ Package service เป็นการพัฒนาการให้บริการที่มีเป้าหมายที่จะให้ประชาชนได้รับบริการที่ควรจะได้รับอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ มีความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ มุ่งที่จะให้บริการในเชิงส่งเสริมและสร้างทัศนคติและความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการ ตลอดจนเป็นการให้บริการที่มีความถูกต้องชอบธรรม สามารถตรวจสอบได้ และสร้างความภาคภูมิใจในการบริการและในการที่จะได้รับบริการจากรัฐ

แนวคิดเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานราชการ

การจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานราชการการปกครองส่วนท้องถิ่นถูกควบคุมด้วยพระราชบัญญัติ การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 แบ่งเป็น 3 วิธี ดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2544)

1. วิธีประกาศเชิญชวนทั่วไป

2. วิธีคัดเลือก

3. วิธีเฉพาะเจาะจง

การจัดการงานก่อสร้างของหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2544)

1. ลักษณะงานก่อสร้างขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ลักษณะงานก่อสร้างขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นลักษณะงานที่ปฏิบัติเกี่ยวกับการวางโครงการ การรวบรวมและสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ในงานออกแบบ การวางผังหลัก การออกแบบสถาปัตยกรรม การออกแบบคำนวณด้านวิศวกรรมต่าง ๆ การควบคุมงานก่อสร้างและซ่อมแซมบำรุงรักษา รูปแบบรายการก่อสร้าง การประมาณราคา การตรวจรับงานงวดเพื่อเบิกจ่ายเงิน งานสวนสาธารณะ งานไฟฟ้าและแสงสว่าง

2. ขั้นตอนในการจัดการงานก่อสร้างในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2.1 การสำรวจเพื่อการออกแบบ กองช่างจะต้องสำรวจ ศึกษา และวิเคราะห์ในด้านต่าง ๆ เช่น สภาพสังคม กฎหมาย และข้อบังคับต่าง ๆ รวมทั้งพิจารณาลักษณะของภูมิประเทศ ความต้องการของประชาชนในพื้นที่ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการที่จะจัดทำ ทั้งด้านเทคนิคงบประมาณ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้ในการพิจารณาคัดสินใจในการกำหนดรูปแบบและลักษณะของงานก่อสร้างให้เหมาะสมในการจัดทำโครงการ

2.2 การออกแบบและประมาณการ การออกแบบและประมาณการโดยปกติการออกแบบและประมาณราคาโครงการก่อสร้าง จะปฏิบัติ ดังนี้

2.2.1 การออกแบบขั้นต้น (Preliminary design) เมื่อหมู่บ้านผ่านการสำรวจเบื้องต้น กองช่างจะทำการออกแบบขั้นต้น เพื่อนำไปเสนอต่อผู้นำชุมชนว่าตรงตามความต้องการของชุมชนหรือไม่ โดยพิจารณา ดังนี้

2.2.1.1 ออกแบบขั้นต้นตามแนวคิดของเจ้าของโครงการ (ชุมชน) และผู้ออกแบบ จนได้แนวทางที่เหมาะสม

2.2.1.2 ประเมินและหาวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และงบประมาณ เช่น รางระบายน้ำเลือกแบบ ก่อสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก หรือใช้ท่อระบายน้ำ เป็นต้น

2.2.1.3 ในขั้นตอนสุดท้ายก็จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างทางเลือกต่าง ๆ ที่ได้ศึกษาไว้ โดยใช้วิธีวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อตัดสินใจเลือกแนวทางที่ดีที่สุดในแง่ที่ทำให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อชุมชน

2.2.2 การออกแบบขั้นรายละเอียด (Detailed design) เมื่อสามารถเลือกแนวทางที่เหมาะสม ขั้นตอนต่อไปคือขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดสำหรับใช้ก่อสร้างจริง ซึ่งกองช่างจะต้องออกแบบและประมาณการให้มีความสมบูรณ์มากที่สุด

2.3 การประมาณราคา (Cost estimation) การประมาณราคาก่อสร้างเป็นงานที่มีความสำคัญ และต้องจัดทำในกระบวนการก่อสร้างทุก ๆ ขั้นตอน ดังนั้นการประมาณราคาก่อสร้างจึงควรทำโดยผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ซึ่งวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (2540) ได้จัดแนวทางการวัดปริมาณงานก่อสร้างอาคารขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางมาตรฐานในการกำหนดวิธีวัดปริมาณ ดังนี้

2.3.1 การประมาณราคาขั้นต้น สามารถทำได้หลายรูปแบบขึ้นอยู่กับระดับความถูกต้องที่ต้องการและเวลาที่มีให้ อาจใช้วิธีประมาณราคาต่อหน่วยการใช้ หรือการประมาณการต่อหน่วยพื้นที่ หรืออาจเป็น โดยวิธีราคาประกอบต่อหน่วย ดังนี้

2.3.1.1 การประมาณราคาต่อหน่วยการใช้ ทำได้โดยไม่จำเป็นต้องทำแบบก่อสร้าง มีเพียงความคิดริเริ่มโครงการ เป็นการคำนวณที่ให้ผลค่อนข้างหยาบ มีความคลาดเคลื่อนของผลลัพธ์มากกว่า $\pm (20-30) \%$ แต่ใช้เวลาน้อย โดยผู้ประมาณราคาใช้วิธีการนับหน่วยของการใช้อาคาร เช่น จำนวนห้องพัก จำนวนเตียงคนไข้ เป็นต้น

2.3.1.2 การประมาณราคาต่อหน่วยพื้นที่ วิธีนี้มีความถูกต้องใกล้เคียงความจริงมากกว่าการประมาณราคาต่อหน่วยการใช้ โดยปกติแล้วจะคลาดเคลื่อนอยู่ที่ $\pm (15-20) \%$ ทั้งนี้งานออกแบบต้องดำเนินการจนได้แบบร่างแล้ว แต่ยังไม่จำเป็นต้องทำแบบรายละเอียด อย่างน้อยต้องมีแบบแปลนสถาปัตยกรรมรูปด้าน รูปตัด และข้อกำหนดงานก่อสร้างขั้นต้นแล้ว จึงสามารถนำมาใช้คำนวณพื้นที่ใช้สอยได้

2.3.1.3 การประมาณราคาประกอบต่อหน่วย หมายถึง ราคาต่อหน่วยต่อส่วนของงานก่อสร้าง ซึ่งแจกแจงหัวข้องานตามระบบต่าง ๆ ของงานก่อสร้างตามขั้นตอนงานก่อสร้างงานในแต่ละหมวดข้างต้นจะแตกย่อยลงเป็นราคาประกอบต่อหน่วยของแต่ละส่วนย่อย เช่น งานฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบฐานแผ่ (Spread footing) ประกอบด้วยงานขุดดิน งานคอนกรีตไม้แบบ เหล็กเสริม งานถมดินกลับ และอื่น ๆ เป็นต้น ต้นทุนต่อหน่วยผู้ประมาณการอาจจัดทำรวบรวมเป็นรายละเอียดหัวข้องานต่าง ๆ โดยจะต้องระบุรายละเอียดประกอบให้ชัดเจน

2.3.2 การประมาณราคาอย่างละเอียด เป็นการประมาณราคาเมื่อมีแบบและข้อกำหนดงานก่อสร้างเรียบร้อยแล้วซึ่งทำให้สามารถคำนวณปริมาณงานและราคางานได้อย่างละเอียดและถูกต้องตามขั้นตอน ดังนี้

2.3.2.1 ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสาร และศึกษารายละเอียดทั้งรูปแบบและข้อกำหนดงาน เพื่อวางแผนแนวทางวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม

2.3.2.2 ศึกษาสถานที่ก่อสร้าง เงื่อนไขของสัญญา รายละเอียดด้านเทคนิคของวัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ ความต้องการของเจ้าของ ระยะเวลาของสัญญา การจ่ายงวดงาน รวมถึงมาตรฐานของงานก่อสร้าง

2.3.2.3 เตรียมเอกสารบัญชีปริมาณงาน (Bill of quantity) ผู้ออกแบบจะกำหนดรูปแบบของบัญชีปริมาณงาน ให้ผู้รับเหมาเป็นผู้กรอกปริมาณงาน ราคาต่อหน่วย และราคารวมของแต่ละรายการ ทั้งนี้เพื่อความเป็นระบบและง่ายในการประเมินผล ตรวจสอบ รวมถึงการต่อรองราคาก่อสร้างได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย

2.3.2.4 ตรวจสอบความถูกต้องก่อนการจัดทำเอกสาร เปรียบเทียบกับราคามาตรฐานที่ผู้ประมาณการมีอยู่ เช่น ราคาต่อตารางเมตร การตรวจสอบปริมาณเหล็กเสริม (กก.) ต่อลูกบาศก์เมตรคอนกรีต นอกจากนี้ความผิดพลาดทางการคำนวณ เช่น การใส่จุดทศนิยม หรือจำนวนเลขศูนย์ อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้

2.4 การประมูลงาน การประมูลงานหรือวิธีการในการคัดเลือกผู้รับทำการก่อสร้าง มีกระบวนการในการคัดเลือกความเหมาะสมในการก่อสร้างต่างๆ เช่น การสอบราคา ประกวดราคา หรือการจ้างเหมา การจัดจ้างด้วยวิธีพิเศษ เป็นต้น การประเมินผลการประกวดราคา เพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างนั้น อาจพิจารณา ด้านเทคนิคแยกกับด้านราคา โดยด้านเทคนิคจะรวมถึงคุณสมบัติของผู้รับจ้างด้านต่าง ๆ เช่น ประสบการณ์ ความพร้อมด้านบุคลากร ความมั่นคงทางการเงิน นอกจากนี้ การเสนอเจ้าของงานอาจให้ผู้ร่วมประกวดราคาเสนอแนวทางวิธีการทำงาน (Method statement) เพื่อพิจารณาประกอบกับแผนกำหนดเวลาและราคา เพื่อให้มั่นใจว่า ผู้เสนอราคาจะสามารถทำงานได้แล้วเสร็จจริงตามข้อเสนอ

การประเมินผลข้อเสนอด้านราคา ข้อเสนอด้านราคา ควรอยู่ในรูปแบบที่กำหนดโดยเจ้าของงาน เพื่อให้การประเมินผลทำได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง เจ้าของงานควรให้ผู้เสนอราคาส่งข้อมูลตารางคำนวณมาให้พร้อมกับเอกสารเสนอราคา การเปรียบเทียบจะนำข้อมูลปริมาณงานและราคากลางของฝ่ายเจ้าของงานมาพิจารณา โดยเริ่มจากการตรวจสอบรายการในบัญชีปริมาณงานของผู้รับจ้าง หากพบข้อผิดพลาด ต้องทำการบันทึก และตรวจสอบยืนยันในชั้นการเจรจาต่อรอง ทั้งนี้ตัวเลขปริมาณงานและราคาต่อหน่วยในเอกสารเสนอราคา ควรครบถ้วนตามเนื้องาน เนื่องจากราคาของกิจกรรมก่อสร้างในเอกสารเสนอราคาเมื่อประกอบอยู่ในสัญญาจ้างจะใช้เป็นเกณฑ์ในการคิดงานเพิ่มลดในระหว่างดำเนินงานก่อสร้างด้วย หลังจากตรวจสอบรายละเอียดแต่ละรายการแล้ว

2.5 การควบคุมการก่อสร้าง การควบคุมงานก่อสร้างของหน่วยงานราชการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นถูกควบคุมด้วยระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยพัสดุขององค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2538 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3 พ.ศ. 2544) มีใจความโดยสรุป ดังนี้

2.5.1 ตรวจและควบคุมงาน ณ สถานที่ก่อสร้าง ทุกวันเพื่อให้เป็นไปตามรูปแบบรายละเอียดและข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญา โดยสั่งเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพิ่มเติมหรือตัดทอนงานจ้างได้ตามที่เห็นสมควร เพื่อให้การก่อสร้างเป็นไปตามรูปแบบรายละเอียดและข้อกำหนดในสัญญา หากผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามก็สั่งให้หยุดงานไว้ก่อน จนกว่าผู้รับจ้างจะยอมปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง และรายงานต่อคณะกรรมการตรวจการจ้างทราบโดยทันที

2.5.2 กรณีที่ปรากฏว่ารูปแบบรายการละเอียดหรือข้อกำหนดในสัญญามีข้อความขัดกันหรือไม่เป็นไปตามหลักวิศวกรรม ผู้ควบคุมงานสามารถสั่งหยุดงานไว้ก่อนแล้วรายงานต่อคณะกรรมการตรวจการจ้างให้ทราบโดยทันที

2.5.3 จัดบันทึกประจำวัน โดยให้ระบุรายละเอียดขั้นตอนของการปฏิบัติงานและวัสดุที่ใช้ สภาพดินฟ้าอากาศอย่างน้อยสองฉบับ เพื่อรายงานให้คณะกรรมการตรวจการจ้างทราบทุกสัปดาห์ และเก็บรักษาไว้เพื่อมอบให้แก่เจ้าหน้าที่พัสดุเมื่อเสร็จงานแต่ละงวด โดยถือว่าเป็นเอกสารสำคัญของทางราชการ เพื่อประกอบการตรวจสอบของผู้มีหน้าที่ ที่เกี่ยวข้อง

2.5.4 วันเริ่มลงมือทำงานของผู้รับจ้าง และวันก่อนถึงกำหนดส่งมอบงานในแต่ละงวดงาน ผู้ควบคุมงานต้องรายงานผลการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างให้คณะกรรมการตรวจการจ้างทราบภายในสามวันทำการ

โดยทั่วไปผู้ควบคุมงานก่อสร้างจะมีหน้าที่ ดังนี้ 1) ควบคุมงานให้เป็นไปตามรูปแบบและข้อกำหนดงานก่อสร้าง รวมถึงคุณภาพวัสดุและช่างฝีมือที่ใช้ 2) ควบคุมหรือทดสอบวัสดุอุปกรณ์ ทั้งที่หน่วยงานและบางกรณีจะรวมถึงโรงงานผู้ผลิตวัสดุอุปกรณ์เหล่านั้น 3) จัดทำรายงานประจำวัน รายงานประจำสัปดาห์ และสรุปรายงานประจำเดือน สำหรับรายงานให้เจ้าของงานรับทราบสถานภาพของโครงการ 4) ตรวจสอบปริมาณงานร่วมกับผู้รับจ้างในกรณีของการทำการเบิกจ่ายเงินค่างานระหว่างงวด หรืองวดสุดท้าย 5) บันทึกและสรุปรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับงานเพิ่มหรือลดเพื่อเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติเป็นค่างานเพิ่มหรือลดตามสัญญาก่อสร้าง 6) ประเมินผลงานจริงเทียบกับแผนงานก่อสร้างที่เสนอ โดยผู้รับจ้าง เพื่อชี้ให้เห็นปัญหาและแก้ไขอย่างทันที่เพื่อให้โครงการแล้วเสร็จตามกำหนด 7) ตรวจสอบวิธีการก่อสร้างที่เสนอ โดยผู้รับจ้าง ทั้งนี้เพื่อให้แน่ใจในด้านความปลอดภัยและคุณภาพของงานตามหลักวิศวกรรม และ 8) ติดตามบันทึกค่าต่าง ๆ ที่ก่อสร้างจริง เทียบกับแบบที่ใช้ในงานก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบแบบก่อสร้างเหมือนจริงที่ผู้รับจ้างทำเสนอเมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จ

2.6 การตรวจรับงาน คณะกรรมการตรวจการจ้าง ประกอบด้วย ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล หัวหน้าส่วนการศึกษา เจ้าหน้าที่วิเคราะห์และวางแผน และตัวแทนของประชาคมหมู่บ้าน เมื่อได้รับรายงานจากผู้ควบคุมงานก่อสร้าง คณะกรรมการตรวจการจ้างควรปฏิบัติ ดังนี้

2.6.1 ศึกษารูปแบบ รายการ ข้อกำหนดต่าง ๆ ในสัญญา ซึ่งเป็นส่วนแสดงรายละเอียดของงาน

2.6.2 ตรวจรายงานของผู้ควบคุมงานซึ่ง โดยผู้ควบคุมงานต้องจัดทำบันทึกการทำงานในแต่ละวัน และสรุปไว้แล้วรายงานผลความก้าวหน้าในการทำงานของบริษัทก่อสร้าง เป็นรายสัปดาห์ รายงานผลวิเคราะห์ ผลการทดสอบต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในรายการประกอบแบบ

2.6.3 ตรวจการทำงาน ผู้ควบคุมงานหรือคณะกรรมการตรวจการจ้างมีหน้าที่ตรวจการทำงานของผู้รับจ้างทุก ๆ ขั้นตอนในการทำงาน แต่ในทางปฏิบัติไม่สามารถทำได้ เนื่องจากคณะกรรมการตรวจการจ้างได้รับแต่งตั้งมาจากตำแหน่งงานที่ต่างกัน จึงต้องมีผู้ควบคุมงานก่อสร้างทำหน้าที่แทน

2.6.4 จัดประชุมคณะกรรมการตรวจการจ้างคณะกรรมการควรมีการประชุมเพื่อให้มีข้อมูลในเรื่องต่าง ๆ เช่น การประชุมแก้ไขข้อขัดแย้งหรือทำความเข้าใจในเรื่องซึ่งอาจเป็นปัญหาในการทำงาน ในการประชุมนี้ควรเป็นการประชุมก่อนการลงมือทำการก่อสร้าง องค์ประชุมควรประกอบด้วยตัวแทนผู้รับเหมา ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง คณะกรรมการตรวจการจ้าง และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยเลือกแนวปฏิบัติที่เหมาะสมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ควรมีการประชุมเพื่อพิจารณาการใช้วัสดุ ซึ่งผู้รับจ้างต้องนำตัวอย่างมาให้คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติก่อนจึงจะนำไปใช้ในการก่อสร้างได้

2.6.5 กำกับดูแลการควบคุมงาน ช่วยแก้ปัญหาข้อขัดแย้งในการปฏิบัติงาน โดยการจัดประชุมเฉพาะกิจ เพื่อร่วมพิจารณาตัดสินปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

การตรวจงานก่อสร้างของหน่วยงานราชการการปกครองส่วนท้องถิ่นถูกควบคุมด้วยระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยพัสดุขององค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2538 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3 พ.ศ. 2544) คณะกรรมการตรวจการจ้างงานก่อสร้างมีหน้าที่โดยสรุป ดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2544) 1) ตรวจสอบรายงานการปฏิบัติงานของผู้รับจ้าง และเหตุการณ์แวดล้อมที่ผู้ควบคุมงานรายงาน โดยตรวจสอบกับแบบรูปรายละเอียด และข้อกำหนดในสัญญาทุกสัปดาห์ รวมทั้งรับทราบหรือพิจารณาสั่งหยุดงาน หรือพักงานของผู้ควบคุมงาน แล้วรายงานนายกองค์การบริหารส่วนตำบล เพื่อพิจารณาสั่งการ 2) ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจการจ้างมีข้อสงสัยหรือในกรณีที่เห็นว่าตามหลักวิศวกรรม จากรายงานของผู้ควบคุมงาน คณะกรรมการตรวจการจ้างสามารถออกตรวจหน้างาน และสั่งเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพิ่มเติม หรือตัดทอนงานจ้างได้ตามที่

เห็นสมควร เพื่อให้เป็นไปตามแบบรูปรายละเอียดและข้อกำหนดในสัญญา 3) คณะกรรมการตรวจการจ้างควรตรวจงานที่ผู้รับจ้างส่งมอบภายใน 3 วันทำการ นับตั้งแต่วันที่นายกองค้การบริหารส่วนตำบลได้รับทราบการส่งมอบ 4) เมื่อคณะกรรมการตรวจการจ้างได้ตรวจสอบแล้วเห็นว่าถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามรูปแบบ รายละเอียดและข้อกำหนดในสัญญา ให้ถือว่าผู้รับจ้างส่งมอบงานครบถ้วนตั้งแต่วันที่ผู้รับจ้างส่งงาน และให้ทำใบรับรองผลการปฏิบัติงานทั้งหมด หรือ เฉพาะงวดแล้วแต่กรณี โดยลงชื่อไว้เป็นหลักฐาน เพื่อทำรายการเบิก และรายงานให้นายกองค้การบริหารส่วนตำบลทราบ และ 5) ในกรณีที่กรรมการตรวจการจ้างบางคนไม่ยอมรับงาน โดยทำความเห็นแย้งไว้ให้เสนอนายกองค้การบริหารส่วนตำบลเพื่อพิจารณาสั่งการ โดยนายกองค้การบริหารส่วนตำบลมีอำนาจ ในการสั่งการ ตรวจรับงาน หรือสั่งให้ตรวจสอบได้

2.7 การติดตามผลงานซ่อมบำรุงและการคืนเงินค้ำประกันสัญญา ในการประกันผลงานของผู้รับจ้างสำหรับงานราชการแล้ว ผู้รับจ้างต้องประกันผลงานตามระยะเวลาที่ทางราชการกำหนด ซึ่งถ้าหากเกิดการชำรุดเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความบกพร่องของผู้รับจ้าง อันเกิดจากการใช้วัสดุที่ไม่ถูกต้อง หรือทำไม่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ผู้รับจ้างต้องทำการแก้ไข โดยค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมต้องเป็นของผู้รับจ้าง หากผู้รับจ้างไม่ทำการซ่อมแซมแก้ไข ผู้ว่าจ้างมีสิทธิ์ที่จะทำการนั้นเองหรือจ้างผู้อื่นให้ทำงานนั้น โดยผู้รับจ้างต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย หรือผู้ว่าจ้างอาจหักจากเงินค้ำประกันผลงาน

กำหนดเวลาที่ผู้รับจ้างจะรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องเป็นเวลา 1 ปี แต่ในกรณีงานอาคาร ทาง หรือชลประทาน (ยกเว้นเป็นถนนลูกรัง งานขุด ลอกคู คลอง หนอง บึง ซึ่งเป็นงานดินที่ไม่มี การคาดคองกริต) ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบไม่น้อยกว่า 2 ปี ตามลักษณะงานที่ผู้ว่าจ้างเห็นว่าเหมาะสม

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิสา หนูหอม (2551) การทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลนั้นจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ดังนั้นจึงทำการวิจัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการของประชาชนในการพัฒนาเทศบาลเมืองบ้านพรุตามปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านบทบาทปัจจัยด้านลักษณะพื้นที่ ปัจจัยด้านการย้ายถิ่นฐาน และเพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้อง ระหว่างยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองบ้านพรุกับความต้องการของประชาชน โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 378 ตัวอย่าง ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความต้องการในยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาการศึกษา การกีฬา ศาสนา ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่นเป็นอันดับแรก จากการวิเคราะห์ พบความแตกต่างที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติของ

ความต้องการของประชาชนในการพัฒนาเทศบาลเมืองบ้านพรุตามปัจจัยด้านอายุ อาชีพหลัก และชุมชน และจากการวิเคราะห์ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองบ้านพรุ

สามารถ ยังกำแหง (2553) แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของชาวบ้านหินหล่อง ในเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลตะเคียน อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสอบถามความต้องการ โครงสร้างพื้นฐานของประชาชน และนำผลการสอบถามมาสร้างแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของหมู่บ้านหินหล่อง หมู่ที่ 3 ตำบลตะเคียน อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา ประชากรในการศึกษาค้นคว้านี้ ได้แก่ ชาวบ้านหินหล่องหมู่ที่ 3 ตำบลตะเคียน อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 200 คน การเก็บรวบรวมข้อมูลทำโดยใช้แบบสอบถาม ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามแสดงให้เห็นว่าประชาชนมีความต้องการถนน ระบบประปา และระบบไฟฟ้าเป็นลำดับต้น ผู้วิจัยจึงได้ทำการออกแบบเป็นถนนคอนกรีต 2 เส้นทาง ถนนลูกรัง 1 เส้นทาง ถนนคอนกรีตเส้นที่หนึ่งอยู่ที่ปากทางบ้านหินหล่องหลักกิโลเมตรที่ 28 บนทางหลวงหมายเลข 201 ราคาก่อสร้าง 8.70 ล้านบาท ถนนคอนกรีตเส้นที่สองเป็นถนนเชื่อมบ้านหนองละมั่ง อยู่บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 28 บนทางหลวงหมายเลข 201 ราคาก่อสร้าง 4.66 ล้านบาท ถนนลูกรังเป็นถนนเชื่อมบ้านกุดม่วง หลักกิโลเมตรที่ 65 บนทางหลวงหมายเลข 2256 ราคาก่อสร้าง 1.5 ล้านบาท ระบบประปาออกแบบเป็นสองระบบคือ ระบบประปาบาดาลติดตั้งที่โรงเรียนหินหล่อง ราคาก่อสร้าง 0.33 ล้านบาท และระบบถังเก็บกักน้ำคอนกรีต 100 ลูกบาศก์เมตร ติดตั้งใกล้ประปาหมู่บ้าน ราคาก่อสร้าง 0.65 ล้านบาท ระบบไฟฟ้าส่องสว่างที่ปรับปรุงมีมูลค่า 0.62 ล้านบาท

ณรงค์ เหลืองบุตรนาค และ โชติชัย เจริญงาม (2550) การปรับปรุงการวางแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อบต. กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในประเทศไทยในการดำเนินงานกิจกรรมใด ๆ จะยึดถือการวางแผนเป็นหลัก ซึ่งการวางแผนนี้จะส่งผลต่อความสำเร็จของงานเป็นอย่างมาก องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) จะมีหน้าที่ในการคิดทำโครงการเพื่อการพัฒนาท้องถิ่นแต่ละแห่ง ในการศึกษาครั้งนี้จะหาแนวทางในการปรับปรุงการวางแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อบต. ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยมีวิธีการวิจัยไว้สามขั้นตอนหลัก คือ การระบุปัญหาและแยกกลุ่มปัญหา โดยการใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบประชุมกลุ่มต่าง ๆ ขั้นที่สอง คือ การตรวจสอบปัญหาต่าง ๆ โดยวิธีการเก็บข้อมูลแบบกรณีศึกษา และขั้นที่สามเป็นการพัฒนาแนวทางแก้ปัญหาและปรับปรุงการวางแผนของ อบต. โดยวิธีการเก็บข้อมูลแบบประชุมกลุ่ม จากการศึกษาพบว่า อบต. มีปัญหาหลัก ๆ 5 อย่าง คือ ขั้นตอนการทำงานไม่ชัดเจนบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร อบต. ไม่ชัดเจน ความรู้ความเข้าใจในการทำงานของ อบต. ไม่สมบูรณ์ การมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนไม่ชัดเจน

และความร่วมมือของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ ถูกจัดเป็นกลุ่มและใช้สถิติมาแก้ไขและปรับปรุง ซึ่งประกอบด้วย หลักความรู้ความเข้าใจ หลักการบริหารคุณภาพ หลักธรรมาภิบาล และหลักการมีส่วนร่วม ซึ่งหลังจากมีการพัฒนาระบบปรับปรุงประสิทธิภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อบต. แล้วเสร็จ ได้ส่งให้ อบต. กลุ่มตัวอย่าง ทบทวนตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง โดยวิธีประชุมกลุ่มย่อย เพื่อปรับปรุงเพิ่มเติมในรายละเอียด

สมคิด ภัคดี (2537) ความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ ใน 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ใน 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งแบ่งเป็น 4 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านการศึกษา และด้านสาธารณสุข 2) เปรียบเทียบระดับความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ใน 5 จังหวัดชายแดนใต้ ทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ และถิ่นที่อยู่ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือ ประชาชนที่อยู่ในหมู่บ้านของโครงการเพื่อความหวังใหม่ใน 5 จังหวัดชายแดนใต้ จำนวน 260 คน เครื่องมือที่ใช้ คือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าทดสอบที ค่าทดสอบเอฟ และค่าทดสอบเชฟเฟ ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้ 1) ความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่อยู่ในระดับมากทั้ง 4 ด้าน 2) ความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ทั้ง 4 ด้าน จำแนกตามเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ และถิ่นที่อยู่ ปรากฏว่า

2.1) ความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ใน 5 จังหวัดชายแดนใต้ที่มีเพศแตกต่างกัน มีระดับความต้องการเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน 2.2) ความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ใน 5 จังหวัดชายแดนใต้ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีระดับความต้องการเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ทั้ง 4 ด้าน ไม่แตกต่างกัน 2.3) ความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ใน 5 จังหวัดชายแดนใต้ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีระดับความต้องการเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ด้านเศรษฐกิจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยประชาชนที่มีอาชีพทำนา ทำไร่ ทำสวน และอาชีพอื่น ๆ มีความต้องการมากกว่าอาชีพประมง และอาชีพทำนามีความต้องการมากกว่าอาชีพทำสวน สำหรับด้านการศึกษาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยประชาชนที่มีอาชีพทำนาและทำไร่ มีความต้องการมากกว่าอาชีพประมงและอาชีพทำนามีความต้องการมากกว่าอาชีพทำสวน ส่วนด้านสาธารณสุขแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยประชาชนที่มีอาชีพทำนา ทำไร่ ทำสวนและอาชีพอื่น ๆ มีความต้องการ

มากกว่าอาชีพประมง สำหรับด้านสังคม ทุกอาชีพมีความต้องการไม่แตกต่างกัน 2.4) ความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของ โครงการเพื่อความหวังใหม่ใน 5 จังหวัดชายแดนใต้ที่มีถิ่นที่อยู่แตกต่างกัน มีระดับความต้องการเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของ โครงการเพื่อความหวังใหม่ ด้านสังคมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยประชาชนที่มีถิ่นที่อยู่ในจังหวัด นราธิวาสมีความต้องการมากกว่าประชาชนที่มีถิ่นที่อยู่ในจังหวัดสตูลและด้านสาธารณสุขแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 โดยประชาชนที่มีถิ่นที่อยู่ในจังหวัดสงขลามีความต้องการมากกว่าประชาชนที่มีถิ่นที่อยู่ในจังหวัดสตูล ส่วนด้านเศรษฐกิจและการศึกษา ประชาชนใน 5 จังหวัดชายแดนใต้ มีความต้องการไม่แตกต่างกัน

อภิชาติ เชิดชัยภูมิ (2546) ความต้องการของประชาชนในการบริการของเทศบาลเมืองคูคต การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความต้องการของประชาชนในการรับบริการของเทศบาลเมืองคูคต และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความต้องการของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองคูคต กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ที่เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือสมาชิกในครอบครัว จำนวน 392 ครัวเรือน ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ คอมพิวเตอร์โดยอาศัยโปรแกรมสำเร็จรูป สถิติที่ใช้ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ความผันแปร และการวิเคราะห์จำ แนก พหุทั้งนี้กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติไว้ที่ .05 ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความต้องการของประชาชนในการรับบริการของเทศบาลเมืองคูคตอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ปัจจัยด้านบุคคล คือ อายุ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับเทศบาล คือ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเทศบาล ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานส่วน ปัจจัยด้านบุคคล คือ เพศ รายได้ต่อเดือน อาชีพ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรสและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับเทศบาล คือ ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารองค์การปกครองท้องถิ่น และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชน ไม่พบว่ามีความสัมพันธ์กับ ความต้องการของประชาชนในการรับบริการของเทศบาลเมืองคูคต

ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่

การศึกษากรอบแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำทฤษฎีเกี่ยวกับการให้บริการ สาธารณะ โดยเฉพาะองค์การบริหารส่วนตำบลยังมีปัญหาในเรื่องการบริการสาธารณะจากการถูกควบคุมและข้อจำกัดด้านกฎหมายแต่ก็ยังสามารถพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานให้เกิดประสิทธิภาพได้ ก็โดยการบริหารจัดการ ด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ ด้านสถานที่ วัสดุและอุปกรณ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้เกิดประสิทธิภาพ ผู้ศึกษาวิจัยได้แนวคิดดังกล่าวมาสร้างเป็นเครื่องมือในการศึกษาวิจัย เพื่อทำการวิเคราะห์และทดสอบสมมติฐานจากการศึกษาได้ออกมาเป็นปัจจัยที่มี

อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบล บางแก้วดังนี้

1. ราคาค่าก่อสร้างถนนหรือสะพานลอยมีความเหมาะสม
2. การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินมีความเหมาะสม
3. โครงการก่อสร้างที่ก่อสร้างรองรับการขยายตัวของเมือง
4. โครงการก่อสร้างถนนมีการสร้างสาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่าง ระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น
5. สาธารณูปโภคที่มีเหมาะสม เช่น ระบบแสงสว่างมีความสว่างเพียงพอ ระบบระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มีการท่วมขังทางเท้าพื้นเรียบเสมอ เป็นต้น
6. การพัฒนาถนนนั้นสอดคล้องกับการพัฒนาและปริมาณรถของถนนสายหลัก
(บางนา-ตราด)
7. การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มีการกระจายตัวไม่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญ
8. มีการออกแบบขนาดของถนนหรือมีการสร้างสาธารณูปโภค อาทิ ป้ายบอกทาง สะพานข้ามแยกเหมาะสมกับจำนวนรถ ทิศทางรวมถึงมีการออกแบบถนนให้เป็นเครือข่ายเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร
9. การสร้างสาธารณูปโภคเป็นไปตามกฎหมาย ความสูงของสะพานลอยถูกต้องตามกฎหมาย ป้ายบอกทางติดตั้งอย่างถูกต้องตามกำหนด
10. มีการทำประชาพิจารณ์หรือมีความขอความคิดเห็นผู้อยู่อาศัยในการทำถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ
11. การสร้างถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ สอดคล้องและทันกับความเร็วที่เกิดขึ้น
12. หน่วยงานมีการขอความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือ สะพานลอย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม กรณีศึกษา: เขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ผู้ศึกษาวิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการศึกษาดังนี้

1. วิธีการศึกษา
2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. การทดสอบเครื่องมือ
5. การเก็บรวบรวมข้อมูล
6. การวิเคราะห์ข้อมูล
7. ขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา

วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบสำรวจ (Survey research) คือ

1. การศึกษาข้อมูลเอกสาร (Document research) เป็นการศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสาร ได้แก่ เอกสารของที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสมุทรปราการ และหนังสือทางวิชาการ งานวิจัย บทความวารสาร ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
2. การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม (Questionnaire)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชากร ในตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย ประชาชน จำนวน 47,432 คน ประกอบด้วย ข้าราชการพนักงานส่วนตำบล สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน

การคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane โดยกำหนดค่าของความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างเท่ากับร้อยละ .05

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

เมื่อ n = จำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

N = ประชากรที่ใช้ในการศึกษา

E = ค่าความคลาดเคลื่อน ความผิดพลาดที่ยอมรับได้ (ในการศึกษาครั้งนี้มีค่าเท่ากับ .05)

คำนวณหาขนาดตัวอย่างจากสูตร

$$n = \frac{47,432}{1 + (47,432)(.05)^2}$$

$$= 397$$

ดังนั้นขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มีจำนวนทั้งสิ้น 397 คน เป็นอย่างน้อย จากนั้นใช้การสุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบวิธีการสุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีแบบ Simple random sampling จากประชากรในเขตตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ได้สร้างขึ้นจากการศึกษาดำรา เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของประชาชนใน ตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ได้แก่ เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา และระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลบางแก้ว

ตอนที่ 2 ข้อคิดเห็นของประชาชนต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ แต่ละข้อได้กำหนดค่าคะแนนได้ 5 ระดับ คือ

มากที่สุด มีค่าคะแนน 5

มาก มีค่าคะแนน 4

ปานกลาง มีค่าคะแนน 3

น้อย มีค่าคะแนน 2

น้อยที่สุด มีค่าคะแนน 1

โดยกำหนดเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.21-5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.41-4.20 หมายถึง ระดับมาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.61-3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.81-2.60 หมายถึง ระดับน้อย

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00-1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

การคำนวณค่าตัวถ่วงน้ำหนักจากปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม คำนวณได้ ดังนี้

1. การคำนวณค่าเฉลี่ยของปัจจัย

$$A = \frac{O_{12}}{EO_{12}}$$

โดยที่ a = ค่าเฉลี่ยของปัจจัย

O_{12} = จำนวนปัจจัย

EO_{12} = ผลรวมของจำนวนปัจจัย

2. การคำนวณค่าตัวถ่วงน้ำหนัก

$$L_N = \frac{O_N}{a_N}$$

โดยที่ L_N = ตัวถ่วงน้ำหนักในปัจจัยข้อที่ 1-12

O_N = ลำดับความสำคัญของปัจจัยตามลำดับ 1-12

a_N = ค่าตัวถ่วงน้ำหนักตามข้อ 1-12

เกณฑ์การให้คะแนนลำดับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยแบ่งระดับคะแนนตามแบบสอบถามเป็น 3 ระดับ

ลำดับที่ 1 = 6 คะแนน

ลำดับที่ 2 = 4 คะแนน

ลำดับที่ 3 = 2 คะแนน

โดยนำระดับคะแนนมาคูณกับตัวถ่วงน้ำหนักที่คำนวณจากค่าเฉลี่ยลำดับความสำคัญของปัจจัยเพื่อนำคะแนนเกณฑ์การพิจารณาการให้น้ำหนักปัจจัยในการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่

ตอนที่ 3 ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการคมนาคม ในเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

การทดสอบเครื่องมือ

การศึกษาวิจัยนี้ได้ทำการทดสอบแบบสอบถามเพื่อหาความเที่ยงตรง (Validity) และความเชื่อถือได้ ดังนี้

หาความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (Validity) ผู้วิจัยออกแบบสอบถามความเที่ยงตรง โดยนำแบบสอบถามไปปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อให้แบบสอบถามถูกต้องแม่นยำ มีความสอดคล้องและครอบคลุมกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 50 ชุด นำแบบทดสอบที่ได้ไปหาค่าความเชื่อมั่นโดยการคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ของครอนบาค

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมด้วยตนเอง โดยผู้วิจัยไปที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ที่ทำการสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่ตำบลบางแก้ว เพื่อทำการแจกแบบสอบถามให้กับสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ใหญ่บ้าน และให้กลุ่มตัวอย่างกรอกข้อมูลและรอรับแบบสอบถามทั้งหมด 400 ชุด ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนสมบูรณ์ของแบบสอบถาม นำฉบับที่สมบูรณ์มาลงตัวเลขตามกฎเกณฑ์ของเครื่องมือแต่ละตอนเพื่อนำไปประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษาวิจัยนำแบบสอบถามมาทำการวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์และใช้การวิเคราะห์ทางสถิติดังนี้

1. ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และระยะเวลาในอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลบางแก้ว นำเสนอโดยการแจกแจงความถี่ (Frequencies) และค่าร้อยละ (Percentage)
2. ข้อมูลข้อคิดเห็นของประชาชนในตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ในการพัฒนาโครงสร้างฐานด้านการคมนาคม นำเสนอโดยการ หาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
3. ข้อมูลเกี่ยวกับการมีความคาดหวังและความต้องการของประชาชนในตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ในการพัฒนาโครงสร้างฐานด้านการคมนาคม นำเสนอโดยการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
4. การทดสอบสมมติฐานระหว่าง ตัวแปรต้น และตัวแปรตาม ใช้สถิติดังนี้
 - 4.1 สถิติทดสอบ (Testing statistics) ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง

4.1.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา

4.1.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ การมีความคาดหวังและความต้องการของประชาชนในตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ในการพัฒนาโครงสร้างฐานด้านการคมนาคม

4.2 กรณีตัวแปรอิสระมีระดับการวัดแบบกลุ่มหรือลำดับ (Nominal or interval)

2 กลุ่มและตัวแปรตามมีระดับการวัดแบบช่วงหรืออัตราส่วน (Interval or ratio) ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ใช้ค่าสถิติ t-test ได้แก่ เพศ

4.3 กรณีตัวแปรอิสระมีระดับการวัดแบบกลุ่มหรือลำดับ (Nominal or interval)

ตั้งแต่ 3 กลุ่มขึ้นไป และตัวแปรตามมีระดับการวัดแบบช่วงหรืออัตราส่วนทดสอบ (Interval or ratio) ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way analysis of variance: One-way ANOVA) และทดสอบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher' Least Significance Difference: LSD

ขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา

ในการศึกษานี้ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการศึกษา โดยเริ่มต้นจากดำเนินการดังนี้

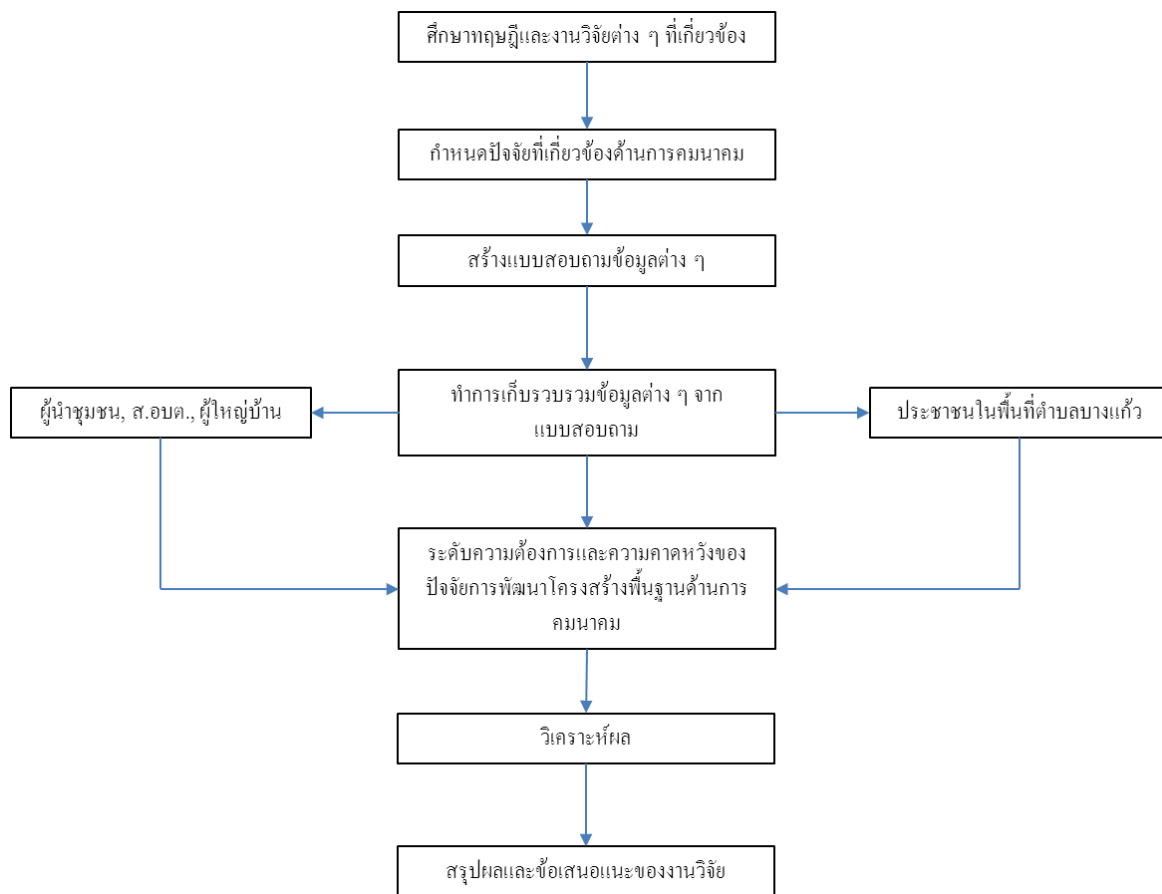
1. การศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
2. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
3. การกำหนดปัจจัยด้านการคมนาคม
4. การสร้างแบบสอบถาม
5. การทดสอบแบบสอบถามเพื่อหาความเที่ยงตรงและ ความเชื่อถือได้ จำนวนทั้งหมด

50 ชุด เพื่อเป็นเครื่องมือในการศึกษา

6. การแจกแบบสอบถามจำนวนทั้งหมด 400 ชุด ให้กับสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว, ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านและประชาชนในพื้นที่ตำบลบางแก้ว

7. การรวบรวมข้อมูล
8. การวิเคราะห์ข้อมูล
9. การสรุปผลของงานวิจัย

รายละเอียดดังภาพที่ 3-1



ภาพที่ 3-1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษาโดยสังเขป

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม กรณีศึกษา: เขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ผู้ศึกษาวิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการอธิบายและการทดสอบสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรแต่ละตัว ซึ่งข้อมูลดังกล่าวผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมจากแบบสอบถามที่มีคำตอบครบถ้วนสมบูรณ์จำนวนทั้งสิ้น 400 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 400 ชุด ผลการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม

ส่วนที่ 3 ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ

ส่วนที่ 4 โครงการที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้วดำเนินการตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

การนำเสนอในส่วนนี้เป็นผลการศึกษาเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน สรุปได้ตามตารางและคำอธิบายต่อไปนี้

ตารางที่ 4-1 ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	257	64.25
หญิง	143	35.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 257 คน คิดเป็นร้อยละ 64.25 และเป็นเพศหญิง จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75

ตารางที่ 4-2 ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 18 ปี	88	22.00
18-30 ปี	130	32.50
31-50 ปี	134	33.50
51-60 ปี	34	8.50
มากกว่า 61 ปีขึ้นไป	14	3.50
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 31-50 ปีจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 33.50 รองลงมาคืออายุอยู่ระหว่าง 18-30 ปี จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 32.50 ถัดมาคืออายุต่ำกว่า 18 ปี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.00 อันดับรองสุดท้ายคืออายุอยู่ระหว่าง 51-60 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 และอันดับสุดท้ายคืออายุมากกว่า 61 ปีขึ้นไป จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-3 ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	12	3.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	18	4.50
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.	29	7.25
ปวส./ อนุปริญญา	185	46.25
ปริญญาตรี	138	34.50
สูงกว่าปริญญาตรี	18	4.50
รวม	400	100

จากตารางที่ 4-3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สำเร็จระดับการศึกษาระดับ ปวส./อนุปริญญาจำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 46.25 รองลงมาสำเร็จระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีจำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 34.50 ถัดมาสำเร็จระดับการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.25 อันดับรองสุดท้ายสำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50 และลำดับสุดท้ายสำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-4 ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
แม่บ้าน	16	4.00
รับจ้าง	33	8.25
ธุรกิจส่วนตัว	74	18.50
พนักงานบริษัท	88	22.00
ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	183	45.75
นักศึกษา/ นิสิต	6	1.50
รวม	400	100

จากตารางที่ 4-4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจจำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 45.75 รองลงมาเป็นพนักงานบริษัท จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.00 ถัดมาเป็นธุรกิจส่วนตัวจำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50 นอกจากนี้ประกอบอาชีพรับจ้าง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 อันดับรองสุดท้ายเป็นแม่บ้าน จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.00 และลำดับสุดท้ายเป็นนักศึกษา/ นิสิตจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-5 ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 9,000 บาท	27	6.75
9,001-15,000 บาท	283	70.75
15,001-20,000 บาท	39	9.75
20,001-30,000 บาท	47	11.75
มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป	4	1.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 9,001-15,000 บาท จำนวน 283 คน คิดเป็นร้อยละ 70.75 รองลงมา มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 ถัดมา มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-20,000 บาท จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.75 สุกท้ายมากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.00 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

การนำเสนอในส่วนนี้เป็นผลการศึกษาเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

ตารางที่ 4-6 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

อิทธิพลต่อการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม	ระดับความคิดเห็นของประชาชน					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
1. ราคาค่าก่อสร้างถนน หรือสะพานลอย มีความเหมาะสม	14	5	18	167	196	4.315	0.896	มาก ที่สุด

ตารางที่ 4-6 (ต่อ)

อิทธิพลต่อการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม	ระดับความคิดเห็นของประชาชน					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
2. การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินมี ความเหมาะสม	27	26	98	124	125	3.735	1.165	มาก
3. โครงการก่อสร้างที่ ก่อสร้างรองรับการขยายตัว ของเมือง	1	6	8	181	204	4.453	0.639	มาก ที่สุด
4. โครงการก่อสร้างถนนมี การสร้างสาธารณูปโภคไป พร้อมกัน เช่น ระบบแสง สว่างรางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น	0	0	67	12	321	4.635	0.754	มาก ที่สุด
5. สาธารณูปโภคที่มี เหมาะสมเช่นระบบแสง สว่างมีความสว่างเพียงพอ ระบบระบายน้ำสามารถ ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว ไม่มีการท่วมขังทางเท้าพื้น เรียบเสมอ เป็นต้น	0	8	9	171	212	4.468	0.644	มาก ที่สุด
6. การพัฒนาถนนนั้น สอดคล้องกับการพัฒนา และปริมาณรถของถนน สายหลัก (บางนา - ตราด)	14	18	23	156	189	4.220	0.989	มาก ที่สุด

ตารางที่ 4-6 (ต่อ)

อิทธิพลต่อการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม	ระดับความคิดเห็นของประชาชน					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
7. การพัฒนา								
สาธารณูปโภคต่าง ๆ มี การกระจายตัวไม่กระจุก อยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่อาศัย หรือย่านที่มีความเจริญ	0	0	24	120	256	4.580	0.604	มาก ที่สุด
8. มีการออกแบบขนาด ของถนนหรือมีการสร้าง สาธารณูปโภค อาทิ ป้าย บอกทาง สะพานข้ามแยก เหมาะสมกับจำนวนรถ ทิศทางรวมถึงมีการ ออกแบบถนนให้เป็น เครือข่ายเพื่อช่วยลดปัญหา การจราจร								
9. การสร้างสาธารณูปโภค เป็นไปตามกฎหมาย ความสูงของสะพานลอย ถูกต้องตามกฎหมายป้าย บอกทางติดตั้งอย่างถูกต้อง ตามกำหนด	9	32	67	105	187	4.073	1.075	มาก

ตารางที่ 4-6 (ต่อ)

อิทธิพลต่อการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม	ระดับความคิดเห็นของประชาชน					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
10. มีการทำประชาพิจารณ์ หรือมีความขอความคิดเห็น ผู้อยู่อาศัยในการทำถนน หรือสะพานลอยต่าง ๆ	10	18	17	188	167	4.210	0.907	มาก ที่สุด
11. การสร้างถนนหรือ สะพานลอยต่าง ๆ สอดคล้องและทันกับ ความเจริญที่เกิดขึ้น	29	17	11	182	161	4.073	1.118	มาก
12. หน่วยงานมีการขอ ความร่วมมือในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือสะพานลอย	17	43	47	113	180	3.990	1.176	มาก

จากตารางที่ 4-6 พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พบว่า ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นสูงที่สุดเรียงจากมากไปน้อย ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนมีการสร้างสาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่าง รางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น มีค่าเฉลี่ย 4.635 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มีการกระจายตัวไม่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญมีค่าเฉลี่ย 4.580 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด สาธารณูปโภคที่เหมาะสมเช่น ระบบแสงสว่างมีความสว่างเพียงพอระบบระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มีการท่วมขัง ทางเท้าพื้นเรียบเสมอกัน เป็นต้น มีค่าเฉลี่ย 4.468 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด โครงการก่อสร้างที่ก่อสร้างรองรับการขยายตัวของเมือง มีค่าเฉลี่ย 4.453 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด ราคาค่าก่อสร้างถนนหรือสะพานลอย มีความเหมาะสม มีค่าเฉลี่ย 4.315 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด การพัฒนาถนนนั้นสอดคล้องกับการพัฒนาและปริมาณรถของถนนสายหลัก (บางนา-ตราด) มีค่าเฉลี่ย 4.220 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด มีการทำประชาพิจารณ์หรือมี

ความขอความคิดเห็นผู้อยู่อาศัยในการทำถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ มีค่าเฉลี่ย 4.210 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด มีการออกแบบขนาดของถนน หรือมีการสร้างสาธารณูปโภค อาทิ ป้ายบอกทาง สะพานข้ามแยก เหมาะสมกับจำนวนรถและทิศทางรวมถึงมีการออกแบบถนนให้เป็นเครื่องช่วยเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร มีค่าเฉลี่ย 4.208 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด การสร้างสาธารณูปโภคเป็นไปตามกฎหมาย เช่น ความสูงของสะพานลอยถูกต้องตามกฎหมาย ป้ายบอกทางติดตั้งอย่างถูกต้อง ตามข้อกำหนดมีค่าเฉลี่ย 4.073 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก การสร้างถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ สอดคล้องและทันกับความเจริญที่เกิดขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.073 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก หน่วยงานมีการขอความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือสะพานลอย มีค่าเฉลี่ย 3.990 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก และการจ่ายค่าเวนคืนที่ดินมีความเหมาะสม มีค่าเฉลี่ย 3.735 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด ในภาพรวมอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของผู้ตอบแบบสอบถาม มีค่าเฉลี่ย 4.246 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด

ส่วนที่ 3 ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้วดำเนินการ

การนำเสนอในส่วนนี้เป็นผลการศึกษาเกี่ยวกับความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ

ตารางที่ 4-7 ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ

ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชน	ระดับความคิดเห็นของประชาชน					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด			
1. การปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวถนนบางนา-ตราด	28	38	47	95	192	3.963	1.269	มาก
2. การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยานตามแนวบ้านครินทร์	2	12	81	137	168	4.143	0.877	มาก

ตารางที่ 4-7 (ต่อ)

ความคาดหวังอื่น ๆ ของ ประชาชน	ระดับความคิดเห็นของประชาชน					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
3. การก่อสร้าง สวนสาธารณะในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว	0	28	121	138	113	3.840	0.917	มาก
4. การก่อสร้างลานกีฬาใน พื้นที่ ตำบลบางแก้ว	20	73	129	120	58	3.308	1.082	ปาน กลาง
5. การก่อสร้างสะพานลอย และทางเดินเชื่อมคลอง ลำโรงในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว	16	49	193	95	47	3.270	0.959	ปาน กลาง
6. การปลูกแนวกันชนสีเขียว ตามแนวถนนวงแหวน กาญจนภิเษก	6	47	118	113	116	3.715	1.054	มาก
7. การก่อสร้าง สวนสาธารณะขนาดเล็ก	3	18	35	155	189	4.273	0.857	มาก ที่สุด
8. การพัฒนาศูนย์ราชการ ต.บางแก้ว	84	120	50	64	82	2.850	1.450	ปาน กลาง
9. การตั้งศูนย์บริการ สาธารณสุข	92	84	127	56	41	2.675	1.256	ปาน กลาง
10. การจัดสร้างระบบบำบัด น้ำเสียชุมชน	12	27	76	156	129	3.908	1.023	มาก
	รวม					3.594	0.341	มาก

จากตารางที่ 4-7 ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ พบว่า ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นสูงที่สุด เรียงจากมากไปน้อย ได้แก่ การก่อสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็กมี ค่าเฉลี่ย 4.273 แปลผลได้ว่าอยู่

ในระดับมากที่สุด การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยานตามแนวบ้านครินทร์ มีค่าเฉลี่ย 4.143 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก การปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวถนนบางนา-ตราด มีค่าเฉลี่ย 3.963 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก การก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน มีค่าเฉลี่ย 3.908 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก การก่อสร้างสวนสาธารณะในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว มีค่าเฉลี่ย 3.840 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก การปลูกแนวกันชนสีเขียวตามแนวถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก มีค่าเฉลี่ย 3.715 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก การก่อสร้างลานกีฬาในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว มีค่าเฉลี่ย 3.308 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับปานกลาง การก่อสร้างสะพานลอยและทางเดินเชื่อมคลองสำโรงในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว มีค่าเฉลี่ย 3.270 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับปานกลาง การพัฒนาศูนย์ราชการ ตำบลบางแก้ว มีค่าเฉลี่ย 2.850 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับปานกลาง และ การตั้งศูนย์บริการสาธารณะ สุขมีค่าเฉลี่ย 2.675 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับปานกลางและในภาพรวมเกี่ยวกับความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการมีระดับความคิดเห็นระดับมาก

ส่วนที่ 4 โครงการที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้วดำเนินการตรงกับความต้องการ และมีประโยชน์สูงสุด

การนำเสนอในส่วนนี้เป็นผลการศึกษาเกี่ยวกับโครงการที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด

ตารางที่ 4-8 โครงการที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้วที่ตรงกับความต้องการ และมีประโยชน์สูงสุด

โครงการใดของ อบต. บางแก้ว ตรงกับความต้องการและมี ประโยชน์สูงสุด	ระดับความคิดเห็นของประชาชน					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
1. ถนนสายบ้านครินทร์- บางนา ตราด กม.7	5	8	114	139	134	3.973	0.902	มาก
2. ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัด สมุทรปราการ (ถนนหนาม แดง-บางพลี)	4	25	85	165	121	3.935	0.924	มาก

ตารางที่ 4-8 (ต่อ)

โครงการใดของ อบต. บางแก้ว ตรงกับความต้องการและมี ประโยชน์สูงสุด	ระดับความคิดเห็นของประชาชน					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
3. ถนนเลียบใต้ทางด่วน กาญจนภิเษก	0	15	60	140	185	4.238	0.841	มาก ที่สุด

จากตารางที่ 4-8 โครงการที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ที่ตรงกับความต้องการ และมีประโยชน์สูงสุดพบว่าโครงการที่ อบต. บางแก้ว ต้องดำเนินการซึ่งตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุดได้แก่ ถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนภิเษก มีค่าเฉลี่ย 4.238 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ถนนสายบัวนครินทร์-บางนา ทรายด กม.7 มีค่าเฉลี่ย 3.973 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก และลำดับสุดท้ายได้แก่ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี) มีค่าเฉลี่ย 3.935 แปลผลได้ว่าอยู่ในระดับมาก

การวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็น จำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม การวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามโดยแบ่งประเภทออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1) ส.อบต.บางแก้ว (35 คน) และข้าราชการ อบต.บางแก้ว (56 คน) จำนวน 91 คน 2) กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 48 คน และ 3) ประชาชน/ ผู้ใช้เส้นทาง จำนวน 261 คน โดยมีผลการศึกษาระดับความคิดเห็นในแต่ละประเด็นความคิดเห็น ดังนี้

ตารางที่ 4-9 ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม จำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการ พัฒนาระบบโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม	ส.อบต. และ ข้าราชการ อบต.บางแก้ว		กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน		ประชาชน/ ผู้ใช้ เส้นทาง		\bar{X}	ลำดับ
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ		
1. ราคาค่าก่อสร้างถนน หรือสะพานลอย มีความเหมาะสม	4.637	1	3.979	12	4.264	5	3.00	12

ตารางที่ 4-9 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการ พัฒนาระบบโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม	ส.อบต. และ ข้าราชการ		กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน		ประชาชน/ ผู้ใช้ เส้นทาง		\bar{X}	ลำดับ
	อบต.บางแก้ว		ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน					
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ		
2. การจ่ายค่าเวนคืน ที่ดินมีความเหมาะสม	3.989	12	4.021	10	3.575	12	3.861	11
3. โครงการก่อสร้างที่ ก่อสร้างรองรับ การขยายตัวของเมือง	4.560	4	4.563	4	4.395	4	4.506	4
4. โครงการก่อสร้างถนน มีการสร้างสาธารณูปโภค ไปพร้อมกัน เช่น ระบบ แสงสว่าง รางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น	4.286	6	4.833	1	4.720	1	4.613	2
5. สาธารณูปโภคที่มี ความเหมาะสม เช่น ระบบ แสงสว่างมีความสว่าง เพียงพอระบบระบายน้ำ สามารถระบายน้ำได้อย่าง รวดเร็วไม่มีการท่วมขัง ทางเท้า พื้นเรียบเสมอ เป็นต้น	4.582	3	4.584	3	4.414	3	4.527	3
6. การพัฒนาถนนขึ้น สอดคล้องกับการพัฒนา และปริมาณรถของถนน สายหลัก (บางนา-ตราด)	4.374	5	4.104	9	4.188	8	4.222	6

ตารางที่ 4-9 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการ พัฒนาระบบโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม	ส.อบต. และ ข้าราชการ		กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน		ประชาชน/ ผู้ใช้ เส้นทาง		\bar{X}	ลำดับ
	อบต.บางแก้ว		ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน					
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ		
7. การพัฒนา สาธารณูปโภคต่าง ๆ มีการกระจายตัว ไม่ กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มี ผู้อยู่อาศัยหรือย่าน ที่มีความเจริญ	4.604	2	4.583	2	4.571	2	4.645	1
8. มีการออกแบบขนาด ของถนน หรือมีการสร้าง สาธารณูปโภค อาทิ ป้ายบอกทาง สะพานข้าม แยก เหมาะสมกับจำนวน รถและทิศทางการไปถึงมี การออกแบบถนนให้เป็น เครือข่ายเพื่อช่วยลด ปัญหาการจราจร	4.231	7	4.188	6	4.207	6	4.209	7
9. การสร้าง สาธารณูปโภค เป็นไป ตามกฎหมาย เช่น ความสูงของสะพานลอย ถูกต้องตามกฎหมาย ป้ายบอกทางติดตั้งอย่าง ถูกต้องตามข้อกำหนด	4.198	8	4.146	7	4.019	10	4.121	8

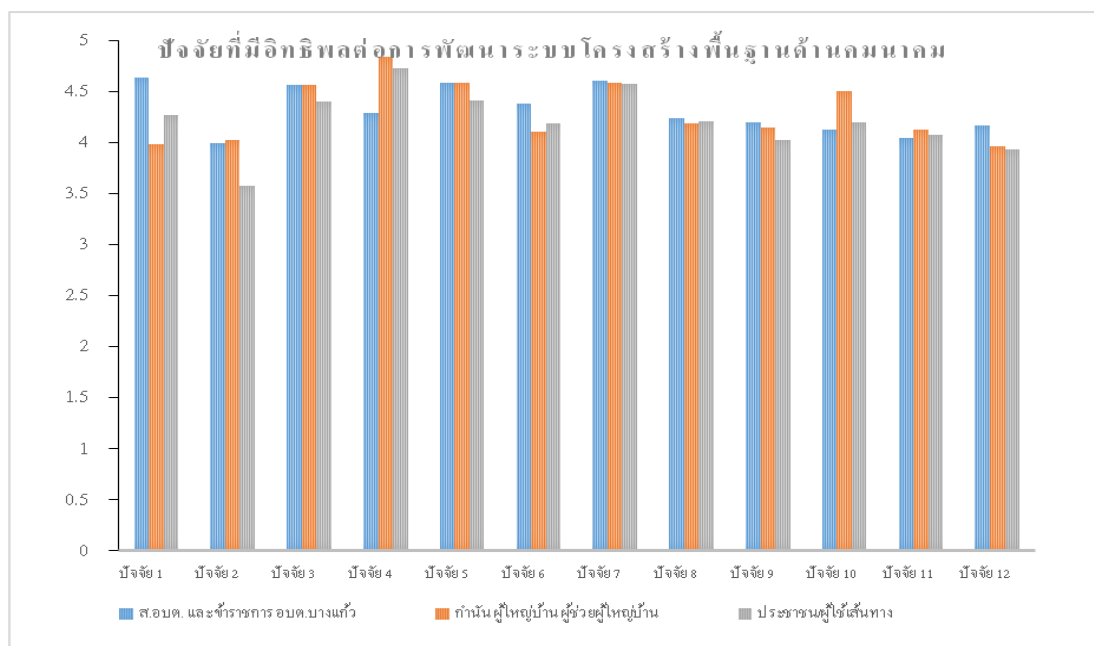
ตารางที่ 4-9 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	ส.อบต. และ		กำนัน		ประชาชน/ ผู้ใช้		\bar{X}	ลำดับ
	ข้าราชการ		ผู้ใหญ่บ้าน		เส้นทาง			
	อบต.บางแก้ว		ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน					
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ		
10. มีการทำประชาพิจารณ์หรือมีการขอความคิดเห็นผู้อยู่อาศัยใน การทำถนนหรือ สะพานลอยต่าง ๆ	4.120	10	4.500	5	4.192	7	4.271	5
11. การสร้างถนนหรือ สะพานลอยต่าง ๆ สอดคล้องและทันกับ ความเจริญที่เกิดขึ้น	4.044	11	4.125	8	4.073	9	4.081	9
12. หน่วยงานมีการขอความร่วมมือในการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือ สะพานลอย	4.165	9	3.958	11	3.935	11	4.019	10

จากตารางที่ 4-9 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม จำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในระดับมากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่ดำรงตำแหน่งสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลและข้าราชการองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว กับ กำนัน/ ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ในขณะที่ปัจจัยที่มีระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุดจากทั้ง 3 กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถาม คือ การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มีการกระจาย ไม่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญ โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่ดำรงตำแหน่งสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลและข้าราชการองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว มีค่าเฉลี่ยต่อปัจจัยดังกล่าว เท่ากับ 4.604 ผู้ตอบ

แบบสอบถามที่ดำรงตำแหน่ง กำนัน/ ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน มีค่าเฉลี่ยต่อปัจจัยดังกล่าว เท่ากับ 4.583 และผู้ตอบสอบถามที่เป็น ประชาชน/ ผู้ใช้เส้นทาง มีค่าเฉลี่ยต่อปัจจัยดังกล่าว เท่ากับ 4.571 และเมื่อพิจารณาโดยภาพรวม ผู้ตอบแบบสอบถามทุกประเภทต่างมีระดับความคิดเห็นต่อ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย ต่อปัจจัยดังกล่าว เท่ากับ 4.645

โดยสรุปการวิเคราะห์เปรียบเทียบแต่ละปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม จำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแผนภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4-1 การเปรียบเทียบปัจจัยจำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4-10 ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นต่อความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการ
ที่จะให้ห้องปฏิบัติการส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ จำแนกตามประเภท
ผู้ตอบแบบสอบถาม

ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนใน โครงการที่จะให้ องค์การบริหารส่วน ตำบลบางแก้ว ดำเนินการ	ส.อบต. และ ข้าราชการ องค์การบริหาร ส่วนตำบลบางแก้ว		กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน		ประชาชน ผู้ใช้เส้นทาง		\bar{X}	ลำดับ
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ		
	1. การปรับปรุงภูมิทัศน์ ตามแนวนอนบางนา- ตราด	3.956	4	3.958	3	3.966		
2. การปรับปรุงทางเท้า และทางจักรยานตาม แนวบ้านนครินทร์	4.253	2	4.292	2	4.073	2	4.206	2
3. การก่อสร้าง สวนสาธารณะในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว	4.011	3	3.958	3	3.751	5	3.906	5
4. การก่อสร้างลานกีฬา ในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว	3.165	8	3.354	8	3.322	7	3.280	8
5. การก่อสร้าง สะพานลอยและทางเดิน เชื่อมคลองสำโรงใน พื้นที่ ตำบลบางแก้ว	3.429	7	3.438	7	3.184	8	3.350	7
6. การปลูกแนวกันชน สีเขียวตามแนวนอนวง แหวนกาญจนาภิเษก	3.758	6	3.688	6	3.705	6	3.717	6
7. การก่อสร้าง สวนสาธารณะขนาดเล็ก	4.308	1	4.313	1	4.253	1	4.291	1

ตารางที่ 4-10 (ต่อ)

ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนใน โครงการที่จะให้ องค์การบริหารส่วน ตำบลบางแก้ว ดำเนินการ	ส.อบต. และ ข้าราชการ องค์การบริหาร ส่วนตำบลบางแก้ว		กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน		ประชาชน ผู้ใช้เส้นทาง		\bar{X}	ลำดับ
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ		
	8. การพัฒนาศูนย์ ราชการ ตำบลบางแก้ว	2.868	9	2.875	9	2.839		
9. การตั้งศูนย์บริการ สาธารณสุข	2.670	10	2.688	10	2.674	10	2.677	10
10. การจัดสร้างระบบ บำบัดน้ำเสียชุมชน	3.890	5	3.938	5	3.904	4	3.911	4

จากตารางที่ 4-10 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ จำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม ผลการศึกษาพบว่า ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการในระดับมาก ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 กลุ่มตัวอย่างต่างมีความคิดเห็นในระดับเดียวกันในทุกโครงการที่คาดหวังจะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ ในขณะที่ปัจจัยที่มีระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุดจากทั้ง 3 กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่

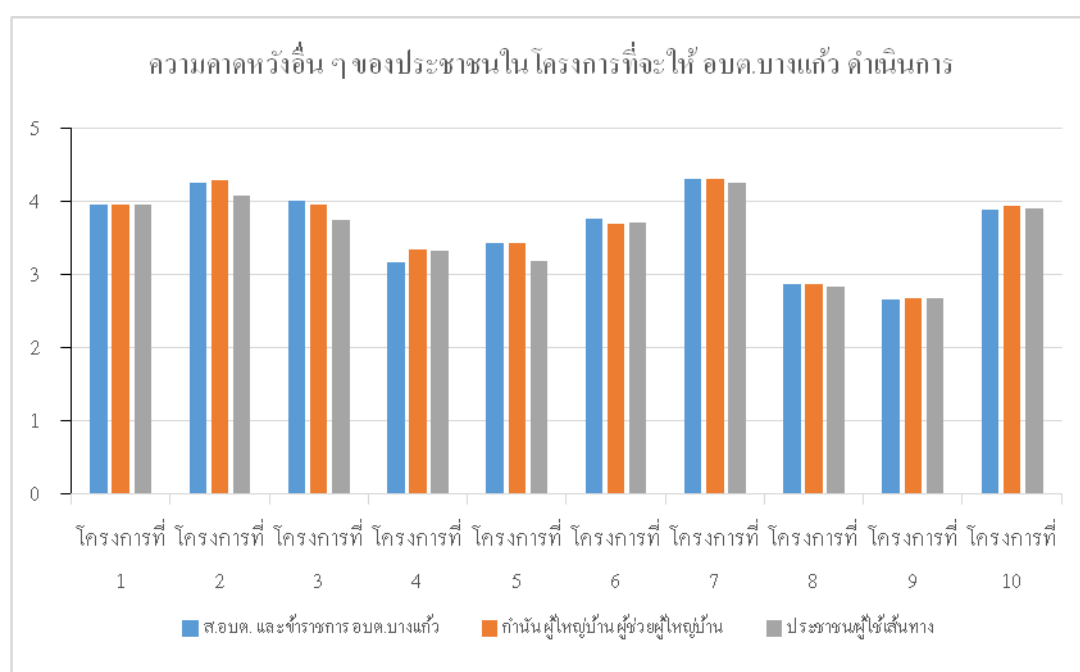
1. การก่อสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็ก
2. การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยานตามแนวบ้านนครินทร์
3. การปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวถนนบางนา-ตราด
4. การจัดสร้างระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน
5. การก่อสร้างสวนสาธารณะในพื้นที่ตำบลบางแก้ว
6. การปลูกแนวกันชนสีเขียวตามแนวถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก
7. การก่อสร้างสะพานลอยและทางเดินเชื่อมคลองสำโรงในพื้นที่ตำบลบางแก้ว
8. การก่อสร้างลานกีฬาในพื้นที่ตำบลบางแก้ว

9. การพัฒนาศูนย์ราชการตำบลบางแก้ว

10. การตั้งศูนย์บริการสาธารณสุข

เมื่อพิจารณาโดยภาพรวม ผู้ตอบแบบสอบถามทุกประเภทต่างมีระดับความคิดเห็นต่อความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการในระดับปานกลาง

โดยสรุปการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ จำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถาม ดังปรากฏในแผนภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4-2 ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้ อบต. บางแก้ว ดำเนินการ

ตารางที่ 4-11 ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นต่อโครงการขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว
ที่ตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด จำแนกตามประเภท
ผู้ตอบแบบสอบถาม

โครงการของ องค์การ บริหารส่วนตำบลบาง แก้ว ที่ตรงกับความ ต้องการและมี ประโยชน์สูงสุด	ส.อบต. และ ข้าราชการ องค์การบริหาร ส่วนตำบลบางแก้ว		กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน		ประชาชน/ผู้ใช้ เส้นทาง		\bar{X}	ลำดับ
	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ	ค่าเฉลี่ย	ลำดับ		
	1. ถนนสายบัว นครินทร์- บางนา ทรายด กม.7	3.945	3	3.958	3	3.927		
2. ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344-บางพลี ใหญ่จังหวัด สมุทรปราการ (ถนน หนามแดง-บางพลี)	4.077	2	4.083	2	3.920	2	4.026	2
3. ถนนเลียบริบใต้ทาง ด่วนกาญจนภิเษก	4.253	1	4.229	1	4.238	1	4.24	1

จากตารางที่ 4-11 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อโครงการขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ที่ตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด จำแนกตามประเภทผู้ตอบแบบสอบถามผลการศึกษา พบว่า โครงการขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ที่ตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุดอยู่ในระดับมาก ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 กลุ่มตัวอย่างต่างมีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด ในโครงการขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ที่ตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด ได้แก่ โครงการถนนเลียบริบใต้ทางด่วนกาญจนภิเษก รองลงมา ได้แก่ ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี) และ โครงการถนนสายบัวนครินทร์-บางนาทรายด ตามลำดับ

ตารางที่ 4-12 ลำดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม

อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	1. ถนนสายบัว นครินทร์- บางนา ตราด กม.7	2. ถนนสาย สป. 4002 แยก ทล. 3344-บางพลี ใหญ่ จังหวัด สมุทรปราการ (ถนนหนามแดง- บางพลี)	3. ถนนเลียบใต้ ทางด่วน กาญจนภิเษก
1. ราคาค่าก่อสร้างถนนหรือสะพานลอยมีความเหมาะสม	3	2	1
2. การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินมีความเหมาะสม	2	3	1
3. โครงการก่อสร้างที่ก่อสร้างรองรับการขยายตัวของเมือง	3	2	1
4. โครงการก่อสร้างถนนมีการสร้างสาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่างรางระบายน้ำ สะพานลอยทางเท้า เป็นต้น	3	1	2
5. สาธารณูปโภคที่มีเหมาะสม เช่น ระบบแสงสว่างมีความสว่างเพียงพอ ระบบระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มีการท่วมขังทางเท้าพื้นเรียบเสมอ เป็นต้น	3	1	2
6. การพัฒนาถนนนั้นสอดคล้องกับการพัฒนาและปริมาณรถของถนนสายหลัก (บางนา-ตราด)	2	3	1

ตารางที่ 4-12 (ต่อ)

อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม	1. ถนนสายบัว นครินทร์- บางนา ตราด กม.7	2. ถนนสาย สป. 4002 แยก ทล. 3344-บางพลี ใหญ่ จังหวัด สมุทรปราการ (ถนนหนามแดง- บางพลี)	3. ถนนเลียบใต้ ทางด่วน กาญจนาภิเษก
7. การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มี การกระจายตัวไม่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่ มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญ	3	1	2
8. มีการออกแบบขนาดของถนนหรือมี การสร้างสาธารณูปโภค อาทิ ป้ายบอก ทาง สะพานข้ามแยกเหมาะสมกับ จำนวนรถ ทิศทางรวมถึงมีการออกแบบ ถนนให้เป็นเครือข่ายเพื่อช่วยลดปัญหา การจราจร	3	2	1
9. การสร้างสาธารณูปโภคเป็นไปตาม กฎหมาย ความสูงของสะพานลอย ถูกต้องตามกฎหมายป้ายบอกทางติดตั้ง อย่างถูกต้องตามกำหนด	3	1	2
10. มีการทำประชาพิจารณ์หรือ มีความขอความคิดเห็นผู้อยู่อาศัย ในการทำถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ	1	3	2

ตารางที่ 4-12 (ต่อ)

อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	1. ถนนสายบัว นครินทร์- บางนา ตราด กม.7	2. ถนนสาย สป.	3. ถนนเลียบใต้ ทางด่วน กาญจนาภิเษก
		4002 แยก ทล. 3344-บางพลี ใหญ่ จังหวัด สมุทรปราการ (ถนนหนามแดง- บางพลี)	
11. การสร้างถนนหรือสะพานลอย ต่าง ๆ สอดคล้องและทันกับความเจริญ ที่เกิดขึ้น	3	1	2
12. หน่วยงานมีการขอความร่วมมือใน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือสะพานลอย	3	1	2
รวม	32	21	19
ลำดับ	3	2	1

ในส่วนลำดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการให้นำมาใช้ในการก่อสร้างถนนเลียบทางด่วนกาญจนาภิเษก มากเป็นลำดับที่ 1 ตามการเฉลี่ยค่าคะแนนลำดับของข้อคำถามทั้ง 12 ข้อ

เกณฑ์การใช้คะแนน โดยกำหนดออกเป็น 3 ระดับเท่ากับ 10 คะแนน จำแนกตามลำดับ
ดังนี้

ลำดับของปัจจัย	คะแนน
ลำดับที่ 1	6
ลำดับที่ 2	4
ลำดับที่ 3	2

ตารางที่ 4-13 เกณฑ์คะแนนในการพิจารณาถนน สายที่ 1 ถนนสายบัวนครินทร์-บางนา トラด
 กม.7 สายที่ 2 ถนนสป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ
 (ถนนหนามแดง-บางพลี) สายที่ 3 ถนนเลียบริมใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม	ความสำคัญของปัจจัย		เปรียบเทียบลำดับ		
	ลำดับ	ตัวถ่วง น้ำหนัก	โครงการ 1	โครงการ 2	โครงการ 3
1. ราคาค่าก่อสร้างถนนหรือ สะพานลอยมีความเหมาะสม	12	0.0128	3	2	1
2. การจ่ายค่าเวนคืนที่ดิน มีความเหมาะสม	11	0.0256	2	3	1
3. โครงการก่อสร้างที่ก่อสร้าง รองรับการขยายตัวของเมือง	4	0.115	3	2	1
4. โครงการก่อสร้างถนนมีการสร้าง สาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่าง รางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น	2	0.141	3	1	2
5. สาธารณูปโภคที่มีความเหมาะสม เช่น ระบบแสงสว่างมีความสว่าง เพียงพอระบบระบายน้ำสามารถ ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มีการ ท่วมขังทางเท้า พื้นเรียบเสมอกัน เป็นต้น	3	0.128	3	1	2
6. การพัฒนาถนนนั้นสอดคล้องกับ การพัฒนาและปริมาณรถของถนน สายหลัก (บางนา-ตราด)	6	0.090	2	3	1
7. การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มี การกระจายตัว ไม่กระจุกอยู่เฉพาะ ย่านที่มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มี ความเจริญ	1	0.154	3	1	2

ตารางที่ 4-13 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้าน คมนาคม	ความสำคัญของปัจจัย		เปรียบเทียบลำดับ		
	ลำดับ	ตัวถ่วง น้ำหนัก	โครงการ 1	โครงการ 2	โครงการ 3
8. มีการออกแบบขนาดของถนน หรือมีการสร้างสาธารณูปโภค อาทิ ป้ายบอกทาง สะพานข้ามแยก เหมาะสมกับจำนวนรถและทิศทาง รวมถึงมีการออกแบบถนนให้เป็น เครือข่ายเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร	7	0.077	3	2	1
9. การสร้างสาธารณูปโภค เป็นไป ตามกฎหมายเช่นความสูงของ สะพานลอยถูกต้องตามกฎหมาย ป้ายบอกทางติดตั้งอย่างถูกต้องตาม ข้อกำหนด	8	0.0641	3	1	2
10. มีการทำประชาพิจารณ์หรือมี การขอความคิดเห็นผู้อยู่อาศัยใน การทำถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ	5	0.102	1	3	2
11. การสร้างถนนหรือสะพานลอย ต่าง ๆ สอดคล้องและทันกับ ความเจริญที่เกิดขึ้น	9	0.0513	3	1	2
12. หน่วยงานมีการขอความร่วมมือ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือสะพานลอย	10	0.0385	3	1	2

ตารางที่ 4-14 คะแนนเกณฑ์ในการพิจารณาโครงการ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้าง พื้นฐาน ด้านคมนาคม	คะแนนเกณฑ์ในการพิจารณา		
	โครงการ 1	โครงการ 2	โครงการ 3
1. ราคาค่าก่อสร้างถนนหรือสะพานลอย มีความเหมาะสม	0.0256	0.0512	0.768
2. การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินมีความเหมาะสม	0.1024	0.0512	0.1536
3. โครงการก่อสร้างที่ก่อสร้างรองรับการขยายตัวของ เมือง	0.23	0.46	0.69
4. โครงการก่อสร้างถนนมีการสร้างสาธารณูปโภคไป พร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่าง รางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น	0.282	0.846	0.564
5. สาธารณูปโภคที่มีความเหมาะสม เช่น ระบบแสง สว่างมีความสว่างเพียงพอระบบระบายน้ำสามารถ ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มีการท่วมขังทางเท้า พื้น เรียบเสมอ เป็นต้น	0.256	0.768	0.512
6. การพัฒนาถนนนั้นสอดคล้องกับการพัฒนาและ ปริมาณรถของถนนสายหลัก (บางนา - ตราด)	0.36	0.18	0.54
7. การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มีการกระจายตัว ไม่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มี ความเจริญ	0.308	0.924	0.616
8. มีการออกแบบขนาดของถนน หรือมีการสร้าง สาธารณูปโภค อาทิ ป้ายบอกทาง สะพานข้ามแยก เหมาะสมกับจำนวนรถและทิศทางรวมถึง มีการออกแบบถนนให้เป็นเครือข่ายเพื่อช่วยลดปัญหา การจราจร	0.154	0.308	0.462
9. การสร้างสาธารณูปโภค เป็นไปตามกฎหมาย เช่น ความสูงของสะพานลอยถูกต้องตามกฎหมาย ป้าย บอกทางติดตั้งอย่างถูกต้องตามข้อกำหนด	0.1282	0.3846	0.2564

ตารางที่ 4-14 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้าง พื้นฐาน ด้านคมนาคม	คะแนนเกณฑ์ในการพิจารณา		
	โครงการ 1	โครงการ 2	โครงการ 3
10. มีการทำประชาพิจารณ์หรือมีการขอความคิดเห็น ผู้อยู่อาศัยในการทำถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ	0.612	0.204	0.408
11. การสร้างถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ สอดคล้อง และทันกับความเจริญที่เกิดขึ้น	0.1026	0.3078	0.2052
12. หน่วยงานมีการขอความร่วมมือในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือสะพานลอย	0.072	0.231	0.154
รวม	2.6378	4.7158	4.638

จากตารางที่ 4-13 โครงการก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่
องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ที่นำเกณฑ์การใช้คะแนนมาพิจารณาในการจัดลำดับคะแนน
สูงสุด ได้แก่ (โครงการที่ 2) ถนนสป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ
(ถนนหนามแดง-บางพลี) ได้คะแนน 4.7158 รองลงมา ได้แก่ (โครงการที่ 3) ถนนเลียบรินใต้ทางด่วน
กาญจนาภิเษก ได้คะแนน 4.638 และลำดับสุดท้าย ได้แก่ (โครงการที่ 1) ถนนสายบัวนครินทร์-บาง
นา ทราก กม.7 ได้คะแนน 2.6378

การวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับคะแนนมาพิจารณา มีความแตกต่างจากค่าเฉลี่ยและระดับ
ความคิดเห็นต่อโครงการขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ที่ต่างกับความต้องการและมี
ประโยชน์สูงสุดในกลุ่มตัวอย่างของสภาองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว และข้าราชการองค์การ
บริหารส่วนตำบลบางแก้ว กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประชาชน ผู้ใช้เส้นทางที่ให้ลำดับ
ดังนี้ (โครงการที่ 3) ถนนเลียบรินใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษกและ (โครงการที่ 2) ถนนสป.4002 แยก
ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี) โดยประกอบปัจจัยทั้ง
12 ข้อ ความแตกต่างมีเพียง 0.078 ทำให้ทราบถึงการสอดคล้องของข้อมูล แม้ว่าอาจจะมี
ความเอนเอียงจากกลุ่มตัวอย่างอยู่บ้าง แต่เป็นที่ใกล้เคียงกัน สามารถยอมรับได้จากการเก็บข้อมูล
ของการศึกษาซึ่งมีความเชื่อถือได้ ตั้งอยู่บนพื้นฐานทางสถิติ

การศึกษาวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการ
คมนาคม กรณีศึกษา: เขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัด
สมุทรปราการ วัตถุประสงค์จากการศึกษา เพื่อศึกษาทัศนคติและปัจจัยที่ชุมชนมีต่อการพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ในเขตพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และเพื่อศึกษาสิ่งที่ประชาชนคาดหวัง และความต้องการที่จะได้จากการพัฒนาโครงการก่อสร้างต่าง ๆ การศึกษาวิจัยครั้งนี้ใช้ประชากรกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนในพื้นที่สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ใหญ่บ้าน และพนักงานส่วนตำบล ขององค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามไปทั้งสิ้น 400 ชุด และเมื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ พบว่า มีแบบสอบถามที่ได้รับกลับมาสมบูรณ์ จำนวน 400 ชุด แล้วนำมาประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติสำหรับการวิจัยเชิงสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสถิติ ผลการศึกษาวิจัย สามารถสรุปได้ตามบทการวิเคราะห์ข้อมูล

บทที่ 5

อภิปรายและสรุปผล

บทนี้เป็นการสรุปผลการศึกษา ผลการทดสอบสมมุติฐาน การอภิปรายผลของการศึกษาเปรียบเทียบกับแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ผู้วิจัยได้ทำการสืบค้นและนำเสนอไว้ในบทที่ 2 การศึกษาไปใช้ในทางปฏิบัติและข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

สรุปผลการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว และโครงการที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้วตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุอยู่ระหว่าง 31-50 ปีสำเร็จระดับการศึกษาระดับ ปวส./ อนุปริญญาประกอบอาชีพข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 9,001-15,000 บาท

ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมพบว่า ภาพรวมอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม ของผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในระดับมากที่สุด ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นสามอันดับแรก ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนมีการสร้างสาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่าง ระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มีการกระจายตัวไม่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญและสาธารณูปโภคที่มีเหมาะสม เช่น ระบบแสงสว่างมีความสว่างเพียงพอ ระบบระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มีการท่วมขัง ทางเท้าพื้นเรียบเสมอ เป็นต้น ปัจจัยที่นำมาให้ความสำคัญในการจัดลำดับ เกณฑ์การให้คะแนนในการพิจารณา เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เกณฑ์ในการพิจารณาในโครงการที่ 2 ถนนสป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี) และโครงการที่ 3 ถนนเลียบริมใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก ที่มีคะแนนใกล้เคียงกันจากการกำหนดค่าถ่วงน้ำหนักในปัจจัยทั้ง 12 ข้อ

ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบล บางแก้ว ดำเนินการพบว่าภาพรวมเกี่ยวกับความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการมีของผู้ตอบแบบสอบถามระดับความคิดเห็นระดับ มาก ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคาดหวังสูงสุดสามอันดับแรก ได้แก่ การก่อสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็ก การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยานตามแนวบันวันครินทร์และการปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวถนนบางนา-ตราด

โครงการที่ให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้วตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุดได้แก่ ถนนเลียบริมใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก แต่จากการนำเกณฑ์การใช้คะแนนมาพิจารณาในการจัดลำดับคะแนนของโครงการถนนสป.4002 แยก ทล.3344 บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี) ได้ลำดับคะแนนสูงสุด บทนี้เป็นการสรุปผลการศึกษาค้นคว้าทดสอบสมมติฐาน การอภิปรายผลของการศึกษาเปรียบเทียบกับแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ผู้วิจัยได้ทำการสืบค้นและนำเสนอไว้ในบทที่ 2 การศึกษาไปใช้ในทางปฏิบัติและข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

อภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษาที่สรุปว่าความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในภาพรวมพบว่าอยู่ในระดับมากที่สุดซึ่งสอดคล้องกับ และประเด็นที่เกี่ยวกับโครงการก่อสร้างถนนมีการสร้างสาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่าง รางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น ระดับมากที่สุดซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสถาบันวิถีนวัตกรรม คณะรัฐศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ได้กล่าวไว้ว่าวันนี้ถ้าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำการสำรวจความต้องการบริการสาธารณะของประชาชน หรือลองประมวลข้อมูลการร้องเรียน ร้องเรียนของประชาชนเกี่ยวกับบริการสาธารณะ ก็จะพบว่าบริการสาธารณะที่ประชาชนต้องการให้สร้างหรือซ่อมบำรุงรักษาเร่งด่วนลำดับแรก ๆ ยังคงเป็นเรื่องสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เช่น ถนน สะพาน ทางดิน ทางระบายน้ำ น้ำประปา ไฟฟ้า แสงสว่าง สวนสาธารณะ คูคลองส่งน้ำ ฯลฯ

เมื่อพิจารณาประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญลำดับรองลงมา ได้แก่ การพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ มีการกระจายตัวไม่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญและสาธารณูปโภคที่มีเหมาะสม เช่น ระบบแสงสว่างมีความสว่างเพียงพอระบบระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มีการท่วมขัง ทางเท้าพื้นเรียบเสมอ เป็นต้น ซึ่งมีความสอดคล้องกับความจำเป็นของโครงสร้างพื้นฐานของสถาบันวิถีนวัตกรรม คณะรัฐศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า องค์การบริหารส่วนตำบลมีภารกิจที่ต้องหาแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นรองรับการเจริญเติบโตของชุมชนในอนาคตจึงต้องมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ดังนี้ มีถนน โครงข่ายเชื่อมระหว่างชุมชนในเขตเทศบาลและตำบลข้างเคียง เพื่อใช้ในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรและสัญจรไปมาเพื่อติดต่อกันในด้านอื่น ๆ มีสะพานสำหรับข้ามแม่น้ำ ลำคลองอย่างเพียงพอ มีทางเดินเท้าให้ประชาชนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางเท้า มีระบบชลประทานอย่างเพียงพอในการทำการเกษตร มีระบบไฟฟ้าที่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน และไฟฟ้าแสงสว่างสาธารณะที่เพียงพอเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีระบบน้ำประปาที่สะอาด ปลอดภัยและเพียงพอต่อการอุปโภคบริโภค และมีระบบโทรคมนาคมที่ทั่วถึงและเพียงพอสำหรับประชาชนในพื้นที่เพื่อให้ทันต่อข้อมูลข่าวสารที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในยุคปัจจุบันและอนาคต เมื่อพิจารณาประเด็นปัจจัยที่นำมาจัดลำดับคะแนนของโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ควรพิจารณาให้ความสำคัญในโครงการที่ 2 ถนนสป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี) โครงการที่ 3 ถนนเลียบริมทางด่วนกาญจนาภิเษก ในการก่อสร้างขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผลการศึกษาที่สรุปว่าความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการ พบว่า ภาพรวมเกี่ยวกับความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการมีของผู้ตอบแบบสอบถามระดับความคิดเห็นระดับมาก ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ดำเนินการสามอันดับแรก ได้แก่ การก่อสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็ก การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยานตามแนวบันนครินทร์และการปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวถนนบางนา-ตราด ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องลักษณะงานก่อสร้างขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นของพระราชบัญญัติเทศบาลตำบล และองค์การบริหารส่วนตำบล ที่กล่าวว่าลักษณะงานก่อสร้างขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นลักษณะงานที่ปฏิบัติเกี่ยวกับการวางโครงการ การรวบรวมและสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ในงานออกแบบ การวางผังหลัก การออกแบบสถาปัตยกรรม การออกแบบคำนวณด้านวิศวกรรมต่าง ๆ การควบคุมงานก่อสร้างและซ่อมแซม บำรุงรักษา รูปแบบรายการก่อสร้าง การประมาณราคา การตรวจรับงานงวดเพื่อเบิกจ่ายเงินงานสวนสาธารณะ งานไฟฟ้าและแสงสว่าง

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้

1. ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญมาก ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนมีการสร้าง สาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่างรางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น จากผลดังกล่าว ในการประมูลงานเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงสาธารณูปโภคหรือโครงการพัฒนาสาธารณูปโภค ใหม่ควรเป็นไปในลักษณะบูรณาการหรือมีการควมรวมโครงการซ่อมบำรุงสาธารณูปโภคต่าง ๆ พร้อมกัน ๆ ในบริเวณเดียวกันเนื่องจากการประหยัดเวลาในการดำเนินการและลดปัญหา การจราจร

2. การให้เกณฑ์คะแนนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามนำมาเปรียบเทียบในเกณฑ์การคะแนนในการพิจารณา โครงการ 2 ถนนสป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง- บางพลี) และโครงการที่ 3 ถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก ในการก่อสร้างขององค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น มีคะแนนใกล้เคียงกัน ดังนั้นในการพิจารณาที่จะดำเนินการก่อสร้างหรือพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานควรนำโครงการ 2 ถนนสป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่ จังหวัด สมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี) และโครงการที่ 3 ถนนเลียบใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก มาเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลในการพิจารณาให้ความสำคัญ

3. ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบล บางแก้ว ดำเนินการพบว่า ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญมากที่สุดได้แก่การก่อสร้าง สวนสาธารณะขนาดเล็ก ดังนั้นองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ควรจัดทำสวนสาธารณะขนาดเล็กเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัยในบริเวณองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว

4. ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้องค์การบริหารส่วนตำบล บางแก้ว ดำเนินการพบว่า ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญมากที่สุดได้แก่การปรับปรุง ทางเท้าและทางจักรยานตามแนวบันนครินทร์ ดังนั้นองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว ควรปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน เพื่อเพิ่มความสะดวกของผู้สัญจร และช่วยลดการเกิด อุบัติเหตุบนทางเท้า

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษารั้งต่อไป

1. ควรทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการประเมินอัตราคชชชเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินและ สิ่งปลูกสร้างที่เหมาะสมเนื่องจากการศึกษารั้งนี้มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพล

ต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญน้อยที่สุด คือ การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินมีความเหมาะสม

2. ควรทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระบวนการสร้างกรมีส่วนร่วมของประชาชนเนื่องจาก ความคิดเห็นในส่วนที่เกี่ยวกับหน่วยงานมีการขอความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือสะพานลอย มีค่าเฉลี่ยต่ำกว่าประเด็นอื่น ๆ

บรรณานุกรม

- กรรณิกา ชมดี. (2524). การมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการสารภี ตำบลท่าช้าง อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสังคมสงเคราะห์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- กุลธน ธนาพงศ์ธร. (2527). องค์การที่เป็นทางการ. ใน เอกสารการสอนชุดวิชาพฤติกรรมมนุษย์ในองค์การ หน่วยที่ 3. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- เจดศักดิ์ ชีวะก้องเกียรติ. (2534). ความพึงพอใจในการได้รับบริการของประชาชน: ศึกษากรณีงานทะเบียนสำนักงานเขตจตุจักร. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยการปกครอง.
- เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง. (2527). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา. กรุงเทพฯ: สักดิ์โสภการพิมพ์.
- ชูวงศ์ ฉายะบุตร. (2536). การให้บริการแบบครบวงจรแนวทางการให้บริการเชิงรุกของกรมการปกครอง. *เทศบาล*, 88(30), หน้า 11-14.
- ณรงค์ เหลืองบุตรนาค และ โชติชัย เจริญงาม. (2550). การปรับปรุงการวางแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ อบต. กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในประเทศไทย. *วารสารวิจัย มข.*, 12(3), หน้า 357-367.
- ทองสวรรค์ ปัญญาวิจิตร. (2549). ความต้องการและการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการดำเนินงานขององค์การพัฒนาและบริหารตัวเมืองเวียงจันทน์. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- เทพศักดิ์ บุญรัตนพันธุ์. (2536). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ: กรณีศึกษาสำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารการพัฒนา, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ปฐม มณีโรจน์. (2538). ความพึงพอใจของประชาชนต่อระบบและกระบวนการให้บริการของกรุงเทพมหานคร: ศึกษากรณีสำนักงานเขต. ภาคนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

- ประนอม แสงแก้ว. (2540). *ประสิทธิภาพของโครงการพัฒนาแหล่งน้ำขนาดเล็ก: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการขุดลอกคลองหนองผักตบ และโครงการขุดลอกคลองบึงไผ่แขก จังหวัดสุพรรณบุรี*. ภาคนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ปรัชญา เวสารัชช์. (2539). *การสัมมนาวิชาการประจำปี 2539 เรื่องปฏิรูปภาคราชการเพื่ออนาคตของไทย*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- พิมพ์กา สงคะกุล. (2536). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรให้บริการของเจ้าหน้าที่ทะเบียนสังกัดกรุงเทพมหานคร*. สารนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไพรัตน์ เตชะรินทร์. (2527). *นโยบายและกลวิธีการมีส่วนร่วมของชุมชนในยุทธศาสตร์การพัฒนาปัจจุบันของประเทศไทยในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา*. กรุงเทพฯ: สักดิ์โสภการพิมพ์.
- ยุวัฒน์ วุฒิเมธี. (2526). *หลักการพัฒนาชุมชนและการพัฒนาชนบท*. กรุงเทพฯ: ไทยอนุเคราะห์ไทย.
- วิสา หนูหอม. (2551). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองบ้านพรุ กับความต้องการของประชาชน*. วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา, 3(1), หน้า 30-38.
- สมคิด ภัคดี. (2537). *ความต้องการของประชาชนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของโครงการเพื่อความหวังใหม่ ใน 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้*. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาศึกษาศาสตร์เพื่อพัฒนาชุมชน, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- สามารถ ยิ่งกำแหง. (2553). *แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของชาวบ้านหินหล่องในเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลตะเคียน อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- สายบัว หนูจันทร์. (2538). *ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อกระบวนการให้บริการ จัดหางานของสำนักงานจัดหางานจังหวัด: ศึกษากรณีจังหวัดอุบลราชธานี*. วิทยานิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรดุขบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารการพัฒนา, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2542). *พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2544). *ระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยพัสดุขององค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2538 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2544)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2552). *พระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2552*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- อกิน รพีพัฒน์. (2527). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชนบทในสภาพสังคมและวัฒนธรรมไทยในการมีส่วนร่วมในการพัฒนา. กรุงเทพฯ: ศูนย์นโยบายสาธารณสุข มหาวิทยาลัยมหิดล.
- อนันต์ เกตุวงศ์. (2532). *ความต้องการของชาวบ้านหมู่บ้านหนองตาไก อำเภอมือง จังหวัดขอนแก่น*. กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. รายงานวิจัย.
- อภิชาติ เชิดชัยภูมิ. (2546). *ความต้องการของประชาชนในการบริการของเทศบาลเมืองคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- Blau, P. M. & Scott, R. (1962). *Formal Organization*. San Francisco, Clai: Publishing.
- Millet. (1954). *Management in the Public Service. The quest for effective performance*. New York: McGraw-Hill Book.
- Verma, B. M. (1986). *Social justice and Panchyati Raj*. New Dehli: Naurang Rai for Mittal Publications.

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

เรื่อง การศึกษาความคิดเห็นของประชาชนมีผลต่อการออกแบบก่อสร้าง พัฒนาระบบ
โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี
จังหวัดสมุทรปราการ

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

กรุณาทำเครื่องหมายลง ในช่องว่างหรือเติมข้อความลงในช่องว่าง ตามที่ท่านต้องการ

1. เพศ

1. ชาย

2. หญิง

2. อายุ

1. ต่ำกว่า 18 ปี

2. 18-30 ปี

3. 31-50 ปี

4. 51-60 ปี

5. มากกว่า 61 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

1. ประถมศึกษา

2. มัธยมศึกษาตอนต้น

3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช

4. ปวส/ อนุปริญญา

5. ปริญญาตรี

6. สูงกว่าปริญญาตรี

7. อื่น ๆ ระบุ _____

4. อาชีพ

1. แม่บ้าน

2. รับจ้าง

3. ธุรกิจส่วนตัว

4. พนักงานบริษัท

5. ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ

6. นักศึกษา/ นิสิต

7. อื่น ๆ ระบุ _____

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

1. ต่ำกว่า 9,000 บาท

2. 9,001-15,000 บาท

3. 15,001-20,000 บาท

4. 20,001-30,000 บาท

5. มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามระดับความคิดเห็นของท่าน โดยกำหนดให้

5 = เห็นด้วยมากที่สุด 4 = เห็นด้วย 3 = ปานกลาง 2 = น้อย 1 = น้อยที่สุด

อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ราคาค่าก่อสร้างถนนหรือสะพานลอยมีความเหมาะสม					
2. การจ่ายค่าเวนคืนที่ดินมีความเหมาะสม					
3. โครงการก่อสร้างที่ก่อสร้างรองรับการขยายตัวของเมือง					
4. โครงการก่อสร้างถนนมีการสร้างสาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่น ระบบแสงสว่างระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น					
5. สาธารณูปโภคที่มีเหมาะสมเช่นระบบแสงสว่างมีความสว่างเพียงพอระบบระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มีการท่วมขัง ทางเท้าพื้นเรียบเสมอ เป็นต้น					
6. การพัฒนาถนนนั้นสอดคล้องกับการพัฒนาและปริมาณรถของถนนสายหลัก (บางนา-ตราด)					
7. การพัฒนาสาธารณูปโภคต่างๆมีการกระจายตัวไม่กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญ					
8. มีการออกแบบขนาดของถนน หรือมีการสร้างสาธารณูปโภค อาทิ ป้ายบอกทาง สะพานข้ามแยก เหมาะสมกับจำนวนรถและทิศทางรวมถึงมีการออกแบบถนนให้เป็นเครือข่ายเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร					
9. การสร้างสาธารณูปโภคเป็นไปตามกฎหมาย เช่น ความสูงของสะพานลอยถูกต้องตามกฎหมาย ป้ายบอกทางติดตั้งอย่างถูกต้อง ตามข้อกำหนด					

อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
10. มีการทำประชาพิจารณ์หรือมีความขอความคิดเห็นผู้อยู่อาศัยในการทำถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ					
11. การสร้างถนนหรือสะพานลอยต่าง ๆ สอดคล้องและทันกับความเจริญที่เกิดขึ้น					
12. หน่วยงานมีการขอความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน หรือสะพานลอย					

ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อโครงการก่อสร้างถนนของ องค์การบริหารส่วนตำบล บางแก้ว
 กรุณากรอกคะแนนตามลำดับความคิดเห็นของท่านโดยกำหนดให้ 3=น้อย 2=ปานกลาง 1=มาก

อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	1. ถนนสายบัว นครินทร์- บางนา ตราด กม.7	2. ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344- บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี)	3. ถนนเลียบใต้ ทางด่วน กาญจนภิเษก
1. ราคาค่าก่อสร้างถนนหรือ สะพานลอยมีความเหมาะสม			
2. การจ่ายค่าเวนคืนที่ดิน มีความเหมาะสม			
3. โครงการก่อสร้างที่ก่อสร้าง รองรับการขยายตัวของเมือง			
4. โครงการก่อสร้างถนนมีการ สร้างสาธารณูปโภคไปพร้อมกัน เช่นระบบแสงสว่างรางระบายน้ำ สะพานลอย ทางเท้า เป็นต้น			

<p>อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม</p>	<p>1. ถนนสายบัว นครินทร์- บางนา-ตราด กม.7</p>	<p>2. ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344- บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี)</p>	<p>3. ถนนเลียบริม ทางด่วน กาญจนาภิเษก</p>
<p>5. สาธารณูปโภคที่มีเหมาะสม เช่น ระบบแสงสว่างมีความสว่าง เพียงพอระบบระบายน้ำสามารถ ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วไม่มี การท่วมขังทางเท้าพื้นเรียบเสมอ เป็นต้น</p>			
<p>6. การพัฒนาถนนนั้นสอดคล้อง กับการพัฒนาและปริมาณรถของ ถนนสายหลัก (บางนา-ตราด)</p>			
<p>7. การพัฒนาสาธารณูปโภค ต่าง ๆ มีการกระจายตัวไม่ กระจุกอยู่เฉพาะย่านที่มีผู้อยู่ อาศัยหรือย่านที่มีความเจริญ</p>			
<p>8. มีการออกแบบขนาดของถนน หรือมีการสร้างสาธารณูปโภค อาทิ ป้ายบอกทาง สะพานข้าม แยกเหมาะสมกับจำนวนรถ ทิศทางรวมถึงมีการออกแบบ ถนนให้เป็นเครือข่ายเพื่อช่วย ลดปัญหาการจราจร</p>			
<p>9. การสร้างสาธารณูปโภค เป็นไปตามกฎหมาย ความสูง ของสะพานลอย ถูกต้องตาม กฎหมายป้ายบอกทางติดตั้งอย่าง ถูกต้องตามกำหนด</p>			

อิทธิพลต่อการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	1. ถนนสายบัว นครินทร์- บางนา-ตราด กม.7	2. ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344- บางพลีใหญ่ จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี)	3. ถนนเลียบใต้ ทางด่วน กาญจนาภิเษก
10. มีการทำประชาพิจารณ์หรือ มีความขอความคิดเห็นผู้อยู่อาศัย ในการทำถนนหรือสะพานลอย ต่าง ๆ			
11. การสร้างถนนหรือ สะพานลอยต่าง ๆ สอดคล้อง และทันกับความเจริญที่เกิดขึ้น			
12. หน่วยงานมีการขอความ ร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐาน อาทิ ถนน หรือ สะพานลอย			

ตอนที่ 3 ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชนในโครงการที่จะให้ อบต. บางแก้วดำเนินการ
กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามระดับต้องการของท่าน โดยกำหนดให้
5 = มากที่สุด 4 = มาก 3 = ปานกลาง 2 = น้อย 1 = น้อยที่สุด

ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชน	ระดับความต้องการ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวถนนบางนา-ตราด					
2. การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยานตามแนวบ้านครินทร์					
3. การก่อสร้างสวนสาธารณะในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว					
4. การก่อสร้างลานกีฬาในพื้นที่ ตำบลบางแก้ว					
5. การก่อสร้างสะพานลอยและทางเดินเชื่อมคลองสำโรงใน พื้นที่ ตำบลบางแก้ว					

ความคาดหวังอื่น ๆ ของประชาชน	ระดับความต้องการ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
6. การปลูกแนวกันชนสีเขียวตามแนวถนนวงแหวนกาญจนภิเษก					
7. การก่อสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็ก					
8. การพัฒนาศูนย์ราชการ ตำบลบางแก้ว					
9. การตั้งศูนย์บริการสาธารณะสุข					
10. การจัดสร้างระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน					

ตอนที่ 4 ท่านคิดว่าโครงการใดของ อบต. บางแก้วตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามระดับความต้องการของท่าน โดยกำหนดให้

5 = มากที่สุด 4 = มาก 3 = ปานกลาง 2 = น้อย 1 = น้อยที่สุด

โครงการของ อบต. บางแก้วตรงกับความต้องการและมีประโยชน์สูงสุด	ระดับความต้องการ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ถนนสายบัวนครินทร์-บางนา ทรายด กม.7					
2. ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344-บางพลีใหญ่จังหวัดสมุทรปราการ (ถนนหนามแดง-บางพลี)					
3. ถนนเลียบริบใต้ทางด่วนกาญจนภิเษก					