



ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี



จุฑามาศ อินทไทร

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี



จุฑามาศ อินทไทร

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

PUBLIC OPINION ON THE COASTAL BRIDGE PROJECT IN CHONBURI URBAN PLAN



JUTHAMAS INTHASIR

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION
GRADUATE SCHOOL OF PUBLIC ADMINISTRATION

BURAPHA UNIVERSITY

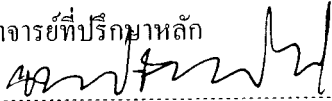
2020

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางานนิพนธ์
ของ จุฑามาศ อินทไทร ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐ
ประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

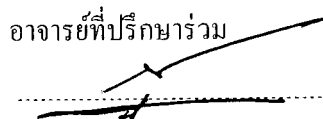
คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก



(รองศาสตราจารย์ ดร.ชนวัฒน์ พิมลจินดา)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

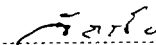


(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิจรุชเชต ไกรวาส)

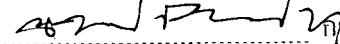
คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

 ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุปราณี ธรรมพิทักษ์)

 กรรมการ

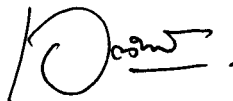
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จักรชฎ สือประเสริฐสิทธิ์)

 กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชนวัฒน์ พิมลจินดา)

 กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิจรุชเชต ไกรวาส)



คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร.เอกวิทย์ มณีธร)

วันที่.....เดือน..... พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพา



คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.นุจรี ไชยมงคล)

วันที่ ๒๐ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

61930031: รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต; รป.ม.

คำสำคัญ: ความคิดเห็นของประชาชน/โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเล/เขตผังเมืองชลบุรี

จุฑามาศ อินทไพโร : ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี. (PUBLIC OPINION ON THE COASTAL BRIDGE PROJECT IN CHONBURI URBAN PLAN) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: ธนวัฒน์ พิมลจินดา, ปร.ด., กิจฐเขต ไกรवास, ปร.ด. ปี พ.ศ. 2563.

การศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี และเพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี จำแนกตาม อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด ความถี่ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเลและวัตถุประสงค์ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ เป็นผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี และประชาชนที่กำลังใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี โดยใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือเก็บรวบรวมกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน จาก สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที่ t-test และวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) และใช้ LSD เพื่อ ทดสอบความแตกต่างรายคู่

ผลการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก และเมื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้เดินทางต่างกันมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลไม่แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มี อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ก่อนมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล ความถี่ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเล และวัตถุประสงค์ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเลต่างกันมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

61930031: MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION; M.P.A.

KEYWORDS: COASTAL BRIDGE, OVERALL THE OPINIONS OF THE POPULATION,
CHONBURI URBAN PLAN

JUTHAMAS INTHASIR : PUBLIC OPINION ON THE COASTAL BRIDGE PROJECT
IN CHONBURI URBAN PLAN. ADVISORY COMMITTEE: THANAWAT PIMOLJINDA, Ph.D.,
KITTACHET KRIVART, Ph.D. 2020.

A research about the opinions of the population on the “Chonburi Coastal Bridge Project”. This research aims to study the opinions of the population on the Chonburi coastal bridge to compare and categorise the opinions based on occupation, previously used route, type of vehicle, frequency of use and the purpose of using the coastal road. The sample population used in this research are the residents living along the Chonburi coastal bridge and the other population that uses the bridge. This research uses questionnaire as a tool to collect data from the population sample. The sample size of this research is 400, The statistics used in data analysis includes frequency distribution, percentage, mean, standard deviation, t-test and One-way ANOVA. This research also uses LSD to test which pair of variables differ.

The result shows that overall the opinions of the population on the Chonburi coastal bridge are very positive. Furthermore, when comparing the opinions of the population that has different type of vehicles, the opinions of the population on the Chonburi coastal bridge do not differ significantly. While occupation, previously used route, frequency of use and the purpose of using the coastal road differs at the significant level of 0.5.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมือง ชลบุรี เป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ซึ่งสำเร็จลุล่วงไปได้ดี โดยได้รับความกรุณาจากหลายท่านได้อนุเคราะห์ให้ความช่วยเหลือ และให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางที่ถูกต้องอย่างดียิ่ง รวมทั้งอาจารย์ทุกท่านที่ได้จัดทำคู่มือการเขียนงานนิพนธ์ ขอขอบคุณ อาจารย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์.ดร.กิจฐเขต ไกรवास อาจารย์ประจำวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา ในฐานะที่เป็นอาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์ในครั้งนี้ ที่ได้ให้คำแนะนำในการคัดเลือกเรื่องการศึกษาและตรวจทาน ตลอดจนให้คำแนะนำแก้ไข ซึ่งแนวทางในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ ส่งผลให้การศึกษาสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบคุณ คุณวิทยา คุณปลื้ม นายกองกำกับการบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี คุณปราบพิภพ จัมปะโสม วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กคส. ผู้ควบคุมงานโครงการ คุณฐานสิทธิ์ คุณปลื้ม ผู้ช่วยกรรมการบริษัท บางแสนมหานคร จำกัด และประธานชมรมชลอัสปอร์ต ผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการสะพานทั้ง 5 ช่วง และให้คำแนะนำชี้แนวทางในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ ส่งผลให้การศึกษาสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบคุณครอบครัวคุณปลื้มที่ทำให้การสนับสนุนในเรื่องของการศึกษาในครั้งนี้ให้ผู้วิจัยได้มีโอกาสศึกษาหาความรู้เพื่อนำไปพัฒนาความรู้ พัฒนางาน และพัฒนาตนเอง

ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ สมาชิกในครอบครัวทุกท่าน เพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ที่บริษัท บางแสนมหานคร จำกัด ทั้ง และเพื่อน ๆ รป.ม. 14-1 ที่คอยให้กำลังใจ พี่ตาล พี่เจ็บบ และพี่ปลื้ม ที่ผลักดันและให้ความช่วยเหลือมาโดยตลอด ผู้ศึกษารัฐศึกษาซึ่งในความกรุณาของทุกท่าน และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้

การศึกษางานนิพนธ์ในครั้งนี้จะสำเร็จลงไม่ได้ หากขาดความร่วมมือจากประชาชนทุกท่านที่ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเพื่อใช้ในการศึกษาครั้งนี้และได้ ข้อมูลที่ครบถ้วน ทำให้ได้ผลการศึกษาที่เป็นประโยชน์ ทั้งนี้ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณทุกท่านที่ได้เอ่ยนามและไม่ได้เอ่ยนามในที่นี้ ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้เป็นอย่างยิ่ง

จุฑามาศ อินทไทร

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
สมมติฐานการวิจัย	3
กรอบแนวคิดในการวิจัย	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
ขอบเขตของการวิจัย	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	5
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น	8
แนวคิดเกี่ยวกับการประเมิน	12
แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลโครงการ	22
ข้อมูลโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี	39
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	43
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	48

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	48
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	49
การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ	49
การเก็บรวบรวมข้อมูล	50
การวิเคราะห์ข้อมูล	50
บทที่ 4 ผลการวิจัย	52
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	52
ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขต ผังเมืองชลบุรี	55
ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน	67
บทที่ 5 สรุปอภิปรายและข้อเสนอแนะ	77
สรุปผลการวิจัย	78
อภิปรายผล	79
ข้อเสนอแนะ	82
บรรณานุกรม	84
ภาคผนวก	88
ประวัติย่อของผู้วิจัย	95

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1	เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประเมินด้วยวิธีเชิงระบบกับวิธีเชิงธรรมชาติ.....	17
ตารางที่ 2	สรุปประเภทการประเมินช่วงเวลาเพื่อเอื้อต่อการประเมินและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง	20
ตารางที่ 3	การสุ่มประชาชนกลุ่มตัวอย่าง	48
ตารางที่ 4	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป	52
ตารางที่ 5	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ด้านสถานะแวดล้อมของโครงการ.....	56
ตารางที่ 6	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ด้านปัจจัยนำเข้าโครงการ	59
ตารางที่ 7	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ด้านกระบวนการดำเนินงานของโครงการ	61
ตารางที่ 8	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ด้านผลผลิตของโครงการ	64
ตารางที่ 9	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี โดยภาพรวม	66
ตารางที่ 10	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีแตกต่างกัน	67
ตารางที่ 11	การเปรียบเทียบความแตกต่างของต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่มีอาชีพต่างกันเป็นรายคู่	68
ตารางที่ 12	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่มีก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่าน้ำไฉ่นนเส้นใดมาก่อนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี แตกต่างกัน	69

ตารางที่ 13 การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่มีก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่าน้ำไฉ่นนเส้นใดมาก่อนต่างกันเป็นรายคู่.....	70
ตารางที่ 14 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี.....	70
ตารางที่ 15 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนี้ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี แตกต่างกัน.....	71
ตารางที่ 16 การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลต่างกันเป็นรายคู่.....	72
ตารางที่ 17 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ด้านใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ใดต่างกัน ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีแตกต่างกัน	73
ตารางที่ 18 การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ใดต่างกัน เป็นรายคู่.....	73
ตารางที่ 19 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	76

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 แนวเส้นทางโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี (สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี, 2555)	2
ภาพที่ 2 รูปแบบการประเมินที่ยึดจุดมุ่งหมายของไทเลอร์: (พิสนุ ฟองศรี, 2549)	26
ภาพที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ของการประเมินโครงการและการตัดสินใจ	30
ภาพที่ 4 รูปแบบการประเมินซิปป์ (CIPP Model)	31
ภาพที่ 5 ขั้นตอนการประเมิน: (พิสนุ ฟองศรี, 2549)	35
ภาพที่ 6 เส้นทางคมนาคมเข้าสู่โครงการและสภาพพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 1	40
ภาพที่ 7 เส้นทางคมนาคมเข้าสู่โครงการและสภาพพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 2	41
ภาพที่ 8 เส้นทางคมนาคมเข้าสู่โครงการและสภาพพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 3	41

บทที่ 1

บทนำ

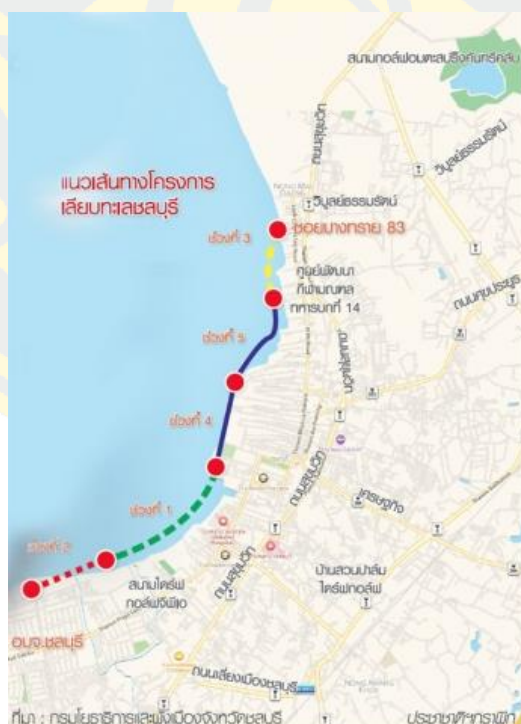
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จังหวัดชลบุรี เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ริมฝั่งทะเลด้านตะวันออกของอ่าวไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ประมาณ 81 กิโลเมตร มีเนื้อที่ทั้งสิ้นประมาณ 4,363 ตารางกิโลเมตร (สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี, 2553) แบ่งการปกครองออกเป็น 11 อำเภอ และมีเมืองพัทยาเป็นเขตการปกครองพิเศษ จังหวัดชลบุรีมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว โดยเป็นเมืองที่มีบทบาทสำคัญหลายด้านมาก ทั้งทางภาคเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การปกครองและการท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ จึงส่งผลให้ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์หรือวันหยุดเทศกาลต่าง ๆ มีประชากรหลั่งไหลเข้ามาสู่พื้นที่ของจังหวัดเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก โดยจากสถิติของกรมทางหลวงพบว่า ในปี พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นช่วงก่อนหน้าที่จะมีการสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี มีปริมาณการเดินทางบนทางหลวงในจังหวัดชลบุรีมีมากถึง 16,031,338 คัน-กิโลเมตร โดยในจำนวนนี้เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล 4 ล้อ 2,667,165,105 คัน-กิโลเมตร รถยนต์โดยสาร 301,112,879 คัน-กิโลเมตร รถยนต์บรรทุก 2,794,933,685 คัน-กิโลเมตร รถจักรยานยนต์ 506,764,804 คัน-กิโลเมตร (กรมทางหลวง, 2552) จากปริมาณการจราจรที่มีจำนวนมากในทั้งเส้นทางสายหลัก ถนนในเขตเทศบาล บริเวณตลาด โรงเรียน และในชุมชนต่าง ๆ โดยเฉพาะบริเวณชุมชนริมทะเล ที่มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยตลอดทั้งวันมากถึง 85,320 คัน (สำนักงานอำนวยความปลอดภัย, 2552) อีกทั้งพื้นที่บริเวณดังกล่าวนี้ยังเป็นตรอกซอกซอยที่มีขนาดคับแคบ ดังนั้นจึงทำให้เกิดปัญหาวิกฤตอย่างหนักในด้านการจราจร

จังหวัดชลบุรี ได้ตระหนักถึงปัญหาจราจรในเขตพื้นที่ชุมชนเมือง จึงได้จัดทำโครงการศึกษาและออกแบบก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ตามแนวถนนที่กำหนด ในกฎกระทรวง (ผังเมืองรวมเมืองชลบุรี พ.ศ. 2533) และร่างกฎกระทรวงผังเมืองรวมเมืองชลบุรี (สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี, 2555) ซึ่งเมื่อโครงการดังกล่าวนี้ได้รับการพัฒนาตามผังเมืองรวม จะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมืองชลบุรี และสามารถพัฒนาโครงข่ายให้เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ชุมชนหนองไม้แดง ชุมชนคลองตำหรุ ชุมชนบางทราย ชุมชนบ้านสวน ชุมชนเสม็ด และชุมชนอ่างศิลา ซึ่งจังหวัดชลบุรี ได้ถือเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพัฒนาเมืองจะ

ช่วยแก้ปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน ทำให้จังหวัดชลบุรีเป็นเมืองน่าอยู่ สามารถส่งเสริมการท่องเที่ยว อันนี้เป็นปัจจัยเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดชลบุรีและของประเทศ

โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีเป็นการดำเนินการแนวถนนเสนอแนะสาย จ ซึ่ง “กรมโยธาธิการและผังเมือง” จัดแนวเส้นทางไว้ทั้งโครงการรวม 17 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางจะสร้างคู่ขนานไปกับถนนสุขุมวิทที่ตัดผ่านใจกลางเมืองชล มีการผลักดันโครงการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 แต่เพิ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (สผ.) เมื่อปี พ.ศ. 2556 ให้ก่อสร้างประมาณ 7 กม. สำหรับแนวเส้นทางโครงการจะมีจุดสิ้นสุดบริเวณซอย 83 หมู่ 6 ตำบลบางทราย อำเภอมือง จังหวัดชลบุรี หรือซอยสมเด็จ หน้าวัดเขาบางทราย จะเป็นเส้นทางลัดไม่ต้องไปเจอรถติดในเมือง จะช่วยร่นระยะเวลาการเดินทางเหลือไม่ถึง 1 ชั่วโมง ซึ่งปัจจุบันมีถนนสุขุมวิทและถนนเลียบเมืองที่เป็น 2 เส้นทางสายหลักรองรับการเดินทาง และหลังจากที่โครงการในช่วงที่ 2 ได้แล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2560-2561 ทำให้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเดินทางไปท่องเที่ยวและ โลจิสติกส์ ของจังหวัดชลบุรี และเป็นแลนด์มาร์กใหม่ที่ดึงดูดคนมาแวะเวียนไม่ขาดสาย



ภาพที่ 1 แนวเส้นทางโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี (สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี, 2555)

ภายหลังจากที่โครงการก่อสร้างสะพานเลียบชายทะเลในช่วงที่ 2 ได้ดำเนินการเสร็จสิ้น และได้เปิดใช้มาเป็นระยะเวลา 2 ปี จึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจว่าโครงการดังกล่าวนี้จะเป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว ซึ่งจะทำให้เกิดการระบายตัวของยานพาหนะจากเส้นทางหลักออกสู่เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่ง ตามแผนพัฒนาจังหวัดในการก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ให้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนหรือไม่อย่างไร ทั้งนี้จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาทั้งหมดข้างต้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษาค้นคว้าความคิดเห็นของประชาชนผู้ใช้เส้นทางและนักท่องเที่ยวที่มีต่อสถานะแวดล้อม ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และผลผลิตของโครงการดังกล่าวว่าเป็นอย่างไรเมื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาในครั้งนี้ไปใช้ปรับปรุงการดำเนินงาน โครงการสะพานเลียบชายทะเลในส่วนขยายต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

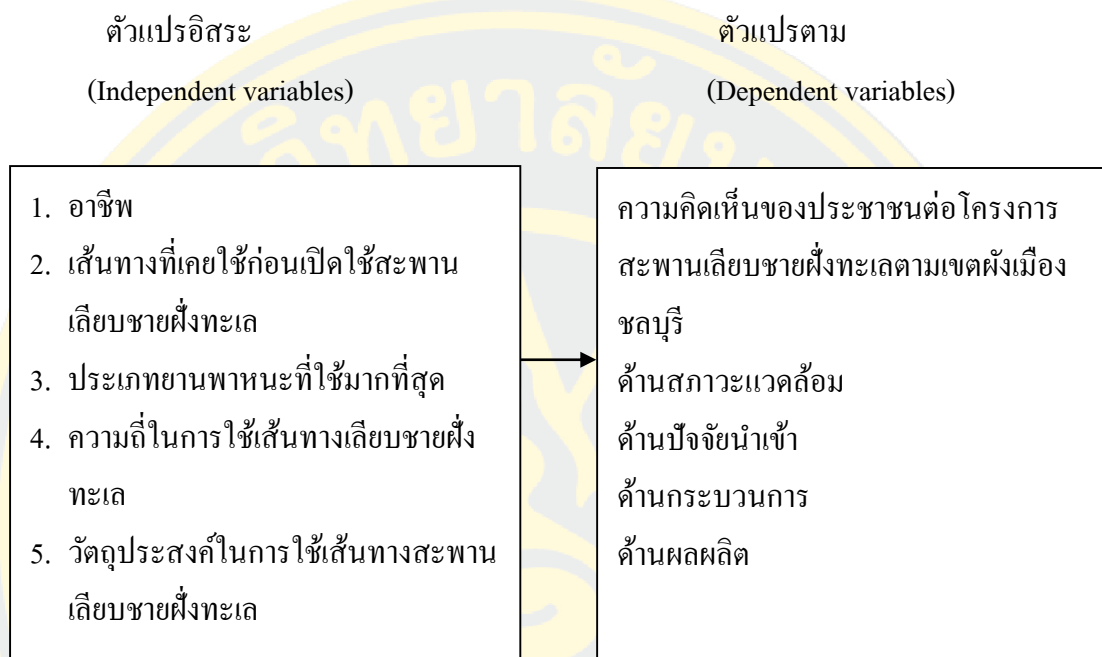
1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี จำแนกตาม อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด ความถี่ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเล และวัตถุประสงค์ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเล

สมมติฐานการวิจัย

1. ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีแตกต่างกัน
2. ประชาชนที่เคยใช้เส้นทางก่อนมีการเปิดใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเลต่างกันมีความคิดเห็น ต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีแตกต่างกัน
3. ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะที่ใช้เดินทางต่างกันมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีแตกต่างกัน
4. ประชาชนที่มีความถี่ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเลต่างกันมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีแตกต่างกัน
5. ประชาชนที่มีวัตถุประสงค์ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเลต่างกันมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีแตกต่างกัน

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้นำแนวคิดการประเมินโครงการ CIPP Model ของ Stufflebeam (1989) มาใช้กำหนดกรอบแนวคิดในส่วนของตัวแปรตาม



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี
2. เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาการดำเนินการ โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีในส่วนต่อขยาย

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา: การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี โดยผู้วิจัยได้ศึกษาในขอบเขตเนื้อหาดังต่อไปนี้

1. ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย
 - 1.1 อาชีพ
 - 1.2 เส้นทางที่เคยใช้ก่อนมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล
 - 1.3 ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด

1.4 ความถี่ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล

1.5 วัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล

2. ตัวแปรตาม คือ ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ประกอบด้วย

2.1 สภาวะแวดล้อม

2.2 ปัจจัยนำเข้า

2.3 กระบวนการ

2.4 ผลผลิต

ขอบเขตพื้นที่ในการศึกษา: การวิจัยในครั้งนี้มีประชากรใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่ง

ขอบเขตด้านระยะเวลา: ผู้วิจัยทำการวิจัย และเก็บข้อมูลในช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2562 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 5 เดือน

นิยามศัพท์เฉพาะ

ความคิดเห็น หมายถึง ความรู้สึกและการตัดสินใจของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล เกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และผลผลิตของโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี

สภาวะแวดล้อม หมายถึง สิ่งที่จะเป็นส่วนสำคัญในการช่วยกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี เป็นสิ่งที่อยู่ภายนอกโครงการแต่มีผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ ได้แก่ ความต้องการของชุมชนและกลุ่มเป้าหมายที่จะรับบริการจากโครงการ จำนวนประชากร กระแสทิศทางการสังคมและการเมือง สภาพเศรษฐกิจและปัญหาของชุมชน ตลอดจนนโยบายของหน่วยงานระดับบนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยนำเข้า หมายถึง ทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการนำมาใช้ในการดำเนิน โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี กำลังคนหรือจำนวนบุคคลที่ต้องใช้งบประมาณและแหล่งเงินทุนสนับสนุน วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ อาคารสถานที่ เครื่องมือและครุภัณฑ์ การประเมินปัจจัยนำเข้าจะช่วยให้การพิจารณาตัดสินใจว่าโครงการนั้น ๆ มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติที่จะทำให้วัตถุประสงค์ของโครงการบรรลุหรือไม่และช่วยให้เกิด การวางแผนการจัดกิจกรรมของโครงการได้อย่างเหมาะสม

กระบวนการ หมายถึง การนำปัจจัยเข้ามาใช้เหมาะสมมากน้อยเพียงใด เป็นไปตามลำดับขั้นตอนหรือไม่ กิจกรรมที่จัดขึ้นจะก่อให้เกิดการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ

สะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีหรือมีอุปสรรคใด ๆ เกิดขึ้น เพื่อที่จะได้นำผลการประเมินมาปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานให้รัดกุมมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผลผลิต หมายถึง ผลที่ได้รับทั้งหมดจากการดำเนิน โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีว่าได้ผลมากน้อยเพียงใด เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการที่กำหนดไว้หรือไม่ การประเมินผลผลิตจะมีการนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ที่จะเป็นตัวบ่งชี้ความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ การประเมินในส่วนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการตัดสินใจปรับปรุงขยายโครงการนำไปใช้ต่อเนื่องต่อไป และเพื่อล้มเลิกโครงการ

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือ คนที่ชักจูง หรือ ไล่ต้อนสัตว์ ปัญหาการจราจร หมายถึง สถานการณ์หรือสภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถใช้ถนนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่สะดวกในการสัญจร ซึ่งในทีนี้จะควบคุมถึงสาเหตุปัญหาการจราจร ผลกระทบที่เกิดจากการจราจร อันมีผลต่อการด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและด้านสุขภาพอนามัยด้านจิตใจ ตลอดจนแนวทางแก้ไข

อาชีพ หมายถึง งานประจำที่เป็นแหล่งสร้างรายได้หลักให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี

เส้นทางที่เคยใช้ก่อนเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล หมายถึง เส้นทางที่ประชาชนและนักท่องเที่ยวเคยใช้เดินทางในช่วงก่อนที่จะมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล เพื่อเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางเดียวกับจุดหมายปลายทางที่เดินทาง โดยใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในปัจจุบัน

ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด หมายถึง ยานพาหนะประเภทที่ประชาชนและนักท่องเที่ยวเลือกใช้ในการเดินทางสัญจรผ่านเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีบ่อยครั้งที่สุด

ความถี่ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล หมายถึง จำนวนครั้งในการเดินทางโดยใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลของประชาชนและนักท่องเที่ยวในช่วงระยะเวลาที่กำหนด

วัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล หมายถึง ความมุ่งหมาย หรือ สิ่งที่ต้องการเดินทางไปดำเนินการของประชาชนและนักท่องเที่ยวจากการใช้เส้นทางสายสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ผู้วิจัยได้ทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้กำหนดกรอบแนวคิด และเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา ตามลำดับต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น
 - 1.1 ความหมายของความคิดเห็น
 - 1.2 ประเภทของความคิดเห็น
 - 1.3 การเกิดความคิดเห็น
 - 1.4 องค์ประกอบของความคิดเห็น
 - 1.5 ปัจจัยพื้นฐานที่มีต่อความคิดเห็น
 - 1.6 การวัดความคิดเห็น
2. แนวคิดเกี่ยวกับการประเมิน
 - 2.1 ความหมายของการประเมิน
 - 2.2 ความสำคัญของการประเมิน
 - 2.3 ลักษณะของการประเมิน
 - 2.4 แนวคิดของการประเมิน
 - 2.5 เป้าหมายของการประเมิน
 - 2.6 วิธีการประเมิน
 - 2.7 ประเภทของการประเมิน
3. แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลโครงการ
 - 3.1 ความหมายของโครงการ
 - 3.2 ความหมายของการประเมินผลโครงการ
 - 3.3 รูปแบบการประเมินโครงการ
 - 3.4 ประเภทของการประเมินผลโครงการ
 - 3.5 ขั้นตอนการประเมินโครงการ
4. ข้อมูลโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
 - 4.1 ที่ตั้งโครงการ

4.2 องค์ประกอบของโครงการ

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น

จากการศึกษาค้นคว้าเอกสารตำราต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็น สามารถสรุปออกเป็นความหมายของความคิดเห็น ประเภทของความคิดเห็น ปัจจัยที่ทำให้เกิดความคิดเห็น องค์ประกอบของความคิดเห็น ปัจจัยพื้นฐานที่มีต่อความคิดเห็น และการวัดความคิดเห็น

ความหมายของความคิดเห็น

ความคิดเห็นได้มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้อย่างมากมาย มีความคิดเห็นที่เลือกมาจากนักวิชาการที่มีความน่าเชื่อถือไว้ดังนี้

ความคิดเห็นตามความหมายในพจนานุกรมฉบับภาษาอังกฤษ (Webster, 1998, p. 950) ที่ให้ความหมายว่า ความคิดเห็น หมายถึง ความเชื่อที่ไม่ได้ตั้งอยู่บนความรู้สึกในใจของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่จะพิจารณาตัดสินใจเพื่อการประเมินคุณค่าของสิ่งต่าง ๆ (ชาญณรงค์ คำเพชร, 2549) พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 (ราชบัณฑิตยสถาน, 2556, หน้า 242) ได้ให้ความหมายของความเห็น คือ ข้อวินิจฉัย หรือความเชื่อที่แสดงออกตามที่เห็นรู้ ซึ่งตรงกับคำว่า Opinion ในภาษาอังกฤษ

Issak (1981, p. 386 อ้างถึงใน กิตติ สุทธิสัมพันธ์ (2542)) กล่าวว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกทางคำพูด หรือคำตอบที่บุคคลได้แสดงออกต่อสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง โดยเฉพาะจากคำถามที่ใคร่รู้ทั่ว ๆ กันโดยปกติแล้วความคิดเห็นแตกต่างจากเจตคติคือ ความคิดเห็นจะเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเฉพาะที่เจตคติจะเป็นเรื่องทั่ว ๆ ไป มีความหมายกว้างกว่า

สุขใจ วงศ์ษา (2548) ประมวลได้ว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกถึงความรู้สึกของแต่ละบุคคลที่มีต่อบุคคลแต่ละบุคคลหรือแสดงออกต่อสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่งการแสดงออกนั้นเป็นการแสดงออกถึงความคิดเห็น ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับทัศนคติ ค่านิยม ประสพการณ์ สภาพแวดล้อม และพฤติกรรมระหว่างบุคคล โดยอาศัยความรู้ ประสพการณ์การรับรู้ ของแต่ละบุคคลที่รับรู้มา อาจแสดงออกโดยเฉพาะท่าทาง การพูด หรือไม่แสดงออกเลยก็ได้

วิเชียร เกตุสิงห์ (2543) กล่าวไว้ว่า การตัดใจ ความเชื่อ การแสดงออกด้านความรู้สึกต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือเห็นการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ซึ่งเกี่ยวกับอารมณ์ ประสพการณ์และสภาพแวดล้อมขณะนั้นเป็นพื้นฐานการแสดงออก อาจถูกต้องหรือไม่ก็ตาม อาจได้รับการยอมรับหรือปฏิเสธเจ้าของ

สรุปได้ว่า ความคิดเห็นเป็นกระบวนการที่แสดงออกมาทางคำพูด ที่มีต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง โดยอาศัยการเรียนรู้ ประสบการณ์ ทักษะคิด ค่านิยมในช่วงเวลานั้น ๆ

ประเภทของความคิดเห็น

Remmer (1954) กล่าวว่าความคิดเห็นมี 2 ประเภทด้วยกัน คือ

1. ความคิดเห็นเชิงบวกสุด – เชิงลบสุด เป็นความคิดเห็นที่เกิดจากการเรียนรู้ และประสบการณ์ซึ่งสามารถรวมทิศทางได้
 - 1.1.1 ทิศทางบวกสุด ได้แก่ ความรักจนหลงบูชา
 - 1.1.2 ทิศทางลบสุด ได้แก่ รังเกียจมาก ความคิดเห็นนี้รุนแรงเปลี่ยนแปลงได้ยาก
2. ความคิดเห็นจากความรู้ ความเข้าใจ การมีความคิดต่อสิ่งหนึ่งขึ้นอยู่กับความรู้ความเข้าใจที่มีสิ่งนั้น เช่นความรู้ความเข้าใจในทางที่ดี ชอบ ยอมรับความรู้ความเข้าใจในทางไม่ดี ไม่ชอบ รังเกียจ ไม่เห็นด้วย

สรุป ประเภทของความคิดเห็นตามที่กล่าวมา สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ความคิดเห็นที่สามารถบอกทิศทางได้ว่าสิ่งไหนรักมากที่สุด สิ่งไหนเกลียดมากที่สุด กับความคิดเห็นที่ขึ้นอยู่กับความรู้ ความเข้าใจ ทักษะคิด ค่านิยม และการยอมรับที่จะบอกทิศทางเชิงบวกและเชิงลบตามประสบการณ์และการเรียนรู้

การเกิดความคิดเห็น

เนื่องจากความคิดเห็นเป็นการแสดงออกรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง อันเป็นผลมาจากทักษะคิด ดังนั้นในเรื่องของการศึกษา ความคิดเห็นจึงอาจจะพิจารณาได้จากการเกิดทักษะคิดร่วมด้วย (Foster, 1952) ได้กล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็นว่ามีมูลเหตุ 2 ประการคือ

1. ประสบการณ์ที่บุคคลมีกับสิ่งของ บุคคลกับเรื่องราวต่าง ๆ หรือสถานการณ์ความคิดเห็นเกิดขึ้นในตัวบุคคล จากการได้พบเห็นคุ้นเคยอาจถือได้ว่าเป็นประสบการณ์ตรง และจากการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปถ่าย หรืออ่านจากหนังสือโดยไม่ได้พบของจริง ถือว่าเป็นประสบการณ์ทางอ้อม
2. ระบบค่านิยมและการตัดสินใจค่านิยม เนื่องจากกลุ่มชนแต่ละกลุ่มมีค่านิยม และการตัดสินใจไม่เหมือนกันคนแต่ละกลุ่มจึงมีความคิดเห็นสิ่งเดียวกันที่แตกต่างกัน

สรุปได้ว่าการเกิดความคิดเห็นตามที่กล่าวมา สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือจากประสบการณ์ ค่านิยมที่มีต่อบุคคลหรือสิ่งของนั้น ๆ ซึ่งแต่ละความคิดเห็นที่แสดงออกมามีการตัดสินใจที่แตกต่างกัน

องค์ประกอบของความคิดเห็น

จากการศึกษาเรื่ององค์ประกอบของความคิดเห็นพบว่า เทรนดิส ชนะจิต เกตุอุไร (2555) ได้กล่าวไว้ว่า องค์ประกอบของความคิดเห็นมี 3 ส่วน ได้แก่

1. องค์ประกอบด้านความรู้ (Cognitive component) ได้แก่ ความรู้และความคิดที่บุคคลมีต่อสิ่งเร้า ซึ่งอาจเป็นบุคคล กลุ่มหรือภาวะการณ์ใด ๆ ความรู้ ความคิดดังกล่าวเป็นส่วนกำหนดลักษณะและทิศทางของความคิดเห็นของบุคคล กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีความรู้และการติดต่อกับสิ่งเร้าได้ครบถ้วนแล้วบุคคลจะมีความคิดเห็นต่อสิ่งเร้าในทางบวกหรือลบชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Affective component) ได้แก่ อารมณ์หรือความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้า อารมณ์หรือความรู้สึกดังกล่าวเป็นสิ่งที่กำหนดลักษณะและทิศทางของความคิดเห็นของบุคคล กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีอารมณ์หรือความรู้สึกที่ดีต่อสิ่งใด บุคคลก็จะมีความคิดเห็นในทางบวกต่อสิ่งนั้นถ้าบุคคลมีอารมณ์หรือความรู้สึกไม่ดีต่อสิ่งใด บุคคลจะมีความคิดเห็นในทางลบ

3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavior Component) คือ พฤติกรรมของบุคคลที่แสดงออกต่อสิ่งเร้าอย่างใดอย่างหนึ่ง พฤติกรรมดังกล่าวจะเป็นสิ่งลักษณะและทิศทางของความคิดเห็นของบุคคล กล่าวคือ ถ้าพฤติกรรมของบุคคลที่จะแสดงออกต่อสิ่งเร้านั้นชัดเจนแน่นอน ความคิดเห็นก็ย่อมมีลักษณะเป็นบวกหรือลบชัดเจนแน่นอน

สรุปได้ว่า องค์ประกอบของความคิดเห็น ด้านความรู้ ความรู้สึก พฤติกรรม ที่แสดงออกมาเป็นทิศทางของการแสดงความคิดเห็นของบุคคลที่แสดงออกมาต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งอย่างชัดเจนทั้งในด้านของทางบวกและทางลบ ขึ้นอยู่กับสิ่งเร้านั้น ๆ

ปัจจัยพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในงานศึกษาของ ดวงอุมา โสภา (2551) ได้สรุปปัจจัยพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคลซึ่งทำให้บุคคลแต่ละคนแสดงความคิดเห็นที่เหมือนกัน หรือแตกต่างกันดังนี้

1. ปัจจัยทางพันธุกรรมและร่างกาย คือ เพศ อวัยวะ ความครบถ้วนสมบูรณ์ของอวัยวะต่าง ๆ คุณภาพ ของสมอง

2. ระดับการศึกษา การศึกษามีอิทธิพลต่อการแสดงออกซึ่งความคิดเห็น และการศึกษาให้บุคคลที่มีความรู้ในเรื่องต่าง ๆ มากขึ้น และคนที่มีความรู้มากมักจะมีความคิดเห็นในเรื่องต่าง ๆ อย่างมีเหตุผล

3. ความเชื่อ ค่านิยม และเจตคติของบุคคลต่อเรื่องต่าง ๆ ซึ่งอาจจะได้จากการเรียนรู้จากกลุ่มบุคคลในสังคม หรือจากการอบรมสั่งสอนของครอบครัว

4. ประสบการณ์ เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดการเรียนรู้ ทำให้มีความรู้ ความเข้าใจในหน้าที่ และ ความรับผิดชอบต่องาน ซึ่งจะส่งผลต่อความคิดเห็น

5. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สื่อมวลชน ได้แก่ วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ สิ่ง ต่าง ๆ เหล่านี้มีอิทธิพลอย่างมากต่อความคิดเห็นของบุคคล เป็นการได้รับข่าวสาร ข้อมูลต่าง ๆ ของ แต่ละบุคคล กลุ่มและสังคมที่เกี่ยวข้อง มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคล เพราะเมื่อบุคคลอยู่ใน กลุ่มใดหรือสังคมใด ก็ต้องยอมรับและปฏิบัติตามเกณฑ์ของกลุ่มหรือสังคม ซึ่งทำให้บุคคลนั้นมีความเห็นไปตามกลุ่มหรือสังคมที่อยู่

การวัดความคิดเห็น

จากการที่ได้ศึกษาในเรื่องของการวัดความคิดเห็น พบว่า กรรณิการ์ ชูติพงศ์ศาศวัต (2544) ได้กล่าวไว้ว่า จากความหมายของความคิดเห็นและองค์ประกอบของความคิดเห็น ซึ่ง ประกอบด้วย ส่วนที่เป็นความรู้หรือความเชื่อ ส่วนที่เป็นความรู้สึกหรือการประเมิน และส่วนที่เป็น พฤติกรรม ทำให้การวัดจะต้องทำทั้ง 3 องค์ประกอบ และต้องวัดเป็นภาพรวม โดยพิจารณาจาก กิริยาท่าที การตอบสนองสิ่งเร้าในหลายประร่วมกัน มิใช่วัดจากการกระทำหรือพฤติกรรมเพียง อย่างใดอย่างหนึ่งของบุคคล นอกจากนั้นการวัดความคิดเห็นยังต้องบ่งบอกถึงปริมาณ (Magnitude) ความมากน้อยของความคิดเห็นที่มีต่อสิ่งเร้าและทิศทาง (Direction) ที่บอกว่ามีความคิดเห็นไปใน ทางบวกหรือทางลบ ในการวัดความคิดเห็นของบุคคล สามารถกระทำได้หลายวิธี วิธีที่ใช้กัน โดยทั่วไป คือ การตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ซึ่ง เทรนดิส ชนะจิต เกตุอุไร (2555) เสนอแนะว่า วิธีที่ง่ายที่สุดในการที่จะบอกถึงความคิดเห็น ก็คือ การแสดงให้เห็นถึงจำนวนของ คำตอบในแต่ละข้อความ เพราะจะทำให้เห็นว่าความคิดเห็นจะออกมาลักษณะเช่นไร และจะ สามารถทำตามข้อคิดเห็นเหล่านั้นได้ โดยข้อความเหล่านั้นตามหลักเกณฑ์บางประการซึ่งมี วัตถุประสงค์เพื่อให้เครื่องมือที่ใช้ในการวัดความคิดเห็นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนี้

1. ภาษาที่ใช้ต้องชัดเจน ง่าย ไม่อ้อมค้อม
2. เปิดโอกาสให้ผู้ตอบ สามารถแสดงความคิดเห็นได้หลายระดับ
3. ไม่ควรใช้ข้อความที่ผู้ตอบสามารถตีความหมายได้หลายอย่าง
4. กำหนดระดับความคิดเห็นตามลำดับจากมากไปหาน้อย หรือจากน้อยไปหามากในแต่ละ ข้อความ
5. ให้ผู้ตอบเลือกระดับความคิดเห็นที่เป็นตัวแทนในแต่ละข้อความโดยเขียน เครื่องหมายในช่องที่ตรงกับความรู้สึก

อนึ่ง การวัดความคิดเห็นแบบของ Weiss, Dawis, England, and Lofquits (1967) การให้คะแนนความคิดเห็นความคิดเห็นของผู้ตอบต่อข้อความต่าง ๆ จะขึ้นอยู่กับข้อความว่าเป็นข้อความที่ต้องสนับสนุน หรือข้อความที่ต้องตอบปฏิเสธ

วิเชียร เกตุสิงห์ (2543) กล่าวว่า การใช้แบบสอบถามวัดระดับความคิดเห็นจะต้องระบุให้ผู้ตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความที่กำหนดให้ แบบสอบถามประเภทนี้นิยมสร้างตามแนวคิดของลิเคิร์ต (Weiss et al., 1967) ซึ่งแบ่งน้ำหนักความคิดเห็นของ วัลลภา รัฐฉัตรานนท์ (2545) เรื่องการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการวัดว่ามาตรวัด เจตคติหรือทัศนคติหรือความคิดเห็นที่นิยมใช้อย่างแพร่หลาย

1. วิธีแบบเกวิตซ์กัทแมนสเกล (Guttman scale) เป็นวิธีสร้างมาตรวัดทัศนคติ หรือความคิดเห็นในแนวเดียวกัน และสามารถจัดอันดับทัศนคติสูง-ต่ำ แบบเปรียบเทียบกันและกันได้ อย่างต่ำสุดหรือสูงสุด และแสดงถึงการสะสมของข้อความความคิดเห็น

2. วิธีเทอร์สตันสเกล (Thurstonr scale) เป็นวิธีการสร้างมาตรวัดออกเป็นปริมาณแล้ว เปรียบเทียบตำแหน่งความคิด หรือทัศนคติไปในทางเดียว และเสมือนว่าเป็น Scale ที่มีช่วงห่างกัน Best (1997 อ้างถึงใน สุขญา คุปติยานุวัฒน์, 2543) ได้เสนอแนะว่า วิธีที่ง่ายที่สุดที่จะบอกความคิดเห็น ก็คือการแสดงให้เห็นถึงร้อยละของคำตอบในแต่ละข้อคำถาม เพราะจะทำให้เห็นว่าความคิดเห็นจะออกมาในลักษณะใด

สรุปได้ว่าในเรื่องของการวัดความคิดเห็น การจัดความคิดเห็นนั้นเป็นการวัดโดยภาพรวมของผู้ที่แสดงความคิดเห็นซึ่งจะสามารถบ่งบอกเป็นปริมาณการแสดงให้เห็นถึงจำนวนร้อยละเป็นวิธีที่ง่ายที่สุดในการบ่งบอกถึงความเห็นซึ่งแบ่งตามน้ำหนัก ซึ่งปริมาณจำนวนร้อยละของแต่ละข้อคำตอบตามความคิดเห็น

แนวคิดเกี่ยวกับการประเมิน

การประเมินเป็นกลไกสำคัญนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนา โดยเน้นประโยชน์ที่ผู้รับบริการและผู้เกี่ยวข้องการประเมินไม่ใช่เป็นการตรวจสอบเพื่อจับผิดแต่อย่างใด ในปัจจุบันมีผู้เห็นความสำคัญของการประเมินและเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินมากขึ้นซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงสาระของการประเมินเกี่ยวกับ ความหมายของการประเมิน ลักษณะของการประเมิน และแนวคิดของการประเมิน โดยสรุปดังนี้

ความหมายของการประเมิน

การประเมินได้มีผู้ให้ความหมายของการประเมินไว้หลายท่าน ดังนี้

ศิริวัฒน์ วรรณาม (2540) กล่าวว่าไว้ว่า การประเมินหมายถึง วิธีการตัดสินคุณค่าหรือดีราคาของสิ่งที่ถูกประเมิน และเป็นการเสนอสารสนเทศ เพื่อช่วยเสนอทางเลือกในการตัดสินใจต่อการดำเนินการต่าง ๆ

สมหวัง พิธิยานุสรณ์ (2544) กล่าวว่าว่าการประเมิน หมายถึง กระบวนการที่ก่อให้เกิดสารสนเทศ (เชิงคุณค่า) เพื่อช่วยให้ผู้มีอำนาจหรือผู้เกี่ยวข้องได้ตัดสินใจเลือกทางเลือกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ศิริชัย กาญจนवास (2545) ได้สรุปความหมายของการประเมินไว้ว่า เป็นกระบวนการศึกษาสิ่งต่าง ๆ โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัย (Research oriented) เป็นการตรวจสอบการบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ ช่วยเสนอสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจและเป็นการตัดสินคุณค่าของสิ่งที่มีประเมิน

นงลักษณ์ วิรัชชัย (2545) ที่ได้สรุปความหมายของผู้เชี่ยวชาญ ด้านการประเมินหลายท่านว่า Assessment จะตัดสินโดยไม่เน้นข้อสรุปโดยรวม (Precision) ในการประเมินมากนัก เช่น การประเมินผู้เรียน (Student assessment) การประเมินบุคลากร (Personnel assessment) และการประเมินความต้องการจำเป็น (Need assessment) เป็นต้น ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการประเมินที่เรียกว่า Evaluation ต่อไป จึงกล่าวได้ว่า Evaluation เป็นความหมายของการประเมินที่กว้างและครอบคลุมมากที่สุด

เยาวดี รวงษ์กุล วิบูลย์ศรี (2546) ได้กล่าวถึงความหมายในลักษณะสอดคล้องกันและเข้าไปในทิศทางเดียวกันระหว่าง Assessment กับ Evaluation ว่า Assessment เป็นการประเมินเบื้องต้น

พิสนุ พองศรี (2549) ได้ให้ความหมายของการประเมินว่า การประเมิน (Evaluation) หมายถึง กระบวนการตัดสินคุณค่าของสิ่งหนึ่งสิ่งใด โดยนำสารสนเทศหรือผลจากการวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ นอกจากความหมายของการประเมินที่มาจากภาษาอังกฤษ คือ Evaluation แล้วยังมีคำว่า Assessment ซึ่งได้พบเสมอ บางกรณีก็ใช้ในความหมายเดียวกัน โดยเฉพาะในหนังสือตำราของอเมริกันส่วนกลุ่มประเทศที่อยู่ในเครือจักรภพอังกฤษจะใช้ 2 คำนี้ในความหมายที่แตกต่างกัน

สรุปได้ว่า การประเมิน หมายความว่า เป็นกระบวนการตัดสินคุณค่าที่มีต่อของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง โดยนำผลการวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และสามารถนำเอาผลการประเมินที่ได้ไปวิเคราะห์เพื่อใช้ในการตัดสินใจเมื่อวางแผนการปรับปรุงการดำเนินงานในครั้งต่อไป

ความสำคัญของการประเมิน

การประเมินมีความสำคัญต่อกระบวนการบริหารงาน เนื่องจากให้สารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ดังที่ ศิริชัย กาญจนवास (2545) ได้กล่าวถึงประโยชน์ของการประเมินในด้านต่าง ๆ เช่น

ด้านบริหาร (Administrative) การประเมินสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการติดตาม กำกับ การดำเนินงาน ให้เป็นไปตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

ด้านจิตวิทยา (Psychological) การประเมินสามารถใช้เป็นกลยุทธ์ สำหรับการกระตุ้นให้เร้าความสนใจ และสร้างความตื่นตัวในการปฏิบัติงาน

ด้านรัฐศาสตร์ (Sociological) การประเมินสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติ (Accountability) ตลอดจนสามารถใช้เป็นกลยุทธ์ในการสร้างแรงบันดาลใจ สนับสนุน

นอกจากนี้ สมคิด พรหมจ้อย (2535) ได้ชี้แจงให้เห็นถึงประโยชน์ของการประเมินที่มีต่อการวางแผน การบริหารงาน ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

1. ช่วยให้อ่านข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ เพื่อนำไปใช้ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการกำหนดแผนงานและโครงการ การตรวจสอบความพร้อมของทรัพยากรต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินงาน กิจกรรม ตลอดจนความเป็นไปได้ในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ
2. ช่วยในการจัดหาข้อมูลเกี่ยวกับความก้าวหน้า ปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงานที่นำมาใช้ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไขการดำเนินงาน โครงการให้ เป็นไปได้ตามทิศทางที่ต้องการ
3. ช่วยในการจัดหาข้อมูลเกี่ยวกับความสำเร็จและความล้มเหลวของกิจกรรมที่นำมาใช้ในการตัดสินใจ และวินิจฉัยที่จะดำเนินงานในช่วงต่อไปหรือไม่ จะยกเลิกหรือจะขยายการดำเนินงานต่อไปอีก
4. ช่วยให้ได้ข้อมูลที่บ่งบอกประสิทธิภาพของการดำเนินงานว่าเป็นอย่างไรคุ้มค่ากับการลงทุนหรือไม่
5. เป็นแรงจูงใจให้ผู้ปฏิบัติงานได้มีข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน และนำข้อมูลมาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนางานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สรุปได้ว่า การประเมินมีความสำคัญต่อกระบวนการบริหารงานต่าง ๆ เป็นอย่างยิ่ง เพราะการประเมินจะทำให้ได้ข้อมูลสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและยังสามารถนำไปวิเคราะห์ปรับปรุงต่อยอดในเรื่องของการยกเลิกหรือการดำเนินการต่อไป

ลักษณะของการประเมิน

ลักษณะของการประเมินเป็นวิทยาการข้ามสาขา (Trans discipline) ซึ่ง สุวิมล ว่องวาณิช (2544) กล่าวว่า เป็นวิทยาการที่เป็นเครื่องมือ (Tool discipline) สามารถนำไปใช้ข้ามศาสตร์ได้ เช่นเดียวกับวิทยาการด้านสถิติศาสตร์ การวัดและตรรกวิทยา และสามารถนำความรู้จากศาสตร์สาขาอื่นมาใช้ในการประเมินได้เช่นกัน

วิทยาการข้ามสาขาประกอบด้วย 2 ส่วน คือส่วนที่เป็นแกน (Core discipline) ซึ่งเป็นแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการประเมิน และส่วนที่เป็นการประยุกต์ (Applied discipline) ซึ่งเป็นการนำเนื้อหาไปใช้กับวิทยาการสาขาอื่น ๆ ที่เรียกว่า Big six คือการประเมินผลิตภัณฑ์ (Personnel evaluation) การประเมินผลการดำเนินงาน (Performance evaluation) การประเมินผลิตภัณฑ์ (Product evaluation) การประเมินข้อเสนอ หรือเค้าโครง (Proposal evaluation) การประเมินนโยบาย (Policy evaluation) และการประเมินโครงการ (Program evaluation)

สรุปได้ว่าลักษณะการประเมิน นั้นเป็นการตัดสินคุณค่าของสิ่งที่ประเมินออกมาแล้ว ยังช่วยพัฒนาสิ่งที่ประเมินหรือโครงการที่ประเมินให้บรรลุจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้ได้ด้วย ดังนั้นถ้าจะให้การประเมินมีความสมบูรณ์และอยู่ในวิสัยที่ทำได้ นักประเมินก็ควรที่จะกำหนดเกณฑ์การประเมินขึ้นเพื่อตัดสินคุณค่าของสิ่งที่ประเมินหรือโครงการได้ประเมิน และทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) รวมทั้งเป็นนักพัฒนาโครงการที่จะประเมินไปในตัวด้วย

แนวคิดของการประเมิน

การประเมินมีแนวคิดพื้นฐานมาจากระบบเสรีประชาธิปไตยที่ว่าทุกสิ่งสามารถตรวจสอบและปรับปรุงได้ เพื่อเป็นการสร้างสรรค์และพัฒนาสังคมที่สอดคล้องกับหลักประชาธิปไตย ซึ่งในปัจจุบันการดำเนินการหรือบริการจัดการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล ต้องมีความรับผิดชอบโปร่งใสพร้อมให้ตรวจสอบได้โดยอาศัยการประเมินเป็นกลไกสำคัญ ซึ่งนักการศึกษาได้กล่าวถึงแนวคิดของการประเมินไว้ดังนี้

สุวิมล ว่องวาณิช (2544) กล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับการประเมินว่า แบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือการประเมินเพื่อตัดสินคุณค่าของสิ่งที่มุ่งประเมิน (Judgmental evaluation) ซึ่งเป็นแนวคิดที่ได้รับการยอมรับกันในปัจจุบันอีกกลุ่มหนึ่ง คือ การประเมินเพื่อแสวงหาสารสนเทศ ที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจ (Decision-based evaluation) ดำเนินการต่าง ๆ ซึ่งเป็นประโยชน์สำคัญยิ่งของการประเมินที่ช่วยให้การตัดสินใจเกิดขึ้นอย่างมีเหตุผล

พิสนุ ฟองศรี (2549) กล่าวว่า ในปัจจุบันการประเมินเข้ามามีบทบาททุกภาพส่วนของสังคม โดยเฉพาะสังคมประชาธิปไตย เนื่องจากได้รับการยอมรับมากขึ้นว่าเป็นกลไกสำคัญในการที่จะพัฒนาสิ่งที่ประเมินได้ จึงอาจกล่าวได้ว่าไม่มีบุคคลหรือองค์การใดหลีกเลี่ยงการประเมินได้ทุกคน ทุกแห่งต้องอยู่กลางแจ้ง หรือในที่สว่าง พร้อมให้ผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบประเมินได้เสมอตามที่

ทราบกันทั่วไป แม้แต่องค์กรที่ทำหน้าที่ประเมินผู้อื่นซึ่งเป็นองค์กรอิสระหรือองค์กรมหาชน เช่นสำนักงานรับรองมาตรฐานและประเมินคุณภาพการศึกษา (องค์กรมหาชน) หรือ สมศ. ก็ต้องได้รับการประเมินจากบุคคลหรือองค์กรอื่น ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เช่นการประเมินโดยคณะกรรมการการศึกษาสภาผู้แทนราษฎร หรือคณะกรรมการของวุฒิสภา และรับการประเมินจากบริษัททริส (TRIS) เป็นต้น

สำหรับระดับบุคคลก็ต้องได้รับการประเมินที่ครอบคลุม และจากผู้ที่เกี่ยวข้องมากขึ้น แม้แต่ประเมินภายนอกของ สมศ. ที่ไปประเมินสถานศึกษาระดับต่าง ๆ ก็ต้องได้รับการประเมินจากสถานศึกษาที่ไปประเมิน การสุ่มตรวจประเมินจาก สมศ. การประเมินด้วยการอ่านรายงานของผู้ทรงคุณวุฒิ รายงานผลการประเมินก็อาจถูกประเมินคุณภาพหรือคุณค่าของรายงานด้วยการประเมินอภิมาน (Meta evaluation) โดยวิธีการต่าง ๆ เช่นการตรวจสอบรายงานการประเมินด้วยวิธีการต่าง ๆ การวิพากษ์โดยผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เกี่ยวข้อง หรือการใช้แนวทางการประเมินรายงานการวิจัย เป็นต้น

สรุปจากที่ได้กล่าวมาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดของการประเมิน สรุปได้ว่า การประเมินสอดคล้องกับหลักประชาธิปไตย ทุกคนทุกกลุ่มหรือทุกองค์กรสามารถที่จะประเมินซึ่งกันและกันโดยมุ่งเน้นประเมินมีวิธีที่หลากหลายรูปแบบ เพื่อตัดสินคุณค่าของสิ่งที่ประเมิน และเพื่อแสวงหาสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจในการทำงานต่อไป

วิธีการประเมิน

วิธีการประเมินแบ่งได้ 2 วิธีการใหญ่ ๆ เช่นเดียวกับเป้าหมายของการประเมิน ดังนี้ (ศิริชัย กาญจนวาส, 2545)

1. วิธีเชิงระบบ

การประเมินด้วยวิธีเชิงระบบ (Systematic approach) จะใช้แนวทางปรนัยนิยม (Objectivism) โดยนักประเมินจะมีการวางแผนการดำเนินงานอย่างแน่ชัดและใช้เครื่องมือมาตรฐานในการรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูล และสรุปผลตามเกณฑ์มาตรฐานสากลที่กำหนดไว้

2. วิธีเชิงธรรมชาติ

การประเมินด้วยวิธีเชิงธรรมชาติ (Naturalistic approach) จะใช้แนวทางอัตนัยนิยม (Subjectivism) การประเมินอยู่บนหลักการของวิธีการดำเนินงานที่ยืดหยุ่น นักประเมินจะกำหนดมาตรฐานหรือเกณฑ์ในการตัดสินคุณค่าขึ้นเองตามเหตุผลของตนและรวบรวมข้อมูลสารสนเทศอย่างครอบคลุมตามสภาพธรรมชาติ และใช้ความรู้ ความเชี่ยวชาญของผู้ประเมินเป็นเกณฑ์ในการสรุปผล

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการประเมินด้วยวิธีเชิงระบบกับวิธีเชิงธรรมชาติ

ประเด็น	วิธีเชิงระบบ	วิธีเชิงธรรมชาติ
ที่มาของวิธีการ	วิทยาศาสตร์	ศิลปศาสตร์ ปรัชญา มนุษยวิทยา
ความเคร่งครัดในระยะเบียบวิธี	สูง	ต่ำ
การจัดกระทำของผู้ศึกษา	ค่อนข้างสูงหรือสูง	ต่ำ
การมองคุณค่าวิธีการ	เชิงเดี่ยว/ กว้าง ปรนัย	เชิงพหุ/ แคบ อัตนัย
เครื่องมือที่นิยมใช้	เครื่องมือมาตรฐาน	การสังเกต/ สัมภาษณ์ โดยผู้
การเก็บรวบรวมข้อมูล	อาศัยความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่าง	การจดบันทึกเหตุการณ์ตามธรรมชาติ
การวิเคราะห์ข้อมูล	ใช้สถิติ	ใช้การเชื่อมโยงเหตุผล
ระยะเวลาที่ใช้	น้อย	มาก
ผู้ใช้ผลการประเมิน	นักวิชาการ	บุคคลทั่วไป
เกณฑ์การตัดสินคุณภาพ	ความตรงของเครื่องมือและกระบวนการ	ความน่าเชื่อถือของผู้ประเมิน

แนวทางการประเมินทั้ง 2 วิธี ต่างมีข้อดีและข้อเสีย โดยวิธีเชิงระบบ มีข้อดีที่สำคัญเรื่องความชัดเจน เป็นปรนัย น่าเชื่อถือ และนักประเมินไม่ต้องเชี่ยวชาญ ส่วนข้อเสียที่สำคัญคือ สารสนเทศที่ได้จะจำกัดตามกรอบที่กำหนดไว้ ขาดความลึกซึ้ง สำหรับวิธีเชิงธรรมชาติมีข้อดีที่สำคัญ ด้านความยืดหยุ่น เข้าถึงสภาพที่แท้จริงของสิ่งที่ประเมิน และได้สารสนเทศรอบด้านลึกซึ้ง แต่มีข้อเสีย คือ ขาดความเป็นปรนัย ไม่น่าเชื่อถือ นักประเมินต้องมีความเชี่ยวชาญ การเข้าร่วมตามสภาพธรรมชาติ อาจทำให้มีอคติได้ และการประเมินวิธีนี้มีความสิ้นเปลืองสูง อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก ทั้ง 2 วิธีต่างก็มีข้อดีข้อเสีย นักประเมินจึงเริ่มนำวิธีการทั้ง 2 มาใช้ร่วมกันในการประเมินเพื่อเสริมซึ่งกันและกันมากขึ้น (Weiss et al., 1967) การประเมินวิธีเชิงระบบคล้ายกับวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) และการประเมินวิธีเชิงธรรมชาติ คล้ายกับวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ซึ่งในการวิจัยนักวิจัยเริ่มนิยมใช้วิธีการวิจัยทั้ง 2 วิธี ร่วมกันมากขึ้นเช่นกันที่เรียกว่า วิธีวิทยาการวิจัยแบบผสม (Mixed methodology)

สรุปได้ว่า วิธีการประเมินมี 2 วิธี คือ การประเมินด้วยวิธีเชิงระบบซึ่งเน้นการประเมิน โดยใช้มาตรฐานที่กำหนดไว้และวิธีเชิงธรรมชาติซึ่งเน้นความยืดหยุ่นให้สอดคล้องกับธรรมชาติ

ประเภทการประเมิน

การประเมินแบ่งได้หลายประเภท ซึ่งได้สรุปประเภทการประเมินตามที่นิยม ที่นักการศึกษาได้แบ่งไว้ดังนี้

ศิริชัย กาญจนวาส (2545) ได้แบ่งประเภทการประเมินตามเกณฑ์ลักษณะการแบ่งไว้ 3 ลักษณะคือ

1. แบ่งตามวัตถุประสงค์การประเมิน

1.1 การประเมินความก้าวหน้า (Formative evaluation) เป็นการประเมินระหว่างการดำเนินงาน โดยพิจารณาความก้าวหน้าของสิ่งที่ประเมินว่าจำเป็นต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงส่วนใด เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.2 การประเมินผลสรุป (Summative evaluation) เป็นการประเมินเมื่อสิ้นสุดการดำเนินงาน เพื่อตัดสินความสำเร็จว่า บรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายมากน้อยเพียงใด หรือบรรลุเป้าหมายที่ควรจะเป็นเพียงใด

2. แบ่งตามช่วงเวลาของการประเมิน

2.1 การประเมินความต้องการจำเป็น (Needs assessment) เป็นการประเมินความต้องการจำเป็นในเบื้องต้น ก่อนที่จะจัดทำสิ่งใด ๆ ซึ่งมีประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบาย และการวางแผน เพื่อให้ได้แนวคิดของการดำเนินงานที่สามารถสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย

2.2 การประเมินความเป็นไปได้ (Feasibility evaluation) เป็นการประเมินเพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ของสิ่งที่จะดำเนินการ โดยศึกษาวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่จำเป็นต่อความสำเร็จ ซึ่งจะพบการประเมินประเภทนี้ได้มากในการประเมินโครงการขนาดใหญ่ โดยมักจะประเมินในด้านการตลาด หรืออุปสงค์ ด้านเทคนิค ด้านการเงิน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสภาพแวดล้อม เป็นต้น

2.3 การประเมินปัจจัยนำเข้า (Input evaluation) เป็นการประเมินสิ่งที่ป้อนเข้าสู่การดำเนินงานว่ามีความเหมาะสมเพียงใดก่อนที่จะเริ่มดำเนินงาน เช่น คน วัสดุ งบประมาณ เครื่องมือ และงบประมาณ เป็นต้น

2.4 การประเมินกระบวนการ (Process evaluation) เป็นการประเมินกระบวนการดำเนินงานตามที่กำหนด โดยประเมินในขณะที่กำลังดำเนินงานอยู่ เพื่อใช้ผลการประเมินไปปรับปรุงหรือเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานซึ่งมีลักษณะครอบคลุมการประเมินความก้าวหน้าของโครงการ ฯ

2.5 การประเมินผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์ (Output/ Product evaluation) เป็นการประเมินผลที่ได้จากสิ่งประเมินหรือผลการดำเนินงาน โดยตรง ตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของสิ่งที่ประเมินว่ามากน้อยเพียงใด

2.6 การประเมินผลลัพธ์หรือผลกระทบ (Outcome/ Impact evaluation) เป็นการประเมินผลที่ได้ อันเนื่องมาจากผลของสิ่งที่ประเมินหรือการดำเนินงานทั้งที่คาดหวัง และไม่ได้คาดหวัง ซึ่งเป็นผลทั้งทางบวกและทางลบ เพื่อนำผลไปประกอบการตัดสินใจในการหยุด ยกเลิก ปรับ หรือขยายสิ่งที่ประเมินนั้น ๆ

2.7 การประเมินด้วยการติดตาม เมื่อดำเนินงานเสร็จสิ้นไปแล้วระยะหนึ่ง (Follow up evaluation) เป็นการประเมินที่อาจเหมือนกับข้อ 2.6 หรือเป็นการประเมินตามหัวข้อ 2.6 แต่ประเมินเมื่อการดำเนินงานเสร็จสิ้นไปแล้วระยะหนึ่ง อาจเป็น 6 เดือน 1 หรือ 2 ปี เพื่อคอยดูผลที่จะเกิดขึ้นให้ได้ ชัดเจนบางครั้งเรียกกันว่า การติดตามหลังสิ้นสุดการดำเนินงาน แต่เพื่อไม่ให้สับสนกับคำว่า การติดตามระหว่างการดำเนินงาน จึงใช้คำนี้แทน

2.8 การประเมินงานประเมิน (Meta evaluation) เป็นการประเมินผลของการประเมินอีกครั้งหนึ่ง เพื่อพิจารณาคุณภาพ โดยศึกษาความถูกต้องและความเหมาะสมของการประเมินในด้านต่าง ๆ การประเมินประเภทนี้ยังไม่แพร่หลายมากนัก

การเรียกชื่อการประเมินต่าง ๆ ข้างต้น บางครั้งอาจมีชื่อเรียกต่างกันไปบ้าง เช่น การประเมินความพยายาม และการประเมินความพร้อม เป็นต้น นอกจากนี้การประเมินบางประเภท อาจประเมินร่วมกันแล้วเรียกชื่อเป็นอย่างอื่น เช่น การประเมินความต้องการจำเป็นและการประเมินความเป็นไปได้ ถ้าประเมินร่วมกันอาจเรียกว่า การประเมินบริบท เป็นต้น

การแบ่งประเภทตามช่วงเวลาของการประเมินในข้อ 2.1- 2.8 ถ้าเป็นโครงการใหญ่ ๆ ที่มีความสำคัญ อาจจะประเมินทั้งหมดหรือค่อย ๆ ทยอยบ้างข้อลง ตามสภาพการณ์ที่ต้องการใช้สารสนเทศจากการประเมินหรือบริบทที่เอื้ออำนวย หรือถ้าใช้รูปแบบการประเมินบางรูปแบบก็จะกำหนดให้ประเมินหลายหัวข้ออยู่แล้วตามแนวทางของรูปแบบนั้น ๆ

3. แบ่งตามผู้ประเมิน การแบ่งตามเกณฑ์ผู้ประเมินแบ่งได้ 2 ประเภทคือ

3.1 การประเมินโดยผู้ประเมินภายใน (Internal evaluator evaluation) ผู้ประเมินเป็นบุคลากรที่เกี่ยวข้องหรือปฏิบัติงานกับสิ่งที่ประเมินนั้น หรือปฏิบัติงานในองค์กรที่รับผิดชอบสิ่งที่ประเมิน ซึ่งมีข้อดี คือ ทราบรายละเอียดของสิ่งที่ประเมิน แต่มักมีข้อเสียเรื่องความลำเอียง (Bias) เข้าข้างตนเองเสมอ

3.2 การประเมินโดยผู้ประเมินภายนอก (External evaluator evaluation)

ผู้ประเมินเป็นบุคคลภายนอกที่ไม่ได้เกี่ยวข้องหรือไม่ได้ปฏิบัติงานกับสิ่งที่ประเมินโดยตรง อาจเป็นบุคลากรของหน่วยงานอื่น หรือหน่วยงานกลาง ซึ่งมีข้อดี คือ ความเป็นกลาง แต่มีข้อเสียคือ มักจะทราบรายละเอียดของสิ่งที่ประเมินไม่ดีพอและอาจไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะถ้าเห็นว่าเป็นการจับผิด

การแบ่งประเภทการประเมินข้างต้นอาจมีการดำเนินการในลักษณะผสม เช่น ประเมินร่วมกันระหว่างผู้ประเมินภายในกับภายนอก หรือมีการประเมินทั้งความก้าวหน้าและผลสรุป

Weiss et al (1967) ได้แบ่งประเภทการประเมินตามเกณฑ์มิติการประเมินไว้ 1 ลักษณะ ซึ่งแบ่งเป็น 4 ประเภท คือ

1. ตามวัตถุประสงค์แบ่งได้เป็นการประเมินความก้าวหน้า ประเมินผลสรุปและประเมินเพื่อการพัฒนา
2. ตามข้อมูลแบ่งได้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คุณภาพและแบบผสม
3. ตามการประเมินแบ่งได้เป็น เชิงธรรมชาติ และเชิงทดลองหรือเชิงระบบ
4. ตามจุดเน้นที่ประเมินแบ่งได้เป็น การประเมินกระบวนการ ผลลัพธ์ผลกระทบการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายกับผลตอบแทน และการวิเคราะห์ต้นทุนกับประสิทธิผล

การแบ่งตามมิติดังกล่าวตามแนวคิดของ Patton (1990) ไม่ได้มีจุดประสงค์จะแบ่งประเภทให้แยกจากกันเด็ดขาด เพียงเป็นการเน้นให้เห็นว่าจะใช้การประเมินตามมิติใดก็ตามขอให้ นำผลการประเมินไปใช้ประโยชน์ได้เท่านั้น

พิสนุ ฟองศรี (2549) มีความเห็นว่า ควรแบ่งประเภทการประเมิน ตามช่วงเวลาเพื่อเอื้อต่อการประเมินเพิ่มอีก 1 ลักษณะซึ่งจัดเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ ตามช่วงเวลาเป็น 3 กลุ่ม คือ ก่อนดำเนินงาน ระหว่างดำเนินงาน และสิ้นสุดการดำเนินงาน ส่วนการแบ่งตามเกณฑ์ข้อมูล วิธีการประเมินและผู้ประเมินนั้น จะไม่ขึ้นอยู่กับช่วงเวลาเมื่อนำมาสรุปร่วมกันจะได้ดัง ตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สรุปประเภทการประเมินช่วงเวลาเพื่อเอื้อต่อการประเมินและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง

ช่วงเวลา	ประเภทการประเมิน	ข้อมูล	วิธีการ	ผู้ประเมิน	หมายเหตุ
ก่อน	บริบท	- ปริมาณ/	- ระบบ/	- ภายใน	- การประเมิน
ดำเนินการ		คุณภาพ/ ผสม	ธรรมชาติ/		ความต้องการ
	ความต้องการจำเป็น	- ปริมาณ	ผสม	- ภายใน	จำเป็นและความ
	ความเป็นไปได้	- ปริมาณ	- ระบบ	- ภายใน/	เป็นไปได้ร่วมกัน
			- ระบบ/	ภายนอก/ ผสม	อาจเรียกว่าการ
	ปัจจัยนำเข้า	- ปริมาณ/	ธรรมชาติ/	- ภายใน	ประเมินบริบท

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ช่วงเวลา	ประเภทการประเมิน	ข้อมูล	วิธีการ	ผู้ประเมิน	หมายเหตุ
		คุณภาพ/ ผสม	ผสม		
	- การวิเคราะห์ ค่าใช้จ่ายกับผลตอบแทน	- ปริมาณ	- ระบบ/ ธรรมชาติ/ ผสม	- ภายใน/ ภายนอก/ ผสม	- อาจประเมิน หลังสิ้นสุดการ ดำเนินงาน ก็ได้
	การวิเคราะห์ ต้นทุน กับประสิทธิผล		- ระบบ	- ภายใน/ ภายนอก/ผสม	- อาจประเมิน หลังสิ้นสุดการ ดำเนินงานก็ได้
ระหว่าง ดำเนินการ	ความก้าวหน้า กระบวนการ	- ปริมาณ/ คุณภาพ/ ผสม	- ปริมาณ/ คุณภาพ/ ผสม	- ภายใน	- การติดตามจะ อยู่ในช่วงนี้
สิ้นสุดการ ดำเนินงาน	- ผลผลิต - ผลลัพธ์/ ผลกระทบ - การวิเคราะห์ ค่าใช้จ่ายกับ ผลตอบแทน - การวิเคราะห์ ค่าใช้จ่ายกับ ประสิทธิผล - การประเมินด้วยการติดตาม หลังการดำเนินงาน เสร็จไปแล้วระยะหนึ่ง	- ปริมาณ/ คุณภาพ/ ผสม - ปริมาณ/ คุณภาพ/ ผสม - ปริมาณ - ปริมาณ	- ระบบ/ ธรรมชาติ/ ผสม - ระบบ/ ธรรมชาติ/ ผสม - ระบบ - ระบบ	- ภายใน/ ภายนอก/ผสม - ภายใน/ ภายนอก/ผสม - ภายใน/ ภายนอก/ผสม	- การประเมิน งานจะอยู่หลัง ช่วงนี้(ถ้ามี) โดย จะทำเมื่อได้ ประเมินแล้วจัดทำ รายงานการ ประเมินเสร็จสิ้น แล้ว
		- ปริมาณ/ คุณภาพ/ ผสม	- ระบบ/ ธรรมชาติ/ ผสม	- ภายใน/ ภายนอก/ผสม	

จากตารางที่ 2 จะเห็นว่าการใช้ช่วงเวลาหลัก ๆ 3 ช่วงคือ ก่อนดำเนินงานระหว่างดำเนินงานและสิ้นสุดการดำเนินงานจะครอบคลุม ประเภทการประเมินต่าง ๆ ส่วนในเรื่องข้อมูลซึ่งจะเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ คุณภาพหรือผสม วิธีการจะใช้แบบธรรมชาติหรือเชิงระบบ ผู้ประเมิน

จะเป็นผู้ประเมินภายใน ภายนอกหรือผสมไม่ได้กำหนดตายตัว สามารถนำมาใช้กับประเภทการประเมินให้เหมาะสมตามที่จัดประเภทการประเมินตามกลุ่มช่วงเวลาของการดำเนินงานดังกล่าวได้

การแบ่งประเภทการประเมินตามช่วงเวลานี้ จะเหมาะสำหรับการประเมินโครงการ เพราะการดำเนินโครงการจะต้องมีการเขียนโครงการ วางแผนการเตรียมความพร้อมต่าง ๆ ก่อนดำเนินโครงการ หรือถ้าสนใจในแง่เศรษฐศาสตร์ก็อาจพิจารณาด้านการเงิน เช่นประเมินด้วยการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนต่าง ๆ เป็นต้น หลังจากนั้นก็นำโครงการไปสู่การปฏิบัติตามขั้นตอน รายละเอียดต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งถือว่าเป็นช่วงระหว่างดำเนินงาน และเมื่อสิ้นสุดโครงการก็จะพิจารณาผลต่าง ๆ ถ้าสนใจในแง่เศรษฐศาสตร์ก็ประเมินเกี่ยวกับเรื่องทุนต่าง ๆ ได้เช่นกัน

จากที่กล่าวมาเกี่ยวกับประเภทของการประเมินสรุปได้ว่าสามารถแบ่งประเภทของการประเมินตามเกณฑ์สำคัญๆ ได้ 5 กลุ่ม คือ ประเภทการประเมินที่แบ่งตามวัตถุประสงค์ตามเวลาตามผู้ประเมิน ตามวิธีการประเมิน และตามเกณฑ์ช่วงเวลา เพื่อเอื้อต่อการประเมิน และจะมีการแบ่งประเภทย่อย ๆ ในแต่ละกลุ่มอีกด้วย

7. ขั้นตอนการประเมิน

การประเมินโดยทั่วไป จะมีขั้นตอนที่สำคัญๆ คล้ายคลึงกัน การกำหนดขั้นตอนการประเมิน ขึ้นอยู่กับการกำหนดรายละเอียด ของเรื่องหรือประเด็นที่ต้องการประเมินว่าจะเน้นด้านใด และขึ้นอยู่กับความต้องการเข้าของโครงการ

แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลโครงการ

การประเมินโครงการเกี่ยวข้อง และมีความสำคัญต่อบุคคลและองค์กรตลอดจน ผู้รับบริการเป็นอย่างมาก จึงได้รับความสนใจ เพราะทำให้ทราบความก้าวหน้า ของการดำเนินงาน และผลผลิตของโครงการ ตลอดจนผลการประเมิน จะเป็นข้อมูลและเป็นเครื่องมือในการตัดสินใจ ของผู้บริหารในระดับสูง

ความหมายของการประเมินโครงการ

ได้มีผู้ให้ความหมายของการประเมินโครงการไว้หลายท่าน ดังนี้

สมหวัง พิธิยานุสรณ์ (2544) กล่าวว่า “การประเมินโครงการ” หมายถึงกระบวนการที่ ก่อให้เกิดสารสนเทศในการปรับปรุงโครงการ และสารสนเทศในการตัดสินใจผลสัมฤทธิ์โครงการ

สรุปความหมายของการประเมินโครงการว่า เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นระบบ มีการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาวิธีการในการปรับปรุงการดำเนินโครงการ ให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น

สมหวัง พิธิยานุสรณ์ (2544) ได้ให้ความหมายของการประเมินผลโครงการไว้ว่า คือ กระบวนการในการพิจารณา กำหนดคุณค่าหรือระดับความสำเร็จ บรรลุวัตถุประสงค์

ทิตนา เขมมณี (2545) ได้ให้ความหมายของการประเมินผลโครงการไว้ว่า คือ กระบวนการที่ทำให้เกิดสารสนเทศในการปรับปรุงโครงการ และสารสนเทศในการตัดสินใจสัมฤทธิ์ผลของโครงการ

เยาวดี รวงษ์กุล วิบูลย์ศรี (2546) กระบวนการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นระบบเพื่อสรุปผลว่าโครงการนั้น ๆ ได้บรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมาย และมีประสิทธิภาพเพียงใด

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ (2547) กล่าวไว้ว่าการประเมินผลโครงการว่า เป็นกระบวนการศึกษาหาความรู้ เกี่ยวกับการดำเนิน โครงการว่า เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และขั้นตอนที่กำหนดไว้หรือไม่ มีปัญหาและผลกระทบอะไร และบรรลุผลตามเป้าหมายหรือไม่

นอกจากนี้แล้ว พิสนุ พงศ์ศรี (2549) กล่าวถึงความหมายของการประเมินโครงการ ตามช่วงเวลาของการดำเนินการไว้ดังนี้

การประเมินก่อนดำเนินโครงการ หมายถึง กระบวนการตัดสินใจคุณค่าของโครงการโดยนำสารสนเทศ หรือผลของการวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เพื่อตัดสินใจจัดทำโครงการทดลองหรือนำร่อง ปรับเปลี่ยน หรือระงับโครงการ

การประเมินระหว่างการดำเนินโครงการ หมายถึง กระบวนการตัดสินใจคุณค่าของโครงการ โดยนำสารสนเทศหรือผลของการวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เพื่อปรับปรุงโครงการให้ประสบความสำเร็จ

การประเมินเมื่อสิ้นสุดโครงการ หมายถึง กระบวนการตัดสินใจคุณค่าของโครงการ โดยนำสารสนเทศ หรือผลของการวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เพื่อขยายผลปรับเปลี่ยนก่อนจะดำเนินการต่อไป หรือยกเลิกโครงการ

จากความหมายของการประเมินโครงการดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า การประเมินโครงการ คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลหรือผลการวัดเปรียบเทียบเพื่อให้ได้สารสนเทศจากหลากหลายด้านต่าง ๆ แล้วนำมาพิจารณาตัดสินใจโครงการในแต่ละระยะโดยนำสารสนเทศที่ได้ไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้เพื่อประกอบการตัดสินใจว่าตรงตามวัตถุประสงค์หรือไม่ควรจะดำเนินการต่อหรือปรับเปลี่ยน ปรับปรุง ขยายผลระงับ หรือยกเลิกโครงการ เป็นต้น

รูปแบบการประเมินโครงการ

เนื่องจากการบริหารในปัจจุบัน นิยมใช้การบริหารเชิงโครงการเป็นที่นิยมนักมาก จึงมีผู้คิดค้นรูปแบบ (Model) ที่เหมาะสมสำหรับการประเมินโครงการ ในรูปแบบต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับลักษณะโครงการและกิจกรรม

คำว่า รูปแบบ ส่วนใหญ่มักจะเข้าใจกันโดยความรู้สึกตรงกันว่าหมายถึง วิธีการ คำโครงการ ลักษณะ กิจกรรม และอื่น ๆ มีผู้ให้ความหมายของรูปแบบการประเมินโครงการไว้หลายท่าน ดังนี้ พิสนุ พงศ์ศรี (2549) ได้รวบรวมความหมายของรูปแบบซึ่งมีผู้ให้ไว้หลายท่านดังนี้ Nadler (1980 อ้างถึงใน พิสนุ พงศ์ศรี, 2549) กล่าวถึงรูปแบบโดยสรุปว่า หมายถึง การนำทฤษฎีแนวทางและกรอบแนวคิดมาพัฒนาเพื่อให้ง่ายต่อการแปลความหมายของปรากฏการณ์ต่าง ๆ ได้

Robbins (2001 อ้างถึงใน พิสนุ พงศ์ศรี, 2549) กล่าวว่า รูปแบบ หมายถึง สิ่งที่เป็นนามธรรมที่ทำให้เข้าใจ ปรากฏการณ์หรือความจริงได้ง่ายขึ้น ซึ่งรูปแบบโดยทั่วไปต้องมี ส่วนประกอบที่สำคัญ อย่างน้อย 3 ประการ คือ วัตถุประสงค์ ตัวแปร องค์ประกอบหรือสาระเนื้อหา และความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรองค์ประกอบหรือสาระเนื้อหาดังกล่าว

จากความหมายข้างต้นสรุปได้ว่า รูปแบบหมายถึง สิ่งที่สร้างหรือพัฒนาขึ้นจากแนวคิด ทฤษฎีประสบการณ์ จินตนาการ เพื่อถ่ายทอดออกมาแทนปรากฏการณ์ด้วยการนำเสนอให้เข้าใจง่าย ในรูปแบบสิ่งที่เป็นนามธรรม ที่กระชับ ถูกต้อง สามารถนำไปเป็นแนวทางสู่การปฏิบัติได้

ประเภทรูปแบบการประเมิน

พิสนุ พงศ์ศรี (2549) สรุปไว้ว่า รูปแบบการประเมินมีอย่างหลากหลาย ตามวัตถุประสงค์ของการประเมิน รูปแบบเกือบทั้งหมดพัฒนามาโดยชาวต่างประเทศ คนไทยได้พยายามนำรูปแบบเหล่านั้นมาประยุกต์ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น มีนักการประเมินผู้รวบรวมและจำแนกประเภทการประเมินโครงการได้ 28 ประเภท

รูปแบบการประเมินที่มีอิทธิพล และได้รับความนิยมนำมาใช้กันมากที่สุด 4 รูปแบบคือ รูปแบบการประเมินที่ยึดจุดมุ่งหมายของไทเลอร์ (Tyler) รูปแบบสนองความต้องการของ สเตก (Stake) รูปแบบที่ช่วยในการตัดสินใจแบบชิปปี้ ของสตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam) และรูปแบบการประเมินประสิทธิภาพการอบรมของเคิร์กแพททริก (Kirkpatrick) ส่วนรูปแบบอื่น ๆ ที่เน้นกระบวนการและเริ่มมีใช้กันบ้าง แต่ยังไม่มากนัก ได้แก่ รูปแบบเสริมพลังอำนาจหรือนเน้นการมีส่วนร่วม

นอกจากรูปแบบทั้ง 4 รูปแบบดังกล่าวแล้ว จากรายงานการประเมินที่ผ่านมามีพบว่าผู้ประเมินอาจนำรูปแบบการประเมินมาปรับหรือนเน้นการประเมินโดยไม่ยึดรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งตายตัวก็มีมากเช่นกัน ผู้สนใจรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งเป็นการเฉพาะ สามารถศึกษาจากหนังสือ ตำราเกี่ยวกับการประเมินเพิ่มเติมได้ สำหรับในที่นี้จึงขอกล่าวถึงสาระของรูปแบบการประเมินที่ได้รับความนิยมทั้ง 4 รูปแบบ ดังนี้

1. รูปแบบการประเมินที่ยึดจุดมุ่งหมาย

ไทเลอร์ ได้พัฒนารูปแบบการประเมินที่ยึดจุดมุ่งหมาย (Goal – based Model) จากแนวคิดว่าการกระทำโดยอ้อมมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนหรือถ้ายังไม่ชัดเจน ผู้เกี่ยวข้องก็ต้องอภิปรายหาข้อสรุปจนชัดเจนก่อน รูปแบบที่คิดขึ้นจึงใช้เพื่อศึกษาความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การเรียนรู้หรือวิชาหลักสูตรระดับต่าง ๆ โดยมีขั้นตอนที่สำคัญ 5 ขั้นตอน คือ

1. เขียนวัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรมให้ชัดเจนสามารถวัดได้ จากวัตถุประสงค์ที่อยู่ในระดับกว้างหรือเป็นนามธรรมมากกว่า

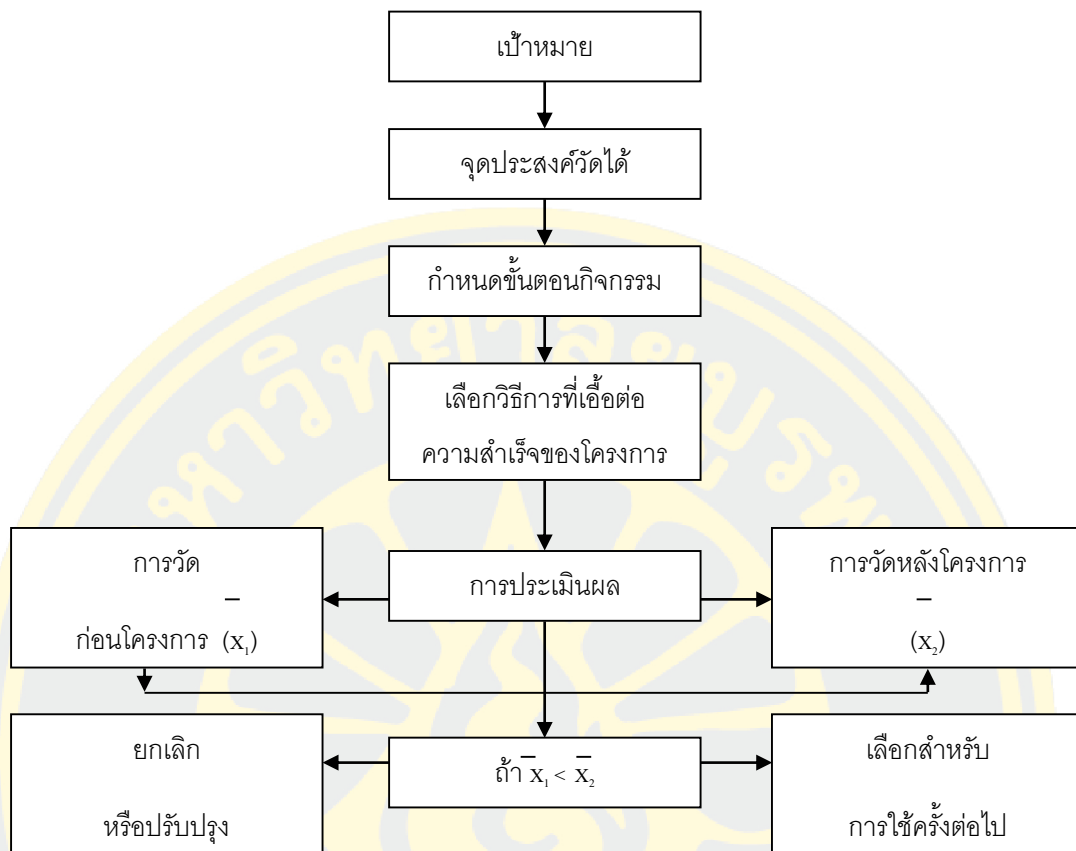
2. กำหนดเนื้อหา

3. สถานการณ์ที่แสดงถึงการบรรลุวัตถุประสงค์อย่างชัดเจน

4. ใช้เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล

5. ประเมินผลโดยการเปรียบเทียบข้อมูลกับวัตถุประสงค์

จากแนวคิดและขั้นตอนรูปแบบการประเมินของไทเลอร์ จะเน้นความชัดเจนของวัตถุประสงค์ ซึ่งมีจุดเด่นคือมีความสะดวกและชัดเจนในการประเมิน แนวคิดนี้ยังมีอิทธิพลมาจนถึงปัจจุบัน เพราะประเมินเปรียบเทียบกันได้ และง่ายต่อการนำไปใช้ ถ้าได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ชัดเจน อย่างไรก็ตามถ้าวัตถุประสงค์ไม่ชัดเจนก็จะมีปัญหาในการประเมิน หรือถ้าวัตถุประสงค์ชัดเจนแล้วก็ยังประสบปัญหาเรื่องการกำหนดเกณฑ์ที่ใช้เปรียบเทียบว่าเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ได้รับความยอมรับหรือไม่เนื่องจากยังมีความเป็นอัตนัย หรืออัตวิสัย (Subjective) สูง รวมทั้งการที่ประเมินยึดจุดมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์เป็นหลักจะทำให้ละเลยสิ่งอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ทำให้สารสนเทศที่ได้จากการประเมินมีจำกัด สำหรับรูปแบบการประเมินแบบนี้ แสดงดังภาพประกอบที่ 2



ภาพที่ 2 รูปแบบการประเมินที่ยึดจุดมุ่งหมายของไทเลอร์ (พิสนุ พงศ์ศรี, 2549)

2. รูปแบบการประเมินสนองความต้องการ

สเตก ได้พัฒนารูปแบบการประเมินสนองความต้องการ (Responsive model) จากแนวคิดว่ามีผู้ต้องการใช้ผลการประเมินหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง จึงควรมีสารสนเทศจากการประเมินที่หลากหลาย เพื่อสนองความต้องการของแต่ละฝ่ายดังกล่าว ดังนั้นการประเมินจะต้องบรรยายโครงการประเมินอย่างละเอียดครอบคลุม เพียงพอที่จะสนองตอบความต้องการของผู้เกี่ยวข้องได้ การตัดสินใจจะอาศัยผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญ องค์ประกอบสำคัญของรูปแบบการประเมินแบบนี้มี 2 ประการ คือ การบรรยายและการตัดสินใจคุณค่า ซึ่งมีสาระโดยสรุปดังนี้

2.1 การบรรยาย ในส่วนการบรรยาย แบ่งย่อยเป็น 2 ส่วนคือ

ความคาดหวัง ในส่วนนี้ผู้ประเมิน หรือผู้บรรยายจะต้องหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่จะประเมินให้มากที่สุด ประกอบด้วยส่วนย่อยที่สำคัญ 3 ส่วน คือ

สิ่งนำ (Antecedents) ซึ่งเป็นสภาพของสิ่งที่มีอยู่เป็นพื้นฐานก่อนจะดำเนินการในเรื่องใด ๆ โดยสิ่งที่มีอยู่ก่อนกับสิ่งที่จะดำเนินการมีความเกี่ยวข้องหรือสัมพันธ์กัน เช่น คุณสมบัติด้านต่าง ๆ ของผู้เข้าร่วมโครงการกับกิจกรรมหรือวิธีการฝึกอบรม เป็นต้น

การปฏิบัติ (Transactions) เป็นกระบวนการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ เช่น กระบวนการหรือการดำเนินโครงการ เป็นต้น

ผลลัพธ์ (Outcome) เป็นผลที่ได้จากการดำเนินโครงการ เช่น ผลของกิจกรรมในโครงการทำให้ผู้เข้าร่วมโครงการมีพฤติกรรมหรือคุณลักษณะที่พึงประสงค์ เป็นต้น

2.2 การตัดสินใจ ในส่วนของการตัดสินใจ ประกอบด้วย 2 ส่วนย่อย คือ

มาตรฐานหรือเกณฑ์ ซึ่งเป็นสิ่งที่กำหนดขึ้นเพื่อเตรียมไว้เปรียบเทียบกับผลที่เกิดขึ้นจริงว่าจะมีคุณภาพอยู่ในระดับใด

การตัดสินใจ เป็นการนำสารสนเทศจากการเปรียบเทียบมาตัดสินใจเกี่ยวกับสิ่งที่ประเมิน

การประเมินตามรูปแบบของสเตก จะได้สารสนเทศครอบคลุมกว่ารูปแบบของไทเลอร์ แต่การประเมินก็ยุ่งยากกว่าเพราะต้องพิจารณาสาระต่าง ๆ ของสิ่งที่จะประเมินมากกว่า

3. รูปแบบการประเมินที่ช่วยในการตัดสินใจ

สตีฟเฟิล บีม Stufflebeam (1997) จำเนียร สุขหลาย (2544) ได้พัฒนารูปแบบการประเมินที่ช่วยในการตัดสินใจ (Cipp model) โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์สิ่งที่จะประเมินอย่างครอบคลุม เพื่อให้ได้สารสนเทศที่เป็นประโยชน์ในการตัดสินใจทางเลือกต่าง ๆ ของผู้บริหารที่เรียกว่า รูปแบบการประเมิน CIPP (Context input process product evaluation model) ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1965 และมีการปรับปรุงมาเรื่อย ๆ จนกระทั่งล่าสุด ในปี ค.ศ. 2003 ซึ่งสามารถใช้กับการประเมินโครงการ แผนบุคลากร ผลิตภัณฑ์ องค์กรและระบบต่าง ๆ ได้ Stufflebeam (1997) โดยใช้วิธีการเชิงระบบการใช้รูปแบบการประเมิน CIPP อย่างถูกต้องและก่อประโยชน์สูงสุด ต้องลงมือประเมินตั้งแต่ก่อนเริ่มงาน ขณะดำเนินงานและการประเมินหลังจากสิ้นสุดการดำเนินงานแล้ว

รูปแบบการประเมิน CIPP แบ่งการประเมินออกเป็น 4 ส่วน ตามลำดับพัฒนาการของการดำเนินโครงการ 3 ระยะ ดังต่อไปนี้

3.1 การประเมินก่อนเริ่มดำเนินงาน การประเมินในช่วงนี้ จะเป็นเพื่อวางแผนอันเป็นการกำหนดวัตถุประสงค์ และวิธีการดำเนินงานจัดทำสิ่งต่าง ๆ อาจเป็นโครงการกิจกรรมหลักสูตรซึ่งจะทำการประเมินใน 2 ส่วน คือ

การประเมินบริบท (Context evaluation) การประเมินบริบทเป็นการประเมินความต้องการจำเป็นเพื่อกำหนดการดำเนินงานโดยประเมินสภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ตลอดจน

ปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น วิธีการประเมินจะใช้การบรรยายและเปรียบเทียบปัจจัยนำเข้าที่ได้รับจริงกับสิ่งที่คาดหวัง บริบทของสังคม เศรษฐกิจ การเมืองที่คาดหวังกับที่เป็นจริง รวมทั้ง วิเคราะห์สาเหตุของความไม่สอดคล้องระหว่างความเป็นจริงและสิ่งที่คาดหวังกับที่เป็นจริง

การประเมินปัจจัยนำเข้า (Input evaluation) เป็นการตรวจสอบความพร้อมด้านทรัพยากรที่จะใช้ในการดำเนินโครงการ ทั้งปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนระบบบริหารจัดการที่วางแผนไว้ เพื่อวิเคราะห์และกำหนดทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ที่จะทำให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ภายใต้ทรัพยากรที่มีอยู่ วิธีการประเมินใช้การบรรยายและวิเคราะห์ทรัพยากรที่มีอยู่ รวมถึงกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานที่เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

การประเมินในข้อนี้นำไปสู่การวางแผน ซึ่งควรมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมของสิ่งที่จะดำเนินการ โดยพิจารณาความสอดคล้อง ความสมบูรณ์ ประสิทธิภาพ ความเหมาะสมของการบริหาร ผลกระทบและความเป็นธรรม ความเป็นไปได้ทั้งด้านแผนงาน แผนเงิน และแผนกำลังคน ฯลฯ

3.2 การประเมินระหว่างดำเนินงาน โครงการ (Process evaluation) เป็นการประเมินกระบวนการนั่นเอง อันเป็นการศึกษาจุดอ่อนจุดแข็ง ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินโครงการ สาเหตุที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการตามแผนได้ เพื่อจัดหาระบบเพื่อปรับปรุงการดำเนินโครงการได้อย่างทันที่ การประเมินขั้นตอนนี้จึงมีบทบาทสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการ

3.3 การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ (Product evaluation) เป็นการประเมินผลผลิตของโครงการ เพื่อจะตอบคำถามให้ได้ว่าการดำเนินโครงการประสบความสำเร็จ ตามแผนที่วางไว้หรือไม่ ผลผลิตเป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือไม่ คู่มีค่าหรือไม่ การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการจะพิจารณาผลลัพธ์ผลกระทบของโครงการทุก ๆ ด้าน ซึ่งมักใช้เทคนิคการติดตามผลหรือประเมินผลด้วยการติดตามหลังโครงการเสร็จ หรือศึกษาย้อนรอย (Follow up study หรือ Tracer study) ผลการประเมินจะให้สารสนเทศเพื่อการตัดสินใจเกี่ยวกับอนาคตของโครงการว่าควรจะคงปรับขยายโครงการหรือควรหยุดโครงการตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือควรยกฐานะเป็นโครงการประจำเป็นต้น

การประเมินโดยใช้รูปแบบ CIPP จำเนียร สุขหลาย (2544) เป็นที่นิยมใช้กันแพร่หลายมากที่สุด โดยเฉพาะการประเมินโครงการต่าง ๆ เพราะว่าเป็นการประเมินให้สารสนเทศที่ครอบคลุม มีการพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ประกอบด้วย อย่างไรก็ตามบางครั้งมีการนำรูปแบบการประเมินแบบนี้ไปใช้ โดยไม่ครบตามขั้นตอนด้วยการตัดการประเมินบริบทออก ทำให้สารสนเทศที่ได้ลดคุณค่าลง และมีผลต่อการตัดสินใจได้ ซึ่งในการประเมินครั้งนี้จะใช้รูปแบบนี้

เนื่องจากการประเมินที่ครอบคลุมตั้งแต่เริ่ม โครงการจนถึงสิ้นสุดโครงการ เป็นการประเมินที่เป็นระบบง่ายต่อการเข้าใจและการนำไปปฏิบัติ และได้สารสนเทศที่ครอบคลุม โดยประเมินควบคู่กันไปกับการดำเนินโครงการ เพื่อมุ่งหวังที่จะนำผลที่ได้จากการประเมินไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในการปรับปรุงโครงการต่อไป

นอกจากนี้ รีดริคต์ เอกจิตตพิเชษฐ (2554) ได้กล่าวถึง รูปแบบการประเมินซิปป์ เป็นการนำเสนอโดยสตีฟเฟิลบีม Stufflebeam (1997) และคณะซึ่งเป็นสมาชิกในสมาคม Phi delta kappa ทั้งนี้ สตีฟเฟิลบีมให้ความหมายของการประเมินว่า หมายถึง “ กระบวนการวิเคราะห์เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการตัดสินใจต่อทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่”

คำว่า CIPP มาจากคำย่อของส่วนประกอบต่าง ๆ ของโครงการที่จะทำการประเมิน ได้แก่

Context evaluation: การประเมินสถานะแวดล้อมของโครงการ หมายถึง การประเมินเกี่ยวกับสิ่งที่จะเป็นส่วนสำคัญในการช่วยกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ เป็นสิ่งที่อยู่ภายนอกโครงการแต่มีผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ ได้แก่ ความต้องการของชุมชนและกลุ่มเป้าหมายที่จะรับบริการจากโครงการ จำนวนประชากร กระแสทิศทางของสังคมและการเมือง สภาพเศรษฐกิจและปัญหาของชุมชน ตลอดจนนโยบายของหน่วยงานระดับบนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

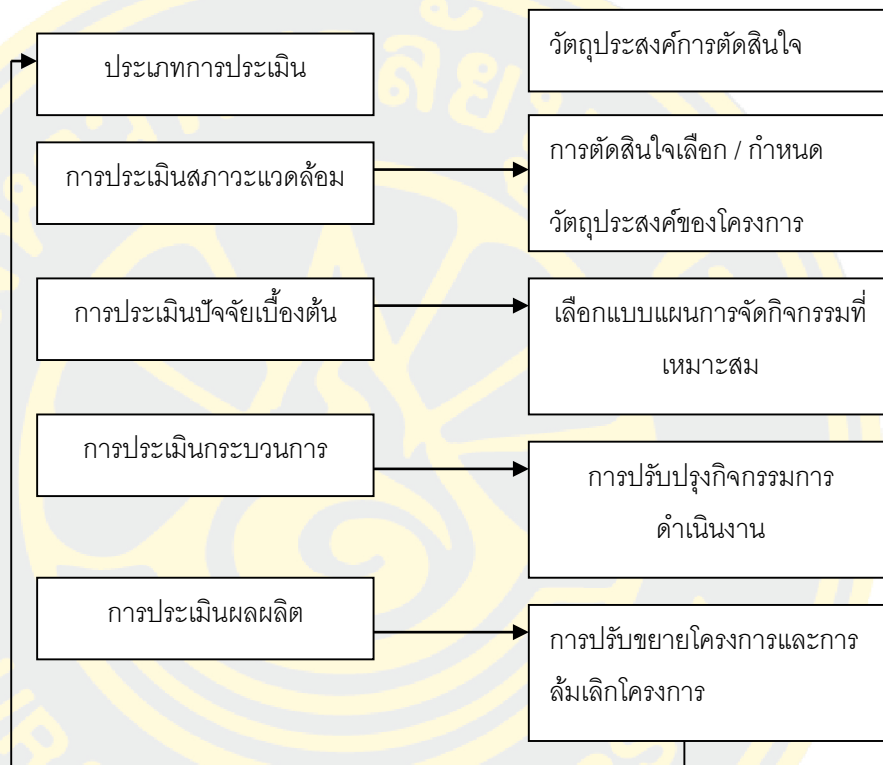
Input evaluation: การประเมินปัจจัยนำเข้าของโครงการ หมายถึง การประเมินทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการนำมาใช้ในการดำเนินโครงการ กำลังคนหรือจำนวนบุคคลที่ต้องใช้งบประมาณและแหล่งเงินทุนสนับสนุน วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ อาคารสถานที่ เครื่องมือและครุภัณฑ์ การประเมินปัจจัยนำเข้าจะช่วยในการพิจารณาตัดสินใจว่าโครงการนั้น ๆ มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติที่จะทำให้วัตถุประสงค์ของโครงการบรรลุหรือไม่และช่วยให้เกิด การวางแผนการจัดกิจกรรมของโครงการได้อย่างเหมาะสม

Process evaluation: การประเมินกระบวนการดำเนินงานของโครงการ หมายถึง การประเมินเกี่ยวกับวิธีการจัดกิจกรรมของโครงการ การนำปัจจัยเข้ามามีเหมาะสมมากน้อยเพียงใด เป็นไปตามลำดับขั้นตอนหรือไม่ กิจกรรมที่จัดขึ้นจะก่อให้เกิดการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการหรือมีอุปสรรคใด ๆ เกิดขึ้น เพื่อที่จะได้นำผลการประเมินมาปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานให้รัดกุมมีประสิทธิภาพมากขึ้น

Product evaluation: การประเมินผลผลิตของโครงการ หมายถึง การประเมินเกี่ยวกับผลที่ได้รับทั้งหมดจากการดำเนินโครงการว่าได้ผลมากน้อยเพียงใด เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการที่กำหนดไว้หรือไม่ การประเมินผลผลิตจะมีการนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ที่จะเป็นตัวบ่งชี้ความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ การประเมินในส่วนนี้มี

วัตถุประสงค์เพื่อการตัดสินใจปรับปรุงขยายโครงการนำไปใช้ต่อเนื่องต่อไป และเพื่อล้้มเลิกโครงการ

โดยสรุปการประเมินโครงการในแต่ละส่วนมีความสัมพันธ์กันกับวัตถุประสงค์ของการประเมินและการตัดสินใจดังภาพประกอบที่ 3

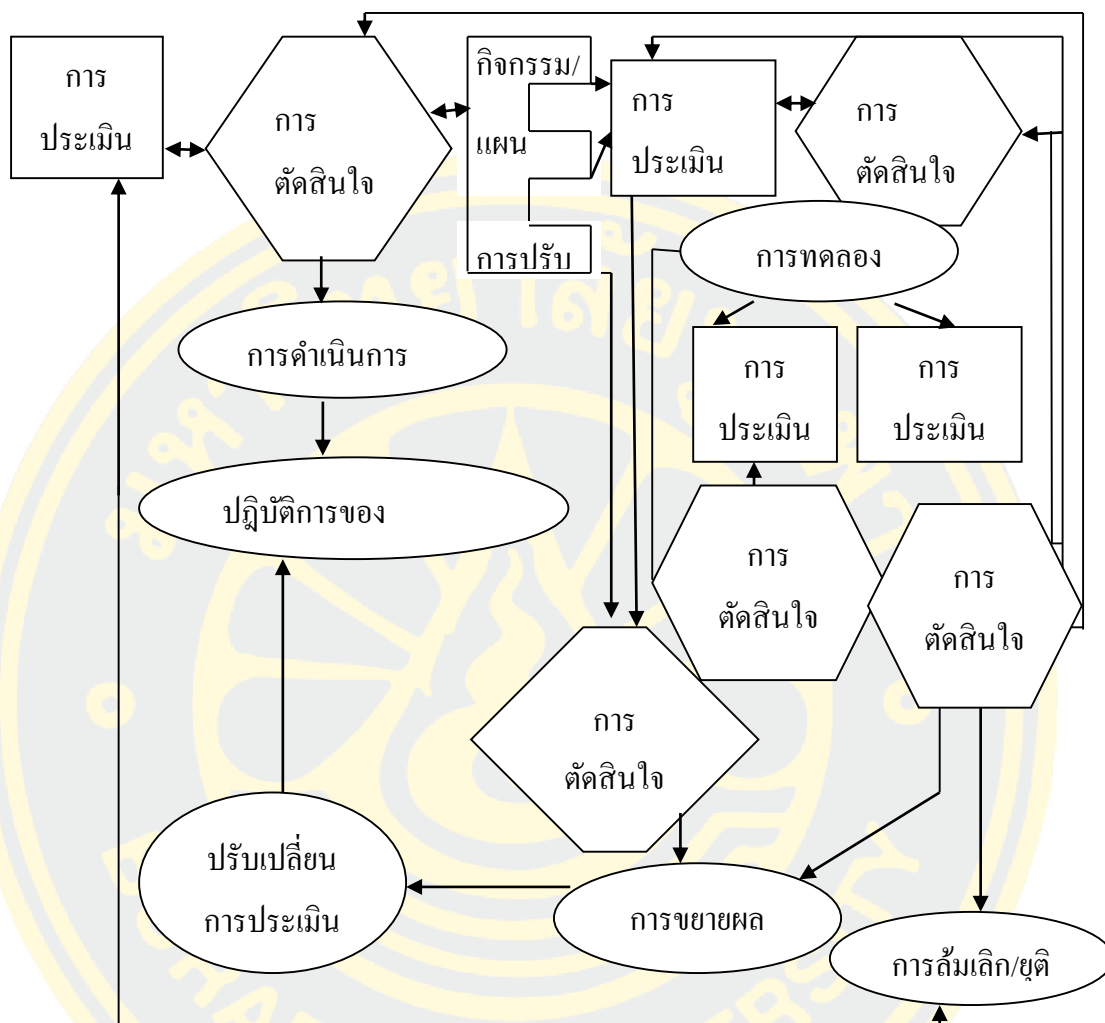


ภาพที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ของการประเมินโครงการและการตัดสินใจ

อย่างไรก็ตามรูปแบบการประเมินซิปปีนี้ ภายหลังจากได้มีนักประเมินผลโครงการได้ปรับปรุงยุคนำเอาการประเมินผลกระทบโครงการ (Impact evaluation) เข้ามาร่วมด้วย จึงกลายเป็นรูปแบบการประเมินCIPPI

Impact evaluation: การประเมินผลกระทบของโครงการ หมายถึง การประเมินผลที่เกิดขึ้นต่อเนื่องจากผลผลิตของโครงการ หรือผลผลิตของโครงการก่อให้เกิดผลอื่น ๆ ตามมา ซึ่งผลอื่น ๆ นี้เราได้กำหนดหรือระบุไว้ในวัตถุประสงค์ของโครงการ ผลกระทบของโครงการอาจเป็นได้ทั้งทางบวกและทางลบ

จากแนวคิดการประเมินที่สตัฟเฟิลบีมและคณะได้เสนอไว้ ได้สร้างรูปแบบ การประเมิน CIPP (จำเนียร สุขหลาย, 2544) ทั้งระบบ ดังภาพประกอบที่ 4



ภาพที่ 4 รูปแบบการประเมินซิปป์ (CIPP Model)

จากแผนภูมิรูปแบบการประเมินซิปป์นั้น แสดงให้เห็นว่า การประเมินผลโครงการเป็นกระบวนการที่ต้องกระทำกันอย่างเป็นระบบ ซึ่งการประเมินในแต่ละส่วนก็มีวัตถุประสงค์การประเมินต่างกันและก่อให้เกิดกิจกรรมสืบเนื่องจากการประเมินต่างกันตามไปด้วย

1. ประเภทของการประเมินโครงการ

การประเมินโครงการ แบ่งได้หลายประเภท เช่น แบ่งตามวัตถุประสงค์การประเมินแบ่งตามช่วงเวลาของการประเมิน แบ่งตามผู้ประเมินและแบ่งตามมิติการประเมิน ในที่นี้ พิสนุ ฟองศรี (2549) ได้แบ่งประเภทการประเมินโครงการตามเกณฑ์ช่วงเวลาไว้ดังนี้

การประเมินก่อนดำเนินโครงการ

ลักษณะของการประเมินก่อนดำเนินโครงการ เป็นการประเมินก่อนที่โครงการจะดำเนินการเพื่อหาข้อมูลมาตัดสินใจว่า จะปรับเปลี่ยนดำเนินการแบบโครงการนำร่อง หรือดำเนินโครงการเต็มหรือระดับโครงการ ซึ่งมีลักษณะสำคัญ คือ เป็นการประเมินเพื่อศึกษาความเหมาะสมที่จะดำเนินโครงการ มุ่งตรวจสอบความจำเป็น ความเป็นไปได้ ความพร้อมหรือปัจจัยนำเข้า โดยนำข้อมูลมาตัดสินใจวางแผนว่าจะดำเนินโครงการหรือไม่อย่างไร เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและผู้เกี่ยวข้อง

1. ประเมินในขณะที่ยังไม่ดำเนินโครงการ ซึ่งมักจะเป็นการเตรียมดำเนินโครงการครั้งแรก หรือเป็นโครงการที่หยุดไปแล้วระยะหนึ่ง จะเริ่มดำเนินการใหม่อีก ในครั้งต่อไป เช่น โครงการฝึกอบรม อาชีพสตรี ซึ่งยังไม่เคยทำในพื้นที่นั้น ๆ หรือโครงการพัฒนาผู้บริหารให้ได้รับวุฒิต่าง ๆ เมื่อเห็นว่าผู้บริหารเกือบทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ผ่านการฝึกอบรมแล้ว ก็อาจหยุดไปสักระยะหนึ่งเมื่อมีผู้บริหารรุ่นใหม่ เพิ่มขึ้นก็อาจประเมินว่าควรจะเริ่มโครงการอีกครั้งหรือไม่
2. ประเมินเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยเป็นการตรวจสอบว่าจำเป็นต้องจัดทำโครงการหรือไม่ ถ้าจะทำได้มีความเป็นไปได้หรือความพร้อมของทรัพยากร หรือปัจจัยนำเข้าแค่ไหน สภาพแวดล้อมต่าง ๆ เอื้อหรือเป็นอุปสรรคหรือไม่อย่างไร
3. ประเมินเพื่อหาสารสนเทศในการตัดสินใจวางแผน สารสนเทศที่ได้จากการประเมินก่อนดำเนินโครงการจะมีประโยชน์ในการตัดสินใจวางแผนเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ให้เหมาะสมเพียงพอ อันจะเอื้อต่อความสำเร็จของโครงการถ้าจะนำโครงการไปดำเนินการจริง

การประเมินระหว่างดำเนินโครงการ

ลักษณะของการประเมินระหว่างดำเนินโครงการ เป็นการประเมินในระหว่างที่โครงการดำเนินการอยู่ เพื่อหาข้อมูลมาตัดสินใจปรับปรุง เปลี่ยนแปลงการปฏิบัติการโครงการในระยะต่อไปให้บรรลุวัตถุประสงค์และมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งมีลักษณะสำคัญ คือ เป็นการประเมินขณะดำเนินโครงการ เพื่อศึกษากระบวนการดำเนินงาน มุ่งนำข้อมูลมาใช้ประกอบการตัดสินใจ ปรับปรุงกิจกรรม และตรวจสอบความก้าวหน้าตามวัตถุประสงค์ของโครงการ ซึ่งมีสาระโดยสรุปดังนี้ สุพักตร์ พิบูลย์ และกานดา นาคะเวช (2545)

1. ประเมินในขณะที่โครงการดำเนินอยู่ ซึ่งอาจเป็นการดำเนินโครงการครั้งแรกหรือเป็นโครงการต่อเนื่อง หรือโครงการประจำแต่ละปีงบประมาณ ตามระยะเวลาเป็นช่วง ๆ เช่น โครงการฝึกอบรมเป็นรุ่น ๆ ตามหลักสูตรต่าง ๆ ซึ่งมีแนวโน้มจะดำเนินการต่อไปเรื่อย ๆ โอกาสจะยุติโครงการมีน้อย การประเมินจึงเป็นการประเมินความก้าวหน้า

2. ประเมินเพื่อศึกษากระบวนการดำเนินงานตามโครงการ ซึ่งเป็นการตรวจสอบว่า กิจกรรมต่าง ๆ เป็นไปตามแผนหรือไม่ ทั้งในระยะเวลา งบประมาณ เป้าหมาย ปัญหาต่าง ๆ เพื่อนำผลมาปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานในระยะหรือช่วงต่อ ๆ ไป

3. ประเมินเพื่อหาสารสนเทศประกอบการตัดสินใจ สารสนเทศที่ได้จากกระบวนการดำเนินงานจะนำไปสู่การปรับปรุงการดำเนินงานเองและส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ได้ เช่น รายละเอียดต่าง ๆ ของโครงการ ความพร้อมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เป็นต้น

4. ประเมินเพื่อนำมาตรวจสอบ ความก้าวหน้าของผลการดำเนินโครงการ นอกจากนี้จะประเมินตามข้อ 2 แล้ว จะมีการตรวจสอบถึงผลที่จะได้ว่ามีแนวโน้มเป็นอย่างไร โดยอาจตรวจสอบทั้งเชิงปริมาณ และคุณภาพเพื่อปรับการดำเนินงานให้เอื้อต่อความสำเร็จของโครงการ

การประเมินเมื่อสิ้นสุดโครงการ

ลักษณะของการประเมินเมื่อสิ้นสุดโครงการ เป็นการประเมินหลังจากโครงการสิ้นสุดแล้ว เพื่อศึกษาผลการดำเนินโครงการว่ามีประสิทธิภาพประสิทธิผลหรือผล ทั้งทางตรงทางอ้อมอย่างไร สารสนเทศที่ได้จึงเน้นใช้ตัดสินใจ เลิก หยุด หรือดำเนินการต่ออย่างต่อเนื่องหรือดำเนินการใหม่ในโอกาสต่อไป ลักษณะสำคัญของการประเมินผลโครงการมีสาระโดยสรุปดังนี้

1. ประเมินเมื่อโครงการสิ้นสุด ซึ่งอาจเป็นสิ้นสุดโครงการตามระยะเวลาที่กำหนดหรือสิ้นสุดระยะช่วงต่อตามปีงบประมาณ เช่น โครงการติดตามการทำงานของนักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาแต่ละปีงบประมาณหรือโครงการพัฒนาศักยภาพกองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมือง โดยการให้ทุนนักศึกษาเข้าศึกษาตามหลักสูตรประกาศนียบัตรบัณฑิตกองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมือง

2. ประเมินเพื่อมุ่งศึกษาผลการดำเนินงานโครงการ ซึ่งจะตรวจสอบว่าผลต่าง ๆ ที่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการหรือไม่ มีผลลัพธ์มีผลกระทบทั้งทางบวกทางลบอย่างไร มีประสิทธิภาพหรือความคุ้มค่าเพียงใด เพื่อให้ได้ข้อสรุปผลการดำเนินงานของโครงการ

3. ประเมินเพื่อตัดสินใจอนาคตโครงการ โดยพิจารณาว่าจะเลิก หยุด ดำเนินการโครงการต่อไป หรือขยายโครงการ สารสนเทศที่ได้จากการสรุปจะนำมาประกอบการตัดสินใจของผู้บริหารและผู้เกี่ยวข้องว่าจะเลิก หยุดไว้ชั่วคราว ดำเนินการต่อโดยอาจปรับ ลด เพิ่ม ขยาย ฯลฯ โครงการ

การประเมินประสิทธิภาพ

การประเมินโครงการโดยทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทยที่ผ่านมา ยังจำกัดอยู่แต่เพียงการประเมินผลผลิต โดยมุ่งที่จะทราบความสำเร็จหรือความล้มเหลวของโครงการเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ให้บริการหรือผู้ให้ทุนในการยุติหรือขยายโครงการ

แต่ในปัจจุบันนักประเมินและผู้บริหารโครงการ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมิน ประสิทธิภาพของโครงการด้วย โดยถือว่าเป็นประเภทของการประเมินที่จำเป็นสำหรับโครงการ บริการทั่วไป เพราะจะช่วยเสริมให้โครงการเหล่านั้น สามารถดำเนินการอย่างสอดคล้องกับ สภาพการณ์ของสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงการที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาท้องถิ่น หรือ โครงการที่เป็นตัวกำหนดเกณฑ์สำคัญสำหรับประกันโครงการขนาดใหญ่ระดับชาติ ที่จะไม่ต้อง สูญเสียทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดโดยไม่จำเป็น การดำเนินโครงการบริการสังคมนั้น จะไม่มุ่งแต่ เพียงความสำเร็จของโครงการเท่านั้น แต่จะต้องให้คุ้มค่าในเชิงของประสิทธิภาพด้วย

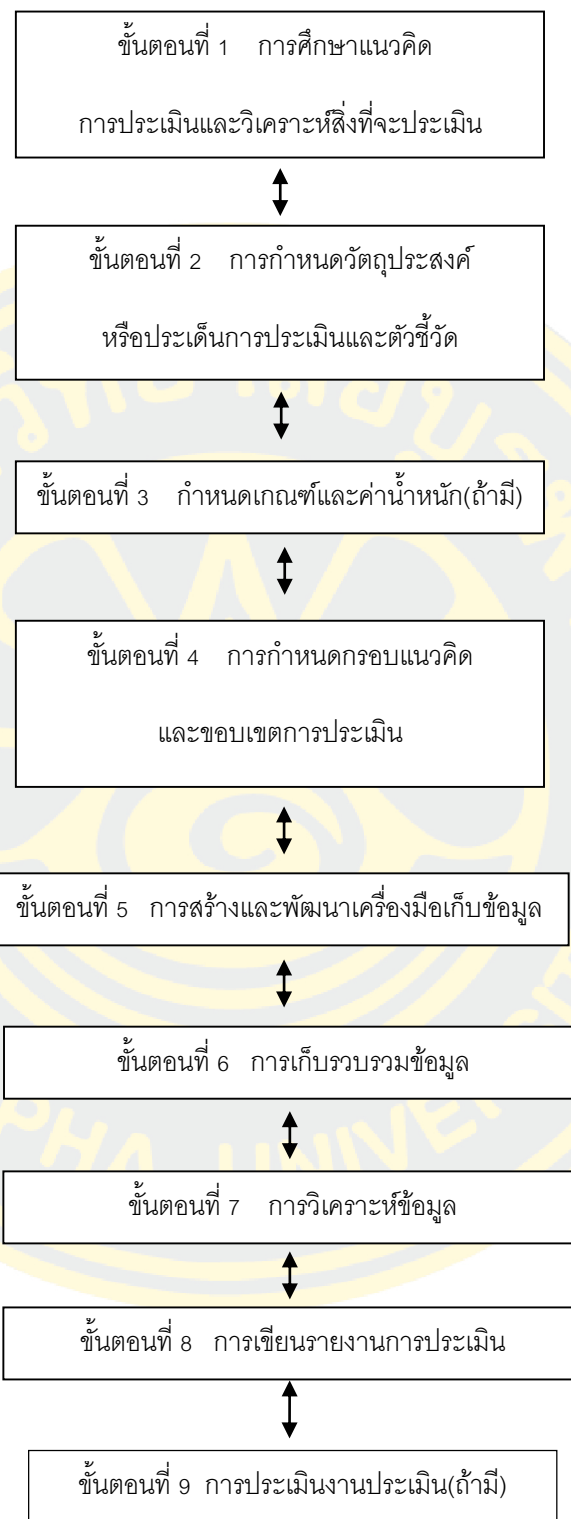
โดยปกติการประเมินประสิทธิภาพของโครงการมักจะเริ่มจากคำถามต่าง ๆ กัน เช่น

1. ความสำเร็จของโครงการนั้น ๆ เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายแล้วมีความเหมาะสมหรือไม่
2. ผลผลิตของโครงการเกิดจากปัจจัยที่ลงทุนไปใช่หรือไม่
3. โครงการนี้มีผลผลิตสูงกว่าโครงการอื่น ๆ เมื่อลงทุนเท่ากันหรือไม่ และเพราะเหตุใด เยาวดี ราชชัญกุล วิบูลย์ศรี (2546)

จากที่กล่าวมาถึงประเภทของการประเมินโครงการ สรุปได้ว่าในการประเมินโครงการ สามารถประเมินได้ตั้งแต่ ก่อนดำเนินโครงการ ซึ่งต้องทำก่อนเริ่ม ระหว่างดำเนินโครงการซึ่งเป็นการนำโครงการสู่กระบวนการปฏิบัติ โดยประเมินในประเด็นที่สำคัญคือ ประเมินกระบวนการ ความก้าวหน้าของโครงการ และประเมินเมื่อสิ้นสุดโครงการ ต้องทำเมื่อโครงการสิ้นสุดแล้ว โดยประเมินในประเด็น ผลผลิต/ ผลลัพธ์ และผลกระทบ

1. ขั้นตอนการประเมินโครงการ

การประเมินโครงการมีขั้นตอนเช่นเดียวกับการประเมินสิ่งอื่น ๆ ซึ่งในที่นี้เห็นว่าควร เป็น 8 ขั้นตอนไม่ว่าจะเป็นการประเมินก่อนระหว่าง หรือสิ้นสุดโครงการก็ตาม และถ้ามีการ ประเมินงานประเมินโครงการด้วยก็จะเป็น 9 ขั้นตอน คือ เป็นการตรวจสอบผลการประเมินนั่นเอง ในขั้นตอนต่าง ๆ ทั้ง 8 ขั้นตอน อาจมีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมได้ เช่น บางขั้นตอนอาจมี รายละเอียดแตกต่างกันบ้างตามลักษณะของโครงการที่จะประเมินและปัจจัยอื่น ๆ บางขั้นตอนก็มีความเชื่อมโยงสัมพันธ์กันบางขั้นตอนก็อาจบูรรวมกันได้ บางขั้นตอนก็อาจสลับกันได้ ฯลฯ เป็นต้น เพียงแต่ปรับให้เป็นการประเมินโครงการ สำหรับสาระโดยสรุปของขั้นตอนทั้ง 8 มีดังนี้ และถ้ามีการประเมินงานประเมินก็จะถือว่าเป็นขั้นตอนที่ 9 แสดงดังภาพที่ 1 พิศณุ พงศ์ศรี (2549)



ภาพที่ 5 ขั้นตอนการประเมิน (พิชญ พงศ์ศรี, 2549)

จากภาพประกอบที่ 1 บางขั้นตอนจะมีความเกี่ยวเนื่องหรือเชื่อมกับขั้นตอนต่างอื่น ๆ เช่น ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์ หรือประเด็นการประเมินกับขั้นตอนการศึกษาแนวคิดและวิเคราะห์สิ่งที่ประเมิน อาจใช้ขั้นตอนไหนก่อนก็ได้และจะส่งผลต่อกันด้วย หรือขั้นตอนที่ 1-3 จะนำไปสู่ขั้นตอนที่ 4 เป็นต้น

1. การศึกษาแนวคิดการประเมินและศึกษาวิเคราะห์โครงการพร้อมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
การจะประเมินสิ่งใดหรือประเมินโครงการ ผู้ประเมินต้องศึกษาแนวคิดการประเมินโครงการและสาระที่เกี่ยวข้อง หลังจากนั้นก็ต้องศึกษาวิเคราะห์โครงการที่จะประเมินและแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ทั้งจากเอกสาร บุคคลที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อสรุปนำไปกำหนดเป็นวัตถุประสงค์หรือประเด็นการประเมิน และพัฒนาตัวชี้วัดในขั้นตอนต่อไป โดยยังไม่ลงมือทำอะไรเป็นหลักเป็นฐาน จะเริ่มลงมือเขียนหรือปฏิบัติการเตรียมการประเมินโครงการเบื้องต้น ในขั้นที่ 2 ต่อไป

2. การกำหนดวัตถุประสงค์หรือประเด็นการประเมินและตัวชี้วัด

ในขั้นตอนนี้ นำผลสรุปจากการศึกษาของขั้นตอนที่ 1 มากำหนดวัตถุประสงค์ หรือประเด็นการประเมิน เมื่อได้วัตถุประสงค์หรือประเด็นการประเมินที่ชัดเจน คงที่แล้ว ก็จะเป็นตัวตั้งให้นำไปพัฒนาตัวชี้วัด ซึ่งวัตถุประสงค์หรือประเด็นการประเมินอาจได้จากวัตถุประสงค์โครงการ รูปแบบการประเมินความต้องการของผู้ใช้ผลการประเมิน หรือผู้ว่าจ้าง หรือผู้บังคับบัญชา หรือผู้ร้องขอ ฯลฯ ให้ประเมินประสบการณ์ของผู้ประเมินเอง หรือได้จากการร่วมกันกำหนดของผู้เกี่ยวข้อง ฯลฯ โดยอาจได้จากหลาย ๆ แหล่งร่วมกันก็ได้

การกำหนดวัตถุประสงค์ หรือประเด็นการประเมิน ถ้าจะให้สะดวกรวดเร็วแบบอาหารกึ่งสำเร็จรูป ก็สามารถใช้รูปแบบการประเมินที่กำหนดประเด็นการประเมินมาให้แล้วก็ได้ เช่น รูปแบบ CIPP และรูปแบบของ Kirkpatrick เป็นต้น แต่ก็ต้องประเมินให้ครบตามข้อกำหนดของรูปแบบ คล้ายกับต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของรูปแบบ คล้ายกับต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่กำหนดเข้าทำนองง่ายตอนแรกแต่อาจยุ่งยากตอนหลัง ซึ่งจากประสบการณ์พบว่านักประเมินที่ชำนาญมักจะไม่ใช่รูปแบบการประเมินเพราะจะทำให้มีความยืดหยุ่นน้อย

เมื่อได้วัตถุประสงค์หรือประเด็นการประเมินแล้วก็จะใช้เป็นกรอบในการเลือกพัฒนาหรือสร้างตัวชี้วัด ซึ่งในทางปฏิบัติตัวชี้วัดสำหรับการประเมินโครงการยังมีไม่เพียงพอ หรือไม่ตรงกับโครงการที่จะประเมิน ผู้ประเมินจะต้องพัฒนาด้วยการปรับให้สอดคล้องกับโครงการที่จะประเมิน หรือสร้างขึ้นใหม่ ซึ่งตัวชี้วัดที่ได้จะเป็นตัวตั้งในการกำหนดเกณฑ์ค่าน้ำหนัก (ถ้ามี) แหล่งข้อมูล เครื่องมือและการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนั้นถ้าตัวชี้วัดไม่ชัดเจนพอก็จะส่งผลต่อการเตรียมงานในขั้นต่อไปได้ บางครั้งต้องกลับมาปรับตัวชี้วัดใหม่ก็มี

1. การกำหนดเกณฑ์และค่าน้ำหนัก (ถ้ามี)

คำว่าเกณฑ์ในที่นี้ หมายถึง เกณฑ์การตัดสิน ส่วนค่าน้ำหนัก หมายถึงระดับความสำคัญของแต่ละประเด็นการประเมินและตัวชี้วัด ซึ่งยิ่งเกณฑ์มีความละเอียดและค่าน้ำหนักสอดคล้องกับสภาพโครงการเท่าไร สารสนเทศจากการประเมินก็ยิ่งครอบคลุมชัดเจนมากขึ้นเท่านั้น แม้จะต้องแลกกับความยุ่งยากบ้างก็ตาม เช่นเดียวกับความละเอียดของจอภาพ เครื่องรับโทรทัศน์ โทรศัพท์ หรือจอคอมพิวเตอร์ ที่มีรายละเอียดเป็นพิกเซล (Pixel) ยิ่งจำนวนพิกเซลมากก็ยิ่งชัดมากแต่ราคาที่สูงขึ้น

ในการกำหนดเกณฑ์และค่าน้ำหนักนั้น อาจแยกได้เป็น 4 ระดับ เรียงตามลำดับความละเอียดจากน้อยไปหามาก คือ ตั้งแต่ไม่กำหนดเกณฑ์ตัดสินเลย มีแต่เกณฑ์ในการตัดสินเพียง 2 ระดับ คือ ผ่านกับไม่ผ่าน มีเกณฑ์ตัดสินเพียง 2 ระดับ และกำหนดค่าน้ำหนักของตัวชี้วัดและสุดท้ายคือเกณฑ์ตัดสินมากกว่า 2 ระดับ และมีค่าน้ำหนัก

2. การกำหนดกรอบแนวคิดและขอบเขตการประเมิน

เมื่อได้วัตถุประสงค์หรือประเด็นการประเมิน ตัวชี้วัด เกณฑ์ และค่าน้ำหนัก(ถ้ามี) แล้วนำมารวมกันเป็นกรอบแนวคิดการประเมิน ซึ่งอย่างน้อยต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญ คือ ประเด็นการประเมินกับตัวชี้วัด ถ้าจะให้ละเอียดยิ่งขึ้น ก็กำหนดเกณฑ์และค่าน้ำหนัก โดยเกณฑ์อาจจะกำหนดไว้มากกว่า 2 ระดับ

จากสาระหรือองค์ประกอบสำคัญของกรอบแนวคิดของการประเมิน จะนำไปสู่การกำหนดขอบเขตการประเมินที่สอดคล้องกับกรอบแนวคิด เกี่ยวกับกลุ่มผู้ให้ข้อมูล เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล และอาจกำหนดองค์ประกอบอื่น ๆ เช่น พื้นที่ เวลา และแนวทางการเก็บข้อมูล ฯลฯ เพิ่มเติมได้ตามต้องการ

3. การสร้างและพัฒนาเครื่องมือเก็บข้อมูล

การประเมินต้องตัดสินใจผลจากสารสนเทศที่เก็บมาได้ โดยใช้เครื่องมือต่าง ๆ ตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ ซึ่งโครงการแต่ละโครงการจะมีลักษณะเฉพาะและมีความแตกต่างกันมากจึงยากที่จะใช้เครื่องมือของผู้ที่สร้างหรือพัฒนาไว้ได้ อย่างน้อยก็ต้องนำมาปรับบ้าง ยกเว้นเครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ที่มีมาตรฐานเหมือนกันมาปรับใช้ได้เลย ส่วนเครื่องมือทางสังคมศาสตร์ เช่น แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์แบบสังเกต มักจะต้องปรับหรือสร้างใหม่เสมอ เมื่อสร้างแล้วถ้าเป็นไปได้ก็ควรพัฒนาคุณภาพของเครื่องมือด้วย

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเตรียมปฏิบัติการประเมิน ตามขั้นตอนที่ 1-5 เป็นการศึกษาและเตรียมการจะประเมิน ส่วนขั้นตอนนี้เป็นารเริ่มปฏิบัติจริงในภาคสนาม โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการ

ต่าง ๆ เช่น สอบถาม สัมภาษณ์ สังเกต ถ้าเป็นกรณีข้อมูลเชิงคุณภาพก็อาจใช้เทคนิคต่าง ๆ เพิ่มเติม เช่น การสัมภาษณ์กลุ่มแบบเจาะจง (Focus group interview) และการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant observation)

5. การสร้างและพัฒนาเครื่องมือเก็บข้อมูล

การประเมินเป็นการตัดสินใจโดยอาศัยสารสนเทศ สรุปผลการวิเคราะห์โดยเก็บรวบรวม ข้อมูลจากแหล่งการประเมินมีลักษณะเฉพาะกว่าการวิจัย นักประเมินมักจะต้องสร้างและพัฒนาเครื่องมือขึ้นเอง เครื่องมือส่วนใหญ่ ได้แก่ แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ แบบสังเกต ซึ่งต้องสร้างตามหลักวิชาการ โดยมีที่มา ชัดเจนจากแนวคิด ทฤษฎี หรือวัตถุประสงค์ สาระเนื้อหาวิชา เป็นต้น เมื่อสร้างแล้วต้องมีการพัฒนาเครื่องมือ ตามขั้นตอนการหาคุณภาพของเครื่องมือ เพื่อให้เครื่องมือมีคุณภาพสูงสุดส่งผลต่อคุณภาพข้อมูลและ ความน่าเชื่อถือสารสนเทศที่จะได้รับ

6. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเตรียมปฏิบัติการประเมินตามขั้นตอนที่ 5 จะนำ มาใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจริงในภาคสนาม อาจนับได้ว่า ขั้นตอนที่ 1-5 เป็นการศึกษาและเตรียมการจะประเมิน ส่วนขั้นตอนนี้เป็น การเริ่มปฏิบัติจริงในภาคสนามโดยการ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น สอบถาม สัมภาษณ์ สังเกต ถ้าเป็นกรณีข้อมูลเชิงคุณภาพก็อาจใช้เทคนิค ต่าง ๆ เพิ่มเติม เช่น การสัมภาษณ์ กลุ่ม แบบเจาะจง (Focus group interview) และการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant observation) เป็นต้น

7. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการประเมินโครงการจะง่ายกว่าการวิจัย เพราะมักจะใช้สถิติ พื้นฐานง่าย ๆ เช่น จำนวนนับ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน อาจจะมีที่ยากขึ้น บ้างก็คือสถิติที่ใช้ทดสอบ ซึ่งมักจะ เป็นการทดสอบที (t-test) และสถิติที่ใช้หาคุณภาพเครื่องมือ เช่น การหาค่าความเที่ยงตรงโดยใช้สูตร KR-20 หรือสูตร (C) ของครอนบัก (Crobach) เป็นต้น

8. การเขียนรายงานการประเมิน

รายงานการประเมินโครงการที่สมบูรณ์ จะมีโครงสร้างคล้ายกับรายงานการวิจัยหรือวิทยานิพนธ์ คือมีส่วนนำ ส่วนที่เป็นเนื้อหา 5 บท และส่วนท้าย ซึ่งจะเป็นภาคผนวกต่าง ๆ ข้อแตกต่างที่สำคัญก็คือ การรายงานการประเมินจะเสนอแก่ผู้เกี่ยวข้องกับโครงการมากกว่าเผยแพร่แก่บุคคลหรือหน่วยงานทั่วไป เหมือนกับรายงานการวิจัยหรือวิทยานิพนธ์ นอกจากนี้การเขียน รายงานการประเมินจะต้องอาศัยความสามารถทั้งศาสตร์และศิลป์เข้าช่วย เพื่อจูงใจหรือโน้มน้าว ให้ผู้เกี่ยวข้องนำผลการประเมินไปใช้จริง อย่างไรก็ตามในกรณีโครงการขนาดเล็กหรือมีความ

เร่งด่วนอาจเขียนรายงานการประเมินโครงการโดยสรุป 'ไม่ต้องมีโครงสร้างสมบูรณ์ เช่นเดียวกับการวิจัยชั้นเรียนที่อนุโลมให้เขียนหน้าเดียว หรือเพียง 5-10 หน้าก็ได้

9. การประเมินงานประเมินโครงการ

การประเมินงานประเมินโครงการหรืองานประเมินอื่น ๆ ยังมีน้อยมาก แต่ในที่นี้เห็นว่าควรจะนำเสนอไว้ในลักษณะการตรวจสอบคุณภาพของรายงานการประเมิน ด้วยวิธีการต่าง ๆ ที่เหมาะสม เพื่อเป็นการกระตุ้นหรือเร่งรัดให้การประเมินโครงการมีคุณภาพมาตรฐานที่สูงขึ้น ถึงแม้ในปัจจุบันจะยังมีการประเมินโครงการน้อย แต่คาดว่าในอนาคตจะต้องมีการนำไปใช้กันมากขึ้น

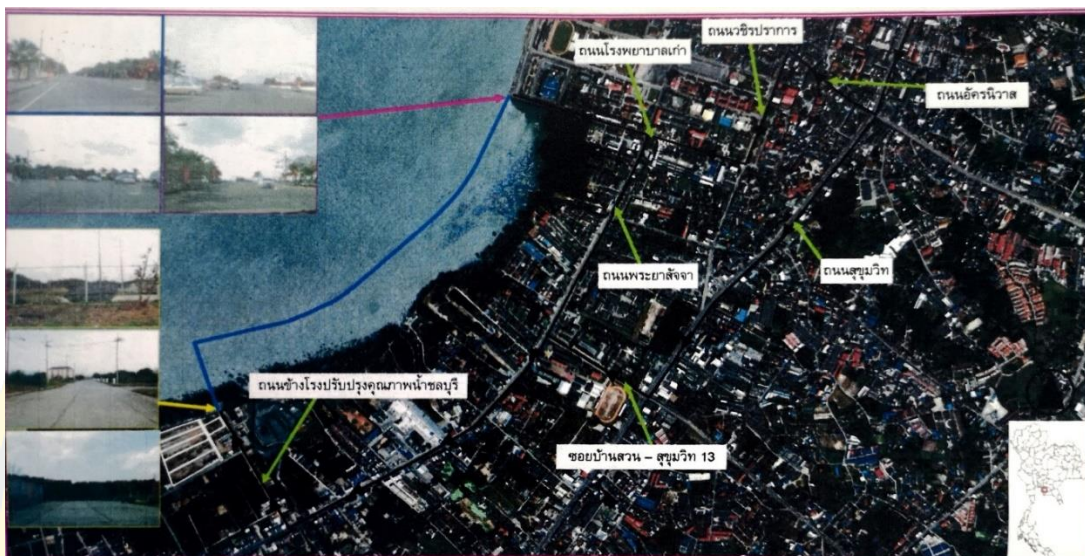
สรุปได้ว่าการประเมินโครงการนั้นเป็นกระบวนการตัดสินใจที่แสดงถึงคุณค่าของโครงการในระยะใดระยะหนึ่งหรือทุกระยะ โดยนำผลการศึกษาที่ได้จากการวัดมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์เพื่อตัดสินใจ จัดทำ ระบุ ปรับปรุง ขยายผลหรือยกเลิกโครงการซึ่งสามารถจะใช้รูปแบบการประเมินโดยตรง โดยอ้อม หรือคิดรูปแบบขึ้นเองก็ได้ รูปแบบการประเมินโครงการ สร้างจากแนวคิด ทฤษฎีประสบการณ์ หรือจินตนาการที่เกี่ยวข้องเพื่อถ่ายทอดให้เข้าใจง่าย รูปแบบในการประเมินโครงการสามารถประเมินได้ตั้งแต่ก่อนดำเนินโครงการ ด้วยการประเมินที่สำคัญ ๆ เช่น การประเมินความต้องการจำเป็นถึงความเป็นไปได้และปัจจัยด้านทรัพยากรต่าง ๆ ทั้ง 4 ด้านของการประเมินที่ส่งผลต่อการประเมินระหว่างดำเนินโครงการ ต้องทำในระหว่างการนำโครงการสู่การปฏิบัติ โดยการประเมินความก้าวหน้าหรือประเมินกระบวนการ และการประเมินเมื่อสิ้นสุดโครงการต้องทำเมื่อโครงการเสร็จสิ้นแล้วโดยประเมินผลต่าง ๆ

ข้อมูลโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

ที่ตั้งโครงการ

โครงการตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ในเขตพื้นที่ของเทศบาลเมืองชลบุรี เทศบาลเมืองบ้านสวน เทศบาลตำบลบางทราย และเทศบาลตำบลเสม็ด บริเวณพื้นที่ก่อสร้างช่วงที่ 1 จากจุดเชื่อมที่ 1 (ศาลาประชาคมรวมใจชน) ถึงจุดเชื่อมที่ 2 (ถนนข้างโรงปรับปรุงคุณภาพน้ำเมืองชลบุรี) การคมนาคมใช้ทางบกจากถนนสุขุมวิทเลี้ยวเข้าสู่แยกบ้านสวนเข้าสู่ถนนอัครนิवास ต่อจากนั้นเลี้ยวเข้าสู่ถนน วชิรปราการ ไปจนถึงหอพระพุทธรลีหังค์เลี้ยวขวาเข้า ถนนโรงพยาบาลเก่า พื้นผิวการจราจรเป็นแบบถนนลาดยางแอสฟัลท์ ขนาด 4 ช่องการจราจรสองทิศทาง ไปจนถึงศาลาประชาคมรวมใจชน ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1 ส่วนจุดสิ้นสุดโครงการ ใช้เส้นทางถนนสุขุมวิทเลี้ยวเข้าสู่แยกโรงเรียนชลราษฎรอำรุงเข้าสู่ซอยบ้านสวน-ถนนสุขุมวิท 13 แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนพระยาสุรศักดิ์ ไปจนถึงถนนเข้าข้างโรงปรับปรุงคุณภาพน้ำชลบุรีซึ่งอยู่ทางขวามือ บริเวณ

ทางเข้าติดกับธนาคารไทยพาณิชย์ พื้นผิวจราจรเป็นแบบเทคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง ไปจนถึง โรงปรับปรุงคุณภาพน้ำเสียวลบุรี



ภาพที่ 6 เส้นทางคมนาคมเข้าสู่โครงการและสภาพพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 1

บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ช่วงที่ 2 จากจุดเชื่อมที่ 1 (ถนนข้างโรงปรับปรุงคุณภาพน้ำเมืองชลบุรี) ถึงจุดเชื่อมที่ 2 (ถนน อบจ.) การคมนาคมเข้าสู่จุดเริ่มต้นโครงการใช้เส้นทางถนนสุขุมวิท เลี้ยวที่สี่แยกโรงเรียนชลราษฎรอำรุงเข้าซอยบ้านสวน-สุขุมวิท แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนพระยาธำรง ไปจนถึงถนนข้างโรงปรับปรุงคุณภาพน้ำชลบุรีซึ่งอยู่ทางขวามือ บริเวณทางเข้าติดกับธนาคารไทยพาณิชย์ พื้นผิวการจราจรเป็นแบบเทคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร 2 ทิศทางไปจนถึง โรงปรับปรุงคุณภาพน้ำเสียวลบุรี จะถึงจุดเริ่มต้นโครงการ จุดสิ้นสุดโครงการ ใช้เส้นทางถนนสุขุมวิทเลี้ยวขวาที่สี่แยกโรงเรียนชลราษฎรอำรุงเข้าซอยบ้านสวน-สุขุมวิท 13 เลี้ยวเข้าสู่ถนนพระยาธำรง เลี้ยวขวาที่สี่แยกพระยาธำรง เข้าสู่ถนนอบจ. ไปจนสุดทางจะถึงจุดสิ้นสุดโครงการพื้นผิวการจราจรเป็นแบบลาดยางแอสฟัลท์ ขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง



ภาพที่ 7 เส้นทางคมนาคมเข้าสู่โครงการและสภาพพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 2

บริเวณพื้นที่ ช่วงที่ 3 จากจุดเชื่อมที่ 1 (ถนนข้างเทศบาลตำบลบางทราย) ถึงจุดเชื่อมที่ 2 (บางทราย ซอย 83) จุดเริ่มต้นโครงการใช้เส้นทางถนนสุขุมวิท เลี้ยวเข้าถนนบางทรายซอย 28 แล้วเลี้ยวเข้าสู่ถนนพิพิธ ไปจนถึงที่ตั้งของเทศบาลตำบลบางทราย 37 บริเวณที่ตั้งสำนักงานเทศบาลตำบลบางทราย พื้นผิวการจราจรเป็นแบบถนนคอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร 2 ทิศทาง จะถึงจุดเริ่มต้นโครงการ จุดสิ้นสุดโครงการใช้เส้นทางถนนสุขุมวิท เลี้ยวเข้าถนนบางทรายซอย 28 ผ่านถนนพิพิธ ตรงเข้าซอยบางทรายซอย 83 จะถึงจุดสิ้นสุดโครงการพื้นผิวการจราจรเป็นแบบคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี (2555)



ภาพที่ 8 เส้นทางคมนาคมเข้าสู่โครงการและสภาพพื้นที่โครงการ ช่วงที่ 3

องค์ประกอบของโครงการ

1. สะพานเลียบชายฝั่งส่วนเดิม

เทศบาลเมืองชลบุรี มีการก่อสร้างสะพานเป็น 2 ช่วงคือ ช่วงที่ 1 ก่อสร้างสะพานขนาดกว้าง 17 เมตร ยาว 300 เมตร และกว้าง 23 เมตร ยาว 150 เมตร มีทางเท้ากว้างข้างละ 1.50 เมตร สร้างต่อปลายถนนเลียบฝั่งทะเลทางด้านถนนคลองสังเขปต่อมาทางทิศใต้บริเวณปลายซอยท่าเรือพลี สร้างเสร็จปี 2545 ช่วงที่ 2 ก่อสร้างสะพานขนาดกว้าง 23 เมตร ยาว 365 เมตร มีทางเท้ากว้างข้างละ 1.50 เมตร โดยก่อสร้างเชื่อมกับปลายถนนพาสเกตรา ใช้งบประมาณการสร้างกว่า 178 ล้านบาท สร้างเสร็จในปี 2546

ส่วนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี ได้ก่อสร้างต่อจากสะพานของเทศบาลเมืองชลบุรี โดยเริ่มจากคลองสังเขป ไปสิ้นสุดที่บริเวณด้านหลังเทศบาลตำบลบางทรายเป็นระยะทาง 1,400 เมตร ใช้งบประมาณ 360 ล้านบาท สร้างเสร็จในปี 2550 โดยมีศาลาพักผ่อนประสงค์ 2 แห่ง ระหว่างเส้นทางเพื่อเป็นร้านค้าบริการและเป็นแหล่งพักผ่อน สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี (2553)

2. ผู้ดำเนินการ

มี 3 หน่วยงานบูรณาการร่วมกัน สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี เทศบาลเมืองชลบุรีและองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี

3. พื้นที่โครงการ

ช่วงที่ 1 จากศาลารวมใจชล ไปถึงโรงปรับปรุงคุณภาพน้ำ อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี ความยาว 1,880 เมตร สะพานทางเชื่อมเข้าหาฝั่ง 290 เมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยงบประมาณของกรมโยธาธิการและผังเมือง

ช่วงที่ 2 จากโรงปรับปรุงคุณภาพน้ำ อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี ถึงถนนหน้าองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี ความยาว 1,810 เมตร กำลังดำเนินการก่อสร้าง

ช่วงที่ 3 งานสะพานเลียบชายทะเล จากเทศบาล ต.บางทราย ถึงบางทรายซอย 83 ความยาว 980 เมตร มีก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยงบประมาณของกรมโยธาธิการและผังเมืองก่อสร้าง

ส่วนช่วงที่ 4 และ 5 จากศาลารวมใจชล ถึงถนนคลองสังเขป ความยาว 2,400 เมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยเทศบาลเมืองชลบุรีและองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี (ดำเนินการก่อสร้างเมื่อปี 2546 แล้วก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2550 เป็นสะพานช่วงเดิม) (สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี, 2555)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี มีดังนี้

พิระยุทธ เรียบวงศา (2546) โครงการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวงเป็นโครงการที่มีสัญญาจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จมีการประสานงานของบุคคลหลายหน่วยงาน มีการแข่งขันด้านราคาสูง มีข้อกำหนดทางเทคนิคสูงและมีพื้นที่ก่อสร้างจำกัด ทำให้เกิดความเสียงขึ้นในด้านต่าง ๆ หลายประเภทต่อผู้รับเหมาหลัก งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาโอกาสในการเกิดขึ้น ความรุนแรง และผลกระทบของความเสียง เพื่อหาความเสียงสำคัญจากมุมมองของผู้รับเหมาหลัก โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลจากผู้จัดการโครงการ จากนั้นนำความเสียงสำคัญไปสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญเพื่อหาแนวทางการตอบสนองความเสียง โดยได้แบ่งความเสียงออกเป็น 19 ประเภทหลัก ผลการวิจัยพบว่าประเภทของความเสียงที่มีความสำคัญสูง 3 ลำดับแรก ได้แก่ 1) งานก่อสร้างโยธา 2) ผู้รับเหมาช่วงงานก่อสร้าง โยธา และ 3) ความเสียงทางด้านการเงินและเศรษฐกิจและความเสียงสำคัญที่มีผลกระทบในระดับปานกลาง-สูง มีจำนวน 75 รายการ จากทั้งหมด 169 รายการ และพบว่าการตอบสนองความเสียงสำคัญที่ผู้เชี่ยวชาญมีการนำมาใช้มาก ได้แก่ การลดความเสียงและ การถ่ายโอนความเสียง

กนกพล ทิมามงกูร (2552) การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบอันเนื่องมาจากการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลีจังหวัดสมุทรปราการ ใน 3 ด้าน คือด้านสุขภาพ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และ ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการสร้างถนนสายรองในชุมชนเคหะบางพลีจังหวัดสมุทรปราการ ประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่หัวหน้าครอบครัวที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณชุมชนเคหะบางพลีจำนวน 364 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามมี 3 ตอน คือ แบบตรวจรายการ แบบมาตราส่วนประมาณค่า คำถามปลายเปิดได้รับแบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับคืน จำนวน 348 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 95.60 วิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ค่าร้อยละค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 51-60 ปีมีการศึกษา ระดับประถมศึกษา ภูมิลำเนาเดิมส่วนใหญ่อยู่ในชุมชนเคหะบางพลีมาแต่ดั้งเดิม ระยะเวลาที่ อาศัยอยู่ในชุมชน เคหะบางพลีนานกว่า 20 ปีมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-5 คน โดยปัจจุบันประกอบอาชีพหลักคือ ลูกจ้าง/ รับจ้าง รายได้รวมของครอบครัวประมาณ 10,001-20,000 บาทต่อเดือน 1) ข้อค้นพบทราบว่าผลกระทบของการ สร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลีจังหวัดสมุทรปราการ ในภาพรวมอยู่ในระดับปาน กลาง โดยมีผลกระทบทางสุขภาพมากที่สุดคือการสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนออกกำลังกายมากขึ้น รองลงมาคือด้านเศรษฐกิจคือการสร้างถนน

สายรองมีผลทำให้มีอาชีพทางการเกษตรลดลง และด้านสังคม คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ระดับการศึกษาของคนในชุมชนสูงขึ้น 2) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางแก้ไข ปัญหา/ผลกระทบด้านอื่น ๆ พบว่ากลุ่มตัวอย่างต้องการให้มีการปรับสภาพแวดล้อมเพื่อให้อากาศความเป็นอยู่ดีขึ้น โดยการเรียงลำดับความต้องการมากที่สุดลงมา ได้แก่การเพิ่มรถเก็บขยะ การสร้างสะพานลอย การสร้างสถานที่ราชการเพิ่มเติม อาทิสถานีนอนมัย ตลาด สวนสาธารณะการมีระบบระบายน้ำที่ดีในชุมชน

วุฒิพงษ์ เมืองน้อย (2552) งานวิจัยนี้ เป็นการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา: โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ นอกจากนี้ยังใช้ศึกษาถึงปัญหา ข้อเสนอแนะและแนวทางเพื่อป้องกันการขัดแย้งระหว่างภาครัฐและประชาชนในการก่อสร้างและศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มประชาชนกับปัจจัยที่พึงพอใจในการก่อสร้างโครงการ ฯ นี้อีกด้วย โดยเลือกตัวอย่างแบบโควตา จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา หาค่าร้อยละ ความถี่ ระดับความพึงพอใจวิเคราะห์แบบ Liker scale และ ทดสอบสมมติฐานด้วยใช้ F-test ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจในระดับมาก โดยมีรายละเอียดดังนี้ (1) ปัจจัยทางด้านรูปแบบวิศวกรรมและประโยชน์ใช้สอยโดยภาพรวมพบว่ามีความพึงพอใจในปัจจัยทางด้านประโยชน์ใช้สอยมากกว่าปัจจัยทางด้านรูปแบบวิศวกรรม (2) ประชาชนมีความพึงพอใจต่อปัจจัยที่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุง ฯ โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยพบว่าด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงมีพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาคือด้านความปลอดภัยในการใช้ทาง และต่ำที่สุดคือด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง (3) ความพึงพอใจต่อปัจจัยระหว่างดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่าปัจจัยด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาคือด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง และต่ำสุดคือด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงกับด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง (4) ความพึงพอใจต่อปัจจัยหลังดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯแล้วเสร็จ (ความคาดหวัง) โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยพบว่าปัจจัยด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาคือด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง และต่ำที่สุดคือด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง (5) ปัญหาในโครงการก่อสร้างปรับปรุง ฯ ทางหลวงสายนี้ โดยรวมพบปัญหาใน

ระดับมาก โดยปัญหาก่อนการก่อสร้างมีปัญหามากที่สุด รองลงมาเป็นปัญหาระหว่างการก่อสร้าง และปัญหาที่พบต่ำที่สุดคือปัญหาหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ความคาดหวัง)

ปัญหา ผันผวนคู่ (2555) การศึกษานี้เป็นการศึกษาความพึงพอใจการก่อสร้าง/ ซ่อมแซมถนนในตำบลหินดาด โดยใช้งบประมาณในการก่อสร้าง/ ซ่อมแซมถนนจากองค์การบริหารส่วนตำบลหินดาด และงบประมาณจากหน่วยงานอื่น ๆ วัตถุประสงค์ของงานวิจัยคือ เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจในการเดินทางของประชาชนในตำบลหินดาด ในการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 390 คน โดยใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลความพึงพอใจในด้านข้อมูลความพึงพอใจในด้านข้อมูลการให้บริการ, การอำนวยความสะดวก, การบำรุงรักษาคุณภาพถนน, การจัดการก่อสร้าง/ ซ่อมแซมถนน, ความปลอดภัย และการมีส่วนร่วมของประชาชน ผลการวิเคราะห์พบว่าความพึงพอใจด้านการจัดการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน อยู่ในระดับมาก ในขณะที่ความพึงพอใจด้านอื่น ๆ อยู่ในระดับปานกลาง ผลการศึกษานี้ สามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงการทำงานขององค์การบริหารส่วนตำบลหินดาดต่อไป

เอกสิทธิ์ กันทาเดช (2555) การค้นคว้าอิสระนี้ เป็นการศึกษาเรื่อง การประเมินโครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประเมินผล โครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวัน และปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน โดยนำเทคนิค (CIPP model) มาใช้เป็นแนวทางในการประเมิน ซึ่งประกอบด้วย 4 ด้านดังนี้ ด้านบริบท ด้านปัจจัยนำเข้า ด้านกระบวนการ และด้านผลผลิต เก็บข้อมูลโดยออกแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษา 1) ด้านบริบท (Context evaluation: C) โครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูนมีความจำเป็น และเหมาะสมด้วยเหตุผลหลายประการ เช่น เป็นสถานที่เก่าแก่ อีกทั้งยังสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดลำพูน และนโยบายและแผนพัฒนาเทศบาลเมืองลำพูนที่มีความมุ่งหวังจะพัฒนาเมืองลำพูนให้เป็นเมืองประวัติศาสตร์ ที่มีชีวิตที่มุ่งเน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ของเมืองลำพูนที่มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในขณะนั้น 2) ด้านการประเมินปัจจัยนำเข้า (Input evaluation: I) เทศบาลเมืองลำพูน ได้จัดทำแผนงบประมาณในการดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองลำพูนเพื่อใช้ในโครงการก่อสร้างปรับปรุงภูมิทัศน์แหล่งท่องเที่ยว เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 30 ล้านบาท ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนเงินดังกล่าวมีความเหมาะสมกับโครงการสามารถจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอที่จะสามารถดำเนินการตามแผนงาน โดยกองคลังมีหน้าที่ในการดูแลรับผิดชอบ จัดสรรเงินงบประมาณที่ได้รับการอุดหนุนพิเศษเพื่อการก่อสร้างตามโครงการนี้ ซึ่งนายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองลำพูนมีบทบาทสำคัญในการประสานงบประมาณ ฯ 3) ด้านกระบวนการ(Process evaluation: P) พบว่าโครงการ

ก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูนได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ปีงบประมาณ 2546-2547 โดยกองคลังมีหน้าที่ในการดูแลรับผิดชอบวางแผนการแบ่งจ่ายเงินงบประมาณตามวงจางานที่ได้วางไว้ นอกจากนี้ยังมีสำนักงานปลัดเทศบาล กองช่าง กองวิชาการและแผนงาน กองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม กองสวัสดิการสังคม โดยทางเทศบาลเมืองลำพูนได้ประสานความร่วมมือไปยังกรมศิลปากรในการให้คำปรึกษาในด้านการบูรณปฏิสังขรณ์ ซึ่งมีการควบคุมขั้นตอนการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้โดยมีการตรวจสอบทุก ๆ เดือน เพื่อไม่ให้เกิดข้อผิดพลาด ซึ่งก่อเกิดประโยชน์แก่คนส่วนรวม 4) ด้านผลผลิต (Product evaluation :P) พบว่าโครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน ทำให้สถานที่ดังกล่าวกลับมามีสภาพที่คงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ได้เช่นเดิม โดยไม่ก่อเกิดความขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ มีความสวยงาม และยังช่วยสร้างอาชีพให้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบ โดยวัดจากการที่เกิธร้านค้าปลีกในชุมชนมหาวัน สภาพภูมิทัศน์โดยรอบบริเวณประตูมหาวัน มีความน่าอยู่อาศัยมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

กมลวรรณ แสงธรรมทวี (2559) การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพอันเนื่องจากการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ 2) ศึกษาความคิดเห็นของชุมชนต่อการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ และ 3) ศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตของชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ การศึกษานี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ สังเกตการณ์ และใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งผลการวิจัยพบว่าการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่บริเวณถนนตัดผ่าน เนื่องด้วยความสะดวกในการเข้าถึงและเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ผนวกกับพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยและสภาวะน้ำเค็มทำให้ผลผลิตไม่คุ้มกับการลงทุน เหล่านี้เป็นเหตุให้เกษตรกรขายที่ดินทำกินและส่งผลต่อเนื่องไปถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและไร้ทิศทางของเมือง แต่อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชากรในชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ร้อยละ 93.10 เห็นด้วยกับการก่อสร้างถนนราชพฤกษ์ สำหรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ในอนาคตนั้นคาดการณ์ว่าจะยังคงสภาพการขยายตัวต่อไป เนื่องจากนโยบายของจังหวัดนันทบุรีที่ยังคงเอื้อต่อการขยายตัวของเมือง

อานนท์ บัณฑิต (2560) การศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอนชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอนชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี และเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขและป้องกันผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดิน

หมายเลข 344 (ชลบุรี-แก่ง) ตอนชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัด
ชลบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป และอาศัยอยู่บริเวณเขตการ
ก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แก่ง) ตอนชลบุรี-บ้านบึง จำนวน 400
คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย การ
แจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ ผลการศึกษาพบว่า ด้านเศรษฐกิจ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับ
ผลกระทบทางบวก คิดเป็นร้อยละ 42.25 ด้านสุขภาพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบ คิด
เป็นร้อยละ 50.75 ด้านสังคม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบทางลบ คิดเป็นร้อยละ 41.75
ด้านสิ่งแวดล้อม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบทางลบ คิดเป็นร้อยละ 71.50 ในส่วน
แนวทางป้องกันหรือวิธีการลดผลกระทบ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รongลงมาเป็นการควบคุมการจราจรบนถนนเพื่อแก้ไขปัญหาห
าดคิด อำนวยความสะดวกในการเดินทางไปทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมของคนในชุมชนบริเวณ
เขตก่อสร้างและอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนของนักเรียนประชาชนในชุมชนเพื่อลด
ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาค้นคว้าเรื่องความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี และกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบค้ำบังถึงความน่าจะเป็น (Probability sampling) วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (จิตพล ชัยมะดัน, 2561, หน้า 65) คือ เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม มีลักษณะคล้ายคลึงกันตามเงื่อนไขที่ต้องการ โดยมากใช้เกณฑ์แบ่งตามเขตการปกครอง จากนั้นเลือกกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งขึ้นมาศึกษา ผู้ที่ใช้เส้นทางจราจรบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในครั้งนี้

1. การกำหนดขนาดตัวอย่าง

ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวัด ด้วยการใช้สูตรของยามานะ (Yamane, 1973, p. 580-581) โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นที่ 95% โดยให้มีค่าความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ .05

ตารางที่ 3 การสุ่มประชากรกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนประชาชน (คน)	สุ่มกลุ่มตัวอย่าง (คน)
ประชาชนบริเวณเขตพื้นที่โครงการ	335,063	200
นักท่องเที่ยว	403,161	200
รวม	17,738,224	400

2. การสุ่มตัวอย่าง

ใช้การสุ่มเลือกนักท่องเที่ยวที่อยู่บนสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ใช้วิธีการสุ่มแบบระบบ (Systematic sampling) เพื่อคัดเลือกตัวอย่าง ตอนที่ดำเนินการเก็บข้อมูล โดย

สุ่มจากนักท่องเที่ยวคนแรกเว้น 5 คน สุ่มคนที่ 2 เว้น 5 คน จนครบ 200 คน รวมประชากรทั้งหมดที่ใช้ในการตอบแบบสอบถามจำนวน 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลในครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถาม ประกอบด้วย 3 ส่วน แต่ละส่วนประกอบด้วยคำถามที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ตอบ ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล ด้านอาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ก่อนมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด ความถี่ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล และวัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด เป็นแบบสอบถามที่ประมาณค่า 5 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์ค่าน้ำหนักของความคิดเห็น ดังนี้

ระดับ 5 คือ เห็นด้วยมากที่สุด

ระดับ 4 คือ เห็นด้วยมาก

ระดับ 3 คือ เห็นด้วยปานกลาง

ระดับ 2 คือ เห็นด้วยน้อย

ระดับ 1 คือ เห็นด้วยน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 คือ เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับอยากให้ทำโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลไปถึงอ่างศิลาหรือไม่ แสดงปัญหาและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถามฉบับนี้ ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเอง โดยกำหนดจากแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องซึ่งมีขั้นตอนในการสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ ดังนี้

1. ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น

2. สร้างแบบสอบถามเกี่ยวกับโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและตรวจสอบเนื้อหาของแบบสอบถามว่าครอบคลุมวัตถุประสงค์หรือไม่จากนั้นนำไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความถูกต้องและความเที่ยงตรงของเนื้อหาว่าแบบสอบถามที่สร้างนั้น ตรงกับเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่ รวมทั้งตรวจสอบด้านภาษาที่ใช้ การวางรูปแบบข้อความต่าง ๆ แล้วนำไปปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา

3. นำแบบสอบถามทดลองใช้ (Try out) กับประชาชนบริเวณใกล้เคียงซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ด้วยการนำแบบสอบถามมาคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha) ของคอนบาค (Cronbach, 1990) ซึ่งได้ค่าเท่ากับ 0.79

4. นำแบบสอบถามที่ได้รับคำแนะนำแก้ไขจากอาจารย์ที่ปรึกษาการวิจัยไปให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่านตรวจสอบความเที่ยงตรงประจักษ์ (Face validity)

4.1. นายฐานสิทธิ์ คุณปลื้ม ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการบริษัทบางแสนมหานครจำกัด และประธานชมรมชลอีสปอร์ต

4.2. ดร.กฤษดา นันทเพ็ชร อาจารย์ประจำ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

4.3. นายปราบพิภพ จัมปะโสม วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กคส. ผู้ควบคุมงานโครงการ

5. เก็บข้อมูลในครั้งนี้ได้วางแผนการดำเนินงานไว้ว่าจะแจกแบบสอบถามประชาชนบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลอำเภอเมืองชลบุรี และทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มประชาชนที่ศึกษา โดยดำเนินการวางแผนโดยการแจกแบบสอบถามและเก็บแบบสอบถามคืนด้วยตนเอง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยการเก็บข้อมูลจากการตอบแบบสอบถาม มีวิธีการสุ่มแบบบ้านหลังแรกเว้น 5 หลังเลือกหลังที่ 2 เว้น 5 หลังจนครบ 200 คน กลุ่มตัวอย่างที่ 2 นักท่องเที่ยว ใช้การสุ่มโดยเลือกนักท่องเที่ยวที่อยู่บนสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ตอนที่ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยสุ่มจากนักท่องเที่ยวคนแรกเว้น 5 คน สุ่มคนที่ 2 เว้น 5 คน จนครบ 200 คน รวมประชากรทั้งหมดที่ใช้ในการตอบแบบสอบถามจำนวน 400 คน

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์ เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะของข้อมูลและตอบวัตถุประสงค์ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ก่อนมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด ความถี่ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล และวัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) และประกอบการนำเสนอแบบตาราง

2. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) และประกอบการนำเสนอแบบ ตาราง

3. การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตาม เขตผังเมืองชลบุรี โดยมีตัวแปรอิสระ ได้แก่ อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ก่อนมีการเปิดใช้สะพานเลียบ ชายฝั่งทะเล ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด ความถี่ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล และวัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และ รายได้ กับตัวแปรตาม คือแนวคิดความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่ง ทะเลอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติการทดสอบค่าที (t-test) และการ ทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) โดยใช้สถิติ LSD ในการทดสอบความ แตกต่างรายคู่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

4. เกณฑ์การแปลผลค่าเฉลี่ย

$$\begin{aligned} \text{ช่วงการแปลผล} &= \frac{\text{พิสัย}}{\text{จำนวนช่วง}} \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

ค่าเฉลี่ย	ความหมาย
1.00-1.80	เหมาะสมน้อยที่สุด
1.81-2.60	เหมาะสมน้อย
2.61-3.40	เหมาะสมปานกลาง
3.41-4.20	เหมาะสมมาก
4.21-5.00	เหมาะสมมากที่สุด

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขต
ฝั่งเมืองชลบุรี” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบ
ชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบ
ชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี จำแนกตาม อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ ประเภทยานพาหนะที่ใช้มาก
ที่สุด ความถี่ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเล และวัตถุประสงค์ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเล โดย
เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเล
จำนวน 200 คน และผู้ที่กำลังใช้สะพาน จำนวน 200 คน รวมทั้งสิ้น 400 คน ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผล
การวิเคราะห์เป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเล
ตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี

ตอนที่ 3 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่ง
ทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (400 คน)	ร้อยละ
ผู้ตอบแบบสอบถาม		
อาศัยอยู่บริเวณ โครงการสะพานเลียบชาย	200	50.00
ฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี		
ผู้ที่กำลังใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลตาม	200	50.00
เขตฝั่งเมืองชลบุรี		
รวม	400	100.00

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (400 คน)	ร้อยละ
อาชีพ		
ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	70	17.50
พนักงานบริษัทเอกชน	147	36.80
ลูกจ้างประจำ/ ลูกจ้างชั่วคราว	51	12.80
ค้าขาย/ อาชีพส่วนตัว	99	24.80
นักเรียน/ นักศึกษา	33	8.30
อื่น ๆ	0	0
รวม	400	100.00
ก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่าน้ำใช้ถนนเส้นใดมาก่อน		
ถนนสุขุมวิท	193	48.30
ถนนบางทราย	50	12.50
ถนนบ้านสวน	8	2.00
ถนนตัวเมืองชลบุรี	125	31.30
อื่น ๆ	24	6.00
รวม	400	100.00
ท่านเดินทางโดยใช้ยานพาหนะ ประเภทใดมากที่สุด		
รถจักรยาน	5	1.30
รถจักรยานยนต์	72	18.00
รถเก๋ง	211	52.80
รถกระบะ	100	25.00
รถโดยสาร	0	0.00
รถประจำทาง	4	1.00
รถบรรทุก	8	2.00
รถอื่น ๆ	0	0.00
รวม	400	100.00

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (400 คน)	ร้อยละ
ท่านใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนี้บ่อยเพียงใด		
ทุกวัน	79	19.80
สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	2	0.50
สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง	133	33.30
เดือนละ 1 ครั้ง	66	16.50
นาน ๆ ครั้ง	120	30.00
อื่น ๆ	0	0.00
รวม	400	100.00
ท่านใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเพื่อวัตถุประสงค์ใด		
ไปทำงาน	56	14.00
ไปโรงเรียน	25	6.30
สัญจรทั่วไป	50	12.50
ขนส่งสินค้า	40	10.00
ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล	147	36.80
หลีกเลี่ยงการจราจรบนถนนสายหลัก	69	17.30
อื่น ๆ	13	3.3
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี คิดเป็นร้อยละ 50.00 และที่กำลังใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี คิดเป็นร้อยละ 50.00

อาชีพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 36.80 รองลงมาเป็นอาชีพค้าขาย/ อาชีพส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 24.80 อาชีพข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 17.50 อาชีพลูกจ้างประจำ/ ลูกจ้างชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 12.80 อาชีพนักเรียน/ นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 8.30 และอาชีพอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 0.00 ตามลำดับ

ก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่านใช้ถนนเส้นใดมาก่อน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ถนนสุขุมวิทมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 48.30 รองลงมาเป็น ใช้ถนนตัวเมืองชลบุรีมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 31.30 ใช้ถนนบางทรายมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 12.50 ใช้อื่น ๆ มาก่อน คิดเป็นร้อยละ 6.00 และใช้ถนนบ้านสวนมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 2.00 ตามลำดับ

ท่านเดินทางโดยใช้ยานพาหนะ ประเภทใดมากที่สุด พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถเก๋ง คิดเป็นร้อยละ 52.80 รองลงมาเป็น ใช้รถกระบะ คิดเป็นร้อยละ 25.00 ใช้รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 18.00 ใช้รถบรรทุก คิดเป็นร้อยละ 2.00 ใช้รถจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 1.30 ใช้รถประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 1.00 และใช้รถโดยสารกับรถอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 0.00 ตามลำดับ

ท่านใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนี้บ่อยเพียงใด พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้เส้นทางสัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33.30 รองลงมาเป็น ใช้เส้นทางนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 30.00 ใช้เส้นทางทุกวัน คิดเป็นร้อยละ 19.80 ใช้เส้นทางเดือนละ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.50 ใช้เส้นทางสัปดาห์ละ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 0.50 และใช้เส้นทางอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 0.00 ตามลำดับ

ท่านใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเพื่อวัตถุประสงค์ใด พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเพื่อท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล คิดเป็นร้อยละ 36.80 รองลงมาเป็น ใช้เส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรบนถนนสายหลัก คิดเป็นร้อยละ 17.30 ใช้เส้นทางเพื่อไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 14.00 ใช้เส้นทางเพื่อสัญจรทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 12.50 ใช้เส้นทางเพื่อขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 10.00 ใช้เส้นทางเพื่อไปโรงเรียน คิดเป็นร้อยละ 6.30 และใช้เส้นทางเพื่ออื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 3.30 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี

ตารางที่ 5 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ด้านสถานะแวดล้อมของโครงการ

ด้านสถานะ แวดล้อมของ โครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปล ความ	อันดับ
	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย ปาน กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
1. ปัญหา การจราจรติดขัดใน ตัวเมืองชลบุรีมี ส่วนสำคัญต่อการ ตัดสินใจดำเนิน โครงการขอ หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง	199 (49.80)	184 (46.00)	17 (4.30)	-	-	4.46	0.58	ดีมาก	2
2. ประชาชนและ นักท่องเที่ยวมี ความต้องการ เส้นทางสะพาน เลียบชายฝั่งทะเลที่ ทำให้เกิดความ สะดวกสบาย สามารถประหยัด เวลาในการเดิน ทางสู่จุดหมาย	247 (61.80)	137 (34.30)	16 (4.00)	-	-	4.58	0.57	ดีมาก	1

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ด้านสถานะ แวดล้อมของ โครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปล ความ	อันดับ
	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย ปาน กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
	3. การเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองชลบุรีทำให้มีความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล	142 (35.50)	206 (51.50)	52 (13.00)	-				
4. ประชาชนที่พักอาศัย/ทำงาน อยู่ในบริเวณเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความต้องการให้ดำเนินโครงการดังกล่าวเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง	193 (48.30)	133 (33.30)	74 (18.50)	-	-	4.30	0.76	ดีมาก	3
5. ผู้ประกอบการและพ่อค้า-แม่ค้าที่ประกอบกิจการ	143 (35.80)	129 (32.30)	128 (32.00)	-	-	4.04	0.82	ดีมาก	5

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ด้านสถานะ แวดล้อมของ โครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปล ความ	อัน ดับ
	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย ปาน กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
อยู่ในระแวกที่ สะพานตัดผ่าน มี ความต้องการ เส้นทางสะพาน เลียบชายฝั่งทะเล เนื่องจากทำให้ กิจการและทำมา ค้าขายดีขึ้น									
รวม	185 (46.24)	158 (39.48)	57 (14.36)	-	-	4.32	0.51	ดีมาก	

จากตารางที่ 5 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ด้านสถานะแวดล้อมของโครงการ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวมด้านสถานะแวดล้อมของโครงการ อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X}=4.32$, $SD=0.51$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ในเรื่องที่ว่าประชาชนและนักท่องเที่ยวมีความต้องการเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลที่ทำให้เกิดความสะดวกสบายสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางสู่จุดหมาย อยู่ในระดับดีมากเป็นอันดับแรก ($\bar{X}=4.58$, $SD=0.57$) รองลงมาคือ ปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมืองชลบุรีมีส่วนสำคัญต่อการตัดสินใจดำเนินโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X}=4.46$, $SD=0.58$)

ประชาชนที่พักอาศัย/ ทำงาน อยู่ในบริเวณเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความต้องการให้ดำเนินโครงการดังกล่าวเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.30$, $SD = 0.76$) การเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองชลบุรีทำให้มีความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.22$, $SD = 0.66$) และอันดับสุดท้ายผู้ประกอบการและพ่อค้า-แม่ค้าที่ประกอบกิจการอยู่ในระแวกที่สะพานตัดผ่าน มีความต้องการเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเนื่องจากทำให้กิจการและทำมาค้าขายดีขึ้น อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.04$, $SD = 0.82$)

ตารางที่ 6 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ด้านปัจจัยนำเข้าโครงการ

ด้านปัจจัยนำเข้าโครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด				
1. งบประมาณก่อสร้าง 1 ช่วงของโครงการจำนวน 560 ล้านบาทมีความคุ้มค่าหรือไม่	21 (5.30)	93 (23.30)	178 (44.50)	108 (27.00)	-	3.07	0.84	ปานกลาง	5
2. การออกแบบสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความปลอดภัย	66 (16.50)	231 (57.80)	103 (25.80)	-	-	3.91	0.64	ปานกลาง	3
3. การออกแบบสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความสวยงาม	214 (53.50)	145 (36.30)	35 (8.80)	6 (1.50)	-	4.42	0.71	ปานกลาง	1

ตารางที่ 6 (ต่อ)

ด้านปัจจัยนำเข้า โครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปล ความ	อันดับ
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย ปาน กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
4. การกำหนด จุดเชื่อมต่อของ สะพานเลียบชายฝั่ง ทะเลกับเส้นทางสาย อื่นมีความเหมาะสม	91 (22.8)	145 (36.30)	164 (41.00)	-	-	3.82	0.79	ปาน กลาง	4
5. การกำหนด เส้นทางสะพานเลียบ ชายฝั่งทะเลไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ บริเวณชายฝั่ง	14 (3.50)	336 (84.00)	50 (12.50)	-	-	3.91	0.39	ปาน กลาง	2
รวม	81 (20.32)	190 (47.54)	106 (26.52)	23 (5.70)	-	3.82	0.44	ปาน กลาง	

จากตารางที่ 6 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ด้านปัจจัยนำเข้าโครงการ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวมด้านปัจจัยนำเข้าโครงการ อยู่ใน ระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.82$, $SD = 0.44$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ในเรื่อง การออกแบบสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความสวยงาม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 4.42$,

SD = 0.71) เป็นอันดับแรก รองลงมาคือ การกำหนดเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลไม่ก่อให้เกิดผลกระทบแก่ทรัพยากรธรรมชาติบริเวณชายฝั่งอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.91$, SD = 0.39) การออกแบบสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.91$, SD = 0.64) การกำหนดจุดเชื่อมต่อของสะพานเลียบชายฝั่งทะเลกับเส้นทางสายอื่นมีความเหมาะสม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.82$, SD = 0.78) และอันดับสุดท้าย คืองบประมาณก่อสร้าง 1 ช่วง ของโครงการจำนวน 560 ล้านบาท มีความคุ้มค่าหรือไม่ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.07$, SD = 0.84)

ตารางที่ 7 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ด้านกระบวนการดำเนินงานของโครงการ

ด้านกระบวนการดำเนินงานของโครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นปานกลาง	เห็นน้อย	เห็นน้อยที่สุด				
1. ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการมีการติดตั้งป้ายเตือนป้ายบังคับที่มองเห็นได้ชัดเจนและระบะการเตือนเหมาะสม	154 (38.50)	224 (56.00)	22 (5.50)	-	-	4.33	0.58	ดีมาก	1
2. ในช่วงเวลากลางคืนระหว่างที่มีการก่อสร้างโครงการมีการ	69 (17.30)	228 (57.00)	103 (25.80)	-	-	3.92	0.65	ดีมาก	5

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ด้านกระบวนการ ดำเนินงานของ โครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปล ความ	อัน ดับ
	เห็น ด้วย มากที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย ปาน กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
ติดตั้งไฟฟ้าส่อง สว่างที่เหมาะสม และมีจำนวน เพียงพอ									
3. ในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง สามารถจับจี้ ขวดยานในเส้นทาง ที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ ก่อสร้างได้อย่าง สะดวก ปลอดภัย	177 (44.30)	152 (38.00)	71 (17.80)	-	-	4.26	0.74	ดีมาก	2
4. ในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง หน่วยงานที่ดูแล รับผิดชอบสามารถ ดูแลและจัดการใน เรื่องขยะและเศษ วัสดุจากการ ก่อสร้างได้เป็น อย่างดี	92 (23.00)	212 (53.00)	92 (23.00)	4 (1.00)	-	3.98	0.71	ดีมาก	4

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ด้านกระบวนการ ดำเนินงานของ โครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปล ความ	อัน ดับ
	เห็น ด้วย มากที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย ปาน กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
5. กระบวนการ ก่อสร้างโครงการ ในช่วงที่ 1 สามารถ ดำเนินการได้เสร็จ ตาม ระยะเวลาที่ กำหนดไว้	92 (23.00)	212 (53.00)	96 (24.00)	-	-	3.99	0.69	ดีมาก	3
รวม	114 (29.22)	206 (51.40)	17 (19.22)	1 (0.20)	-	4.10	0.46	ดีมาก	

จากตารางที่ 7 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ด้านกระบวนการดำเนินงานของโครงการ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวมด้านกระบวนการดำเนินงานของโครงการ อยู่ในระดับดีมาก (\bar{X} = 4.10, SD = 0.46) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ในเรื่องในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการมีการติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ ที่มองเห็นได้ชัดเจนและระยะเวลาเดือนเหมาะสม อยู่ในระดับดีมาก เป็นอันดับแรก (\bar{X} = 4.33, SD = 0.58) รองลงมาคือในช่วงดำเนินการก่อสร้างสามารถขยับขีวดยานในเส้นทางที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างสะดวก ปลอดภัย อยู่ในระดับดีมาก (\bar{X} = 4.26, SD = 0.74) กระบวนการก่อสร้างโครงการในช่วงที่ 1 สามารถดำเนินการได้เสร็จตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ อยู่ในระดับดีมาก (\bar{X} = 3.99, SD = 0.69) ในช่วงดำเนินการก่อสร้างหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบสามารถดูแลและจัดการในเรื่องขยะและเศษวัสดุจากการก่อสร้างได้เป็นอย่างดี อยู่ในระดับดีมาก (\bar{X} = 3.98, SD = 0.71) และอันดับสุดท้าย คือ

ในช่วงเวลากลางคืนระหว่างที่มีการก่อสร้างโครงการมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างที่เหมาะสม และมีจำนวนเพียงพอ อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 3.92$, $SD = 0.65$)

ตารางที่ 8 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ด้านผลผลิตของโครงการ

ด้านผลผลิตของโครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปลความ	อันดับ
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด				
1. หลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นภูมิทัศน์บริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความสะอาด สวยงาม	187 (46.80)	147 (36.80)	66 (16.50)	-	-	4.30	0.74	ดีมาก	2
2. หลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นทำให้มีจุดพักรถที่กว้างขวางและมีที่จอดรถเพียงพอ	57 (14.20)	302 (75.50)	41 (10.30)	-	-	4.04	0.49	ดีมาก	4
3. ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในช่วงเวลากลางคืนมีความปลอดภัยเนื่องจากมีแสงสว่างเพียงพอ	182 (45.50)	179 (44.80)	37 (9.30)	2 (0.50)	-	4.35	0.68	ดีมาก	1

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ด้านผลผลิตของ โครงการ	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น					\bar{X}	SD	แปล ความ	อัน ดับ
	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย ปาน กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
4. หลังจากที่มีการ เปิดใช้สะพานเลียบ ชายฝั่งทะเลได้ช่วย แบ่งเบาภาระจราจร ของถนนสายหลัก (สุขุมวิท) ได้	27 (6.80)	340 (85.00)	33 (8.30)	-	-	3.99	0.39	ดีมาก	5
5. หลังจากที่มีการ เปิดใช้สะพานเลียบ ชายฝั่งทะเลมีจำนวน นักท่องเที่ยวมาเพิ่ม มากขึ้นในบริเวณ แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ ใกล้กับสะพานเลียบ	150 (37.50)	163 (40.80)	82 (20.50)	5 (1.30)	-	4.14	0.78	ดีมาก	3
รวม	121 (30.16)	226 (56.58)	52 (12.98)	1 (0.36)	-	4.17	0.45	ดีมาก	

จากตารางที่ 8 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ด้านผลผลิตของโครงการพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวมด้านผลผลิตของโครงการ อยู่ใน ระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.17$, $SD = 0.45$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ในเรื่องการประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในช่วงเวลากลางวันมีความปลอดภัย เนื่องจากมีแสงสว่างเพียงพอ อยู่ในระดับดีมาก เป็นอันดับแรก ($\bar{X} = 4.35$, $SD = 0.67$) รองลงมาคือ หลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นภูมิทัศน์บริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความสะอาด สวยงาม อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.30$, $SD = 0.74$) หลังจกที่มีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีจำนวนนักท่องเที่ยวมาเพิ่มมากขึ้นในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้กับสะพานเลียบชายฝั่งทะเล อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.14$, $SD = 0.78$) หลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นทำให้มีจุดพักรถที่ กว้างขวาง และมีที่จอดรถเพียงพอ อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.04$, $SD = 0.49$) และอันดับสุดท้าย คือ หลังจกที่มีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลได้ช่วยแบ่งเบาการจราจรของถนนสายหลัก (สุขุมวิท) ได้ อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 3.99$, $SD = 0.39$)

ตารางที่ 9 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวม

ความคิดเห็นของประชาชน ต่อโครงการสะพานเลียบ ชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมือง ชลบุรี	\bar{X}	SD	ระดับความ คิดเห็น	อันดับ
ด้านสภาวะแวดล้อมของ โครงการ	4.32	0.51	เหมาะสมมาก ที่สุด	1
ด้านปัจจัยนำเข้าของ โครงการ	3.82	0.44	เหมาะสมปาน กลาง	4
ด้านกระบวนการของ โครงการ	4.10	0.46	เหมาะสมมาก	3
ด้านผลผลิตของโครงการ	4.17	0.45	เหมาะสมมาก	2
ภาพรวม	4.10	0.47	เหมาะสมมาก	

จากตารางที่ 9 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวม พบว่า ประชาชนมีความ

คิดเห็นต่อ โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวม อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 3.16, SD = 0.71$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า

ประชาชนมีความคิดเห็นต่อ โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี มีความคิดเห็น โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ด้านสภาวะแวดล้อมของโครงการ อยู่ในระดับดีมาก เป็นอันดับแรก ($\bar{X} = 4.32, SD = 0.51$) รองลงมาคือ ด้านผลผลิตของโครงการ อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.17, SD = 0.45$) ด้านกระบวนการของโครงการ อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.10, SD = 0.46$) และอันดับสุดท้าย คือ ด้านปัจจัยนำเข้าของโครงการ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.82, SD = 0.44$)

ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน

ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4	2.47	.617	6.321	.000
ภายในกลุ่ม	395	38.58	.098		
รวม	399	41.052			

จากตารางที่ 10 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี พบว่าค่า Sig. เท่ากับ .000 แสดงว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็น ต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 11 การเปรียบเทียบความแตกต่างของต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมือง
ชลบุรี ที่มีอาชีพต่างกันเป็นรายคู่

แหล่งความ แปรปรวน	\bar{X}	ข้าราชการ/ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัทเอกชน	ลูกจ้างประจำ/ ลูกจ้าง ชั่วคราว	ค้าขาย/ อาชีพ ส่วนตัว	นักเรียน/ นักศึกษา
ข้าราชการ/ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	4.03		-.097*	-.173*	-.106*	.132*
พนักงาน บริษัทเอกชน	4.12			-.076	-.010	.229*
ลูกจ้างประจำ/ ลูกจ้างชั่วคราว	4.20				.067	.306*
ค้าขาย/ อาชีพ ส่วนตัว	4.13					.239*
นักเรียน/ นักศึกษา	3.90					

จากตารางที่ 11 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นของประชาชนต่อ
โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่มีอาชีพต่างกันเป็นรายคู่ พบว่า มีความ
แตกต่างกันทั้งหมด 7 คู่

คู่ที่ 1 ประชาชนที่มีอาชีพข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อ
โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพพนักงาน
บริษัทเอกชน

คู่ที่ 2 ประชาชนที่มีอาชีพข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อ
โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพลูกจ้างประจำ/
ลูกจ้างชั่วคราว

คู่ที่ 3 ประชาชนที่มีอาชีพข้าราชการ /พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อ
โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย /อาชีพ
ส่วนตัว

กลุ่มที่ 4 ประชาชนที่มีอาชีพข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพนักเรียน/ นักศึกษา

กลุ่มที่ 5 ประชาชนที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพนักเรียน/ นักศึกษา

กลุ่มที่ 6 ประชาชนที่มีอาชีพลูกจ้างประจำ/ ลูกจ้างชั่วคราว มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพนักเรียน/ นักศึกษา

และกลุ่มที่ 7 ประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย/ อาชีพส่วนตัว มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพนักเรียน/ นักศึกษา มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนที่มีก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่านใช้ถนนเส้นใดมาก่อน ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน

ตารางที่ 12 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ที่มีก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่านใช้ถนนเส้นใดมาก่อนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4	1.35	.338	3.359	.010
ภายในกลุ่ม	395	9.70	.101		
รวม	399	41.052			

จากตารางที่ 12 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี พบว่าค่า Sig. เท่ากับ .010 แสดงว่า ประชาชนที่มีก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่านใช้ถนนเส้นใดมาก่อนต่างกัน มีความคิดเห็น ต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 13 การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่มีก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่านใช้ถนนเส้นใดมาก่อนต่างกันเป็นรายคู่

แหล่งความแปรปรวน	\bar{X}	ถนนสุขุมวิท	ถนนบางทราย	ถนนบ้านสวน	ถนนตัวเมืองชลบุรี	อื่น ๆ
ถนนสุขุมวิท	4.06		-0.027	-0.213	-0.110*	.047
ถนนบางทราย	4.09			-0.186	-0.083	.074
ถนนบ้านสวน	4.28				.103	.260*
ถนนตัวเมืองชลบุรี	4.14					.157*
อื่น ๆ	4.01					

จากตารางที่ 13 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีที่มีอายุต่างกันเป็นรายคู่ พบว่า มีความแตกต่างกันทั้งหมด 3 คู่ คือ

คู่ที่ 1 ประชาชนที่มีใช้ถนนสุขุมวิท มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีมากกว่า ประชาชนที่มีใช้ถนนตัวเมืองชลบุรี

คู่ที่ 2 ประชาชนที่มีใช้ถนนบ้านสวน มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีมากกว่า ประชาชนที่มีใช้ถนนอื่น ๆ

และคู่ที่ 3 ประชาชนที่มีใช้ถนนถนนตัวเมืองชลบุรี มีความคิดเห็นด้วยต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีมากกว่า ประชาชนที่มีใช้ถนนอื่น ๆ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ประชาชนที่มีการเดินทางโดยใช้ยานพาหนะ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี แตกต่างกัน

ตารางที่ 14 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	5	.865	.173	1.696	.134
ภายในกลุ่ม	394	40.187	.102		
รวม	399	41.052			

จากตารางที่ 14 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี พบว่าค่า Sig. เท่ากับ .134 แสดงว่า ประชาชนที่มีการเดินทางโดยใช้ยานพาหนะต่างกัน มีความคิดเห็นต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธข้อสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 4 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนี้ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี แตกต่างกัน

ตารางที่ 15 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนี้ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี แตกต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4	1.25	.313	3.104	.016
ภายในกลุ่ม	395	39.80	.101		
รวม	399	41.052			

จากตารางที่ 15 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี พบว่าค่า Sig. เท่ากับ .016 แสดงว่า ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลต่างกัน มีความคิดเห็น ต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 16 การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลต่างกันเป็นรายคู่

แหล่งความแปรปรวน	\bar{X}	ทุกวัน	สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง	เดือนละ 1 ครั้ง	นาน ๆ ครั้ง
ทุกวัน	4.15		-0.249	.122*	.002	.034
สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	4.40			.371	.252	.283
สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง	4.03				-.120*	-.089*
เดือนละ 1 ครั้ง	4.15					.031
นาน ๆ ครั้ง	4.10					

จากตารางที่ 16 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลต่างกันเป็นรายคู่พบว่า มีความแตกต่างกันทั้งหมด 3 คู่

คู่ที่ 1 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลทุกวันมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีแตกต่างกับประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง

คู่ที่ 2 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลสัปดาห์ละ 2-3 ครั้งมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีแตกต่างกับประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล เดือนละ 1 ครั้ง

คู่ที่ 3 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลสัปดาห์ละ 2-3 ครั้งมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีแตกต่างกับประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล นาน ๆ ครั้ง ครั้งส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกันมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ใดต่างกัน ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีแตกต่างกัน

ตารางที่ 17 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมือง
ชลบุรี ด้านใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ใดต่างกัน ประชาชนมี
ความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีแตกต่างกัน

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	6	9.37	1.562	19.370	.000
ภายในกลุ่ม	393	31.68	.081		
รวม	399	41.052			

จากตารางที่ 17 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตาม
เขตผังเมืองชลบุรี พบว่าค่า Sig. เท่ากับ .000 แสดงว่า ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อ
วัตถุประสงค์ใดต่างกัน ประชาชนมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผัง
เมืองชลบุรี แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 18 การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเล
ตามเขตผังเมืองชลบุรี ที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ใดต่างกัน
เป็นรายคู่

แหล่งความแปรปรวน	\bar{X}	ไปทำงาน	ไปโรงเรียน	สัญจรทั่วไป	ขนส่งสินค้า	ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล	หลีกเลี่ยงการจราจรบนถนนสายหลัก	อื่นๆ
ไปทำงาน	4.18		.561*	.009	.021	.094*	-.068	.398*
ไปโรงเรียน	3.61			-.552*	-.540*	-.467*	-.629*	-.163
สัญจรทั่วไป	4.17				.012	.085	-.077	.389*
ขนส่งสินค้า	4.15					.073	-.089	.377*
ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล	4.08						-.162*	.304*

ตารางที่ 18 (ต่อ)

แหล่งความ แปรปรวน	\bar{X}	ไป ทำงาน	ไป โรงเรียน	สัญจร ทั่วไป	ขนส่ง สินค้า	ท่องเที่ยว ชายฝั่ง ทะเล	หลีกเลี่ยง การจราจร บนถนน สายหลัก	อื่น ๆ
หลีกเลี่ยง การจราจรบน ถนนสาย หลัก อื่น ๆ	4.24							.466*
	3.78							

จากตารางที่ 18 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ใดต่างกันเป็นรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ใดที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นรายคู่ พบว่า มีความแตกต่างกันทั้งหมด 12 คู่ คือ

คู่ที่ 1 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ไปทำงาน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกับประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ ไปโรงเรียน

คู่ที่ 2 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ไปทำงาน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกับประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล

คู่ที่ 3 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ไปทำงาน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกับประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ อื่น ๆ

คู่ที่ 4 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ไปโรงเรียน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกับประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ สัญจรทั่วไป

ตารางที่ 19 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบ
1. ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
2. ประชาชนที่เคยใช้เส้นทางก่อนมีการเปิดใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเลต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
3. ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะในการเดินทางต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
4. ประชาชนที่มีความถี่ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเลต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
5. ประชาชนที่มีวัตถุประสงค์ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเลต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน

บทที่ 5

สรุป อภิปรายและข้อเสนอแนะ

การศึกษา เรื่อง "ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี" เนื่องจาก การคมนาคมใช้รถใช้ถนนเป็นส่วนสำคัญในการกิจวัตรประจำวัน ที่ทุกคนใช้ร่วมกัน เมื่อมีผู้ใช้นั้นมากขึ้นทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ตลอดจนรายงานผู้ใช้รถใช้ถนนมีเพิ่มมากขึ้นทุกปีให้ได้รับทราบ การวิจัยครั้งนี้ จึงเป็นการศึกษาเพื่อนำผลการวิจัยเสนอต่อคณะผู้บริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและวางแผนรองรับปัญหาการประชาสัมพันธ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตและเป็นการช่วยหาแนวทางแก้ไขปัญหา เพื่อยกระดับโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ครั้งนี้ไปใช้ปรับปรุงการดำเนินงานโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในส่วนขยายต่อไป เนื่องจากผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มประชากรตัวอย่างจำนวน 400 ชุด กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยการใช้สูตรของยามานะ จำนวน 400 คน โดยกำหนดค่าความเชื่อมั่น 95% ทำการสุ่มตัวอย่างที่ไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็น (Non-probability sampling) ใช้วิธีการสุ่มแบบระบบ (Systematic sampling) สถิติที่ใช้ในการวิจัยข้อมูลทั่วไปของประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณโครงการและผู้ที่กำลังใช้สะพาน ประกอบด้วย อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด ความถี่ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเล และวัตถุประสงค์ในการใช้ถนนเลียบชายฝั่งทะเล เพื่อบรรยายลักษณะข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล วิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) ส่วนระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี วิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ค่าความถี่ ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) เพื่อบรรยาย ลักษณะข้อมูลและการเรียงลำดับความสำคัญของข้อมูล ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง ตัวแปร ใช้สถิติการทดสอบค่าที (t-test) และการทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ในการวิเคราะห์หากพบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญ .05 จะทำการทดสอบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีการ LSD (Least significant difference test) ซึ่งผลการศึกษานำเสนอตามลำดับ ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัย
2. อภิปรายผล
3. ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ผลการวิจัยข้อมูลทั่วไปของประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณโครงการและผู้ที่กำลังใช้สะพาน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน เดิมทีใช้เส้นทางถนนสุขุมวิทใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลสำหรับ 4 ที่นั่ง ความถี่ในการใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง และส่วนใหญ่ใช้เพื่อท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ผลการวิจัยความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ทั้งด้านโดยภาพรวมอยู่ใน ระดับดีมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่ประชาชนมีความคิดเห็นว่าเป็นโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี อยู่ในระดับดีมาก เป็นอันดับหนึ่ง คือ ด้านสถานะแวดล้อมของโครงการ รองลงมา คือ ด้านผลผลิตของโครงการ ด้านกระบวนการของโครงการ และอันดับสุดท้าย คือ ด้านปัจจัยนำเข้าของโครงการ ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยในแต่ละด้าน ได้ดังนี้

2.1 ด้านสถานะแวดล้อมของโครงการ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นว่าเป็นโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวม อยู่ในระดับดีมาก และข้อที่ประชาชนเลือกมากที่สุด คือ ด้านประชาชนและนักท่องเที่ยวมีความต้องการเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลที่ทำให้เกิดความสะดวกสบายสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางสู่จุดหมาย อยู่ในระดับดีมาก ส่วนข้อที่ประชาชนเลือก น้อยที่สุด คือ การเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองชลบุรีทำให้มีความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล อยู่ในระดับดีมาก

2.2 ด้านปัจจัยนำเข้าของโครงการ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นว่าเป็นโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง และข้อที่ประชาชนเลือกมากที่สุด คือ ด้านการกำหนดเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติบริเวณชายฝั่ง อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนข้อที่ประชาชนเลือก น้อยที่สุดงบประมาณก่อสร้าง 1 ช่วง ของโครงการจำนวน 560 ล้านบาท มีความคุ้มค่าหรือไม่ อยู่ในระดับปานกลาง

2.3 ด้านกระบวนการของโครงการ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นว่าเป็นโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวม อยู่ในระดับดีมาก และข้อที่ประชาชนเลือกมากที่สุด คือ ด้านในช่วงเวลากลางคืนระหว่างที่มีการก่อสร้างโครงการมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างที่เหมาะสม และมีจำนวนเพียงพอ อยู่ในระดับดีมาก ส่วนข้อที่ประชาชนเลือกน้อยที่สุด คือ

ในช่วงดำเนินการก่อสร้างสามารถจับขั้วรถยนต์ในเส้นทางที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างสะดวก ปลอดภัย อยู่ในระดับดีมาก

2.4 ด้านผลผลิตของโครงการ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นว่าโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี โดยภาพรวม อยู่ในระดับดีมาก และข้อที่ ประชาชนเลือกมากที่สุด คือ ด้านหลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลได้ช่วยแบ่งเบาการจราจรของถนนสายหลัก (สุขุมวิท) ได้ อยู่ในระดับดีมาก ส่วนข้อที่ประชาชนเลือกน้อยที่สุด คือ หลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นภูมิทัศน์บริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความสะอาด สวยงาม อยู่ในระดับดีมาก

ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐาน เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี พบว่า ประชาชนที่มี อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ก่อนมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล ความถี่ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลและวัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มีประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมากที่สุดต่างกันมีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 จึงเป็นการยอมรับสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

อภิปรายผล

1. จากข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษาในประเด็นความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี สามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

1.1 ด้านสภาวะแวดล้อมของโครงการ พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี อยู่ในระดับดีมาก ซึ่งจากผลการศึกษาดังกล่าวสอดคล้องกับผลการศึกษาของ เอกสิทธิ์ กันทาเดช (2555) เรื่อง การประเมิน โครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมทววันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มีระดับ ความคิดเห็นมากที่สุด ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะก่อนก่อสร้างโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีมีการทำวิจัยแบบสอบถามถึงผลกระทบและความต้องการของประชาชนมาก่อน

1.2 ด้านปัจจัยนำเข้าของโครงการ พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจากผลการศึกษาดังกล่าวขัดแย้งกับผลการศึกษาของ เอกสิทธิ์ กันทาเดช (2555) เรื่อง การประเมินโครงการก่อสร้าง

บูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก ผลการศึกษาดังกล่าวสอดคล้องกับผลการศึกษา พิระยุทธ เรียบวงศา (2546) โครงการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านปัจจัยนำเข้าของโครงการ อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้ อาจเป็นข้อจำกัดของงบประมาณในการก่อสร้างที่ประชาชนบางกลุ่มมองว่ามากเกินไปและมีผลกระทบกับทรัพยากรธรรมชาติ จึงทำให้อยู่ในระดับปานกลาง

1.3 ด้านกระบวนการของโครงการ พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี อยู่ในระดับดีมาก ซึ่งจากผลการศึกษา ดังกล่าวสอดคล้องกับผลการศึกษาของ เอกสิทธิ์ กันทาเดช (2555) เรื่อง การประเมินโครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มีระดับความคิดเห็นเห็นมากที่สุด ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะกระบวนการในการดำเนินโครงการก่อสร้างมีความเตรียมพร้อมในหลาย ๆ ด้านทั้งเรื่องของป้ายสัญญาณเตือน ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณโครงการก่อสร้าง ทั้งนี้ พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยมากในช่วงที่มีการก่อสร้าง โครงการมีป้ายติดตั้งเตือน อาจเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่มีการสัญจรไปมาและเห็นอย่างชัดเจนในช่วงข้ามใจหรือใช้ทางบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง

1.4 ด้านผลผลิตของโครงการ พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี อยู่ในระดับดีมาก เอกสิทธิ์ กันทาเดช (2555) เรื่อง การประเมินโครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก ทั้งนี้ เป็นเพราะประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลช่วงที่ดำเนินการเสร็จแล้วในช่วงเวลากลางคืนมีความปลอดภัยในการขับขี่สัญจร หลังการดำเนินการเสร็จสิ้นภูมิทัศน์บนสะพานสะอาดเรียบร้อยมองแล้วสวยงาม

2. จากข้อค้นพบที่ได้ในประเด็นการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี สามารถนำมาอภิปรายผลได้ ดังนี้

2.1 อาชีพ พบว่า ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณโครงการและประชาชนที่ใช้สะพานโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ที่มีอาชีพต่างกัน ความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย ซึ่งจากผลการศึกษา ดังกล่าวสอดคล้องกับผลการศึกษาของ เอกสิทธิ์ กันทาเดช (2555) เรื่อง การประเมินโครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน อำเภอเมือง จังหวัดลำพูนพบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการประเมินโครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน อำเภอเมือง จังหวัด

ลำพูน แตกต่างกัน ทั้งนี้ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมากกว่านักเรียน/นักศึกษา

2.2 ก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่านใช้ถนนเส้นใดมาก่อน พบว่า ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณ โครงการและประชาชนที่ใช้สะพาน โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ที่มีใช้ถนนเส้นใดมาก่อนต่างกัน ความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน จึงขอรับสมมติฐานการวิจัย ทั้งนี้ ประชาชนในเขตพื้นที่ส่วนใหญ่ จะใช้ถนนสุขุมวิทมาก่อนที่จะมาใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี

2.3 ท่านเดินทางโดยใช้ยานพาหนะ ประเภทใดมากที่สุด พบว่า ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณ โครงการและประชาชนที่ใช้สะพาน โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ที่มีการใช้ยานพาหนะประเภทใดต่างกัน ความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย พบว่า ประชาชนที่มีการใช้ยานพาหนะประเภทต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้ ประชาชนส่วนใหญ่ที่ทำการตอบแบบสอบถามมีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสำหรับ 4 ที่นั่งเป็นส่วนมาก รองลงมา คือรถกระบะ และใช้รถประจำทางน้อยที่สุด

2.4 ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนี้บ่อยเพียงใด พบว่า ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณ โครงการและประชาชนที่ใช้สะพาน โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ที่มีใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนี้บ่อยเพียงใด ต่างกัน ความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีแตกต่างกัน จึงขอรับสมมติฐานการวิจัย ทั้งนี้ ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณ โครงการและประชาชนที่ใช้สะพาน โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ส่วนใหญ่ที่ทำการตอบแบบสอบถาม มีใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลสัปดาห์ละ 2-3 ครั้งมากที่สุด เนื่องจากอาจจะมีการหลีกเลี่ยงการจราจรหรือใช้ในการท่องเที่ยวและบางเส้นทางไม่สามารถใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ได้เนื่องจากอ้อมจากจุดหมายทำให้มีการใช้ไม่บ่อยนัก

2.5 ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเพื่อวัตถุประสงค์ใดต่างกัน พบว่า ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณ โครงการและประชาชนที่ใช้สะพานโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี ที่มีใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเพื่อวัตถุประสงค์ใดต่างกัน ความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีแตกต่างกัน จึงขอรับสมมติฐานการวิจัย อยู่ในระดับดีมาก อาจเนื่องมาจากมีการใช้เส้นทางเพื่อท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลและมีความต้องการท่องเที่ยวพักผ่อน สบายใจ สะดวกสบายมากขึ้นทำให้ประชาชนมีความต้องการใช้สะพานเพื่อท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี” ในภาพรวม พบว่าความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี อยู่ในระดับดีมาก โดยเฉพาะด้านสภาวะแวดล้อมของโครงการ เป็นอันดับแรก อยู่ในระดับดีมาก รองลงมา คือ ด้านผลผลิตของโครงการ ด้านกระบวนการของโครงการ และอันดับสุดท้าย คือ ด้านปัจจัยนำเข้าของโครงการ และผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ก่อนมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล ประเภทานพาหนะที่ใช้มากที่สุด ความถี่ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล วัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลต่างกัน มีความคิดเห็นต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จากข้อค้นพบ ดังกล่าว ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษา พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี อยู่ในระดับดีมาก แต่ยังไม่ถึงระดับดีมากที่สุด ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะเชิงนโยบายแก่ โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีเพื่อเป็นแนวทางพัฒนาการดำเนินการ โครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรีในส่วนต่อขยาย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขในระยะยาว ดังนี้

- 1.1 หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบควรดูแลแต่สอบถามความต้องการของประชาชนเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากยิ่งขึ้น
- 1.2 หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบควรจัดงานในการจัดสรรประโยชน์แก่ส่วนร่วมบนสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมากขึ้นเพื่อให้เป็นที่รู้จักและเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่
- 1.3 หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบควรมีการติดตามและประเมินผลการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องมากยิ่งขึ้นและควบคุมให้มีการเสร็จตามแผนที่วางไว้

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

จากการศึกษาทำให้ทราบถึงความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ในการวิเคราะห์จากคะแนนในแบบสอบถามที่ ประชาชนได้ให้ความเห็น ทำให้ทราบว่าด้านใด ที่ยังเป็นสิ่งที่ควรปรับปรุง โดยผู้วิจัยนำมาใช้เป็น ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการในแต่ละด้าน ดังนี้

2.1 ด้านสภาวะแวดล้อมของโครงการ หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบควรมีการสำรวจในเรื่องของผู้ประกอบการอาชีพค้าขายมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะบริเวณที่จะดำเนินการก่อสร้างเพื่อรับรู้และทราบถึงผลกระทบที่ผู้ประกอบการได้รับ เพื่อให้ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบน้อยที่สุดและเมื่อโครงการดำเนินการเสร็จแล้วผู้ประกอบการจะได้รับผลประโยชน์หรือข้อดีอย่างไรบ้างควรเข้าถึงและชี้แจงมากกว่านี้

2.2 ด้านปัจจัยนำเข้าของโครงการ หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบควรสร้างความน่าเชื่อถือในเรื่องของงบประมาณในการก่อสร้างมีการชี้แจงรายละเอียดที่ชัดเจนและสามารถตรวจสอบและให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลได้เพื่อความโปร่งใสและเพื่อให้ทราบถึงงบประมาณแต่ละส่วนที่ต้องใช้จ่ายอย่างมีที่มาที่ไป

2.3 ด้านกระบวนการของโครงการ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบควรมีการติดตั้งไฟฟ้ามากยิ่งขึ้นเพื่อให้ส่องสว่างเห็นชัด เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุในช่วงของการก่อสร้าง

2.4 ด้านผลผลิตของโครงการ หลังจากดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบควรมีการเก็บข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ว่าสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้จริงหรือไม่ สามารถแบ่งเบาการจราจรจากถนนเส้นหลักได้จริงตามที่วางแผนตามวัตถุประสงค์แต่แรกหรือไม่ เพื่อนำมาปรับปรุงการดำเนินการที่จะดำเนินการก่อสร้างในส่วนขยายต่อไป

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

จากประเด็นที่ยังเป็นจุดอ่อน หรือเป็นประเด็นที่ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ยังไม่ได้มีคำตอบ ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะเชิงวิชาการ ดังนี้

3.1 ควรมีการศึกษาความต้องการของประชาชนที่มีต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรีในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ทราบความต้องการในการใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่เหมาะสมในส่วนที่จะดำเนินการขยายส่วนต่อไป

3.2 ควรศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี เนื่องจากการสร้างสะพานในทะเล อาจมีการส่งผลกระทบต่อควมการศึกษาที่ลึกและหาวิธีแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม

บรรณานุกรม

- กนกพล ทิมางกูร. (2552). ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนาบัณฑิตศึกษา, คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม, มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี.
- กมลวรรณ แสงธรรมทวี. (2559). ผลกระทบจากการก่อสร้างถนนต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพ กรณีศึกษา : ชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ จังหวัดนนทบุรี. วิทยานิพนธ์ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- กรมทางหลวง. (2552). อัตราการเพิ่มของปริมาณการเดินทางในปี 2548–2552. ม.ป.ท. สำนักอำนวยความปลอดภัย.
- กรรณิการ์ ชูติพงษ์ศาสตร์. (2544). ความคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันโรคเอดส์ของสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล จังหวัดราชบุรี. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต, สาขาสุขศึกษา, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- กิตติ สุทธิสัมพันธ์. (2542). ความคิดเห็นของตัวแทนออกของต่อพิธีการศุลกากรในการนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ ศึกษากรณีการนำเข้าทางสำนักงานศุลกากร ท่าอากาศยานกรุงเทพ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จำเนียร สุขหลาย. (2544). แบบจำลอง CIPP. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จิตพล ชัยมะดัน. (2561). เอกสารประกอบการเรียนระเบียบวิธีวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์. วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ชาญณรงค์ คำเพชร. (2549). ความคิดเห็นของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพที่มีต่อการเรียนการสอนวิชาพลศึกษา จังหวัดชลบุรีปีการศึกษา 2548. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต, สาขาสุขศึกษา, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ดวงอุมา โสภ. (2551). ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการให้บริการของสำนักทะเบียน อำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ทิตนา เขมมณี. (2545). การประเมินผลหลักสูตร รวมบทความการประเมินโครงการ. กรุงเทพฯ:

เอ็กซ์เปอร์เน็ท.

เทรนดิศ ชนะจิต เกตุอุไร. (2555). *ความคิดเห็นของนักศึกษาที่มีผลต่อการเรียนการสอนสถาบันพลศึกษา ในเขตภาคใต้*. ปรินญานิพนธ์ กศ.ม. (พลศึกษา). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัย

ศรีนครินทร์วิโรฒ.

นงลักษณ์ วิรัชชัย. (2545). *กระบวนการปฏิรูปเพื่อพัฒนาคุณภาพการเรียนรู้: การประเมินและ การ ประกัน*. กรุงเทพฯ: วี ที ซี คอมมิวนิเคชัน.

ปัญญา ผันดอนคู่. (2555). *ความพึงพอใจการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนในตำบลหินลาด อำเภอคำชะอี นครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

พิระยุทธ เรียบวงศา. (2546). *กรณีศึกษาการบริหารความเสี่ยงในโครงการก่อสร้าง สถานีไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิศวกรรมและการบริหารงานก่อสร้าง, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

พิสนุ ฟองศรี. (2549). *การประเมินทางการศึกษา: แนวคิดสู่การปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: เทียมฟ้าการพิมพ์.

มนสิข ลีทิสสมบุญ. (2550). *ระเบียบวิธีวิจัย*. พิษณุโลก: คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร.

เขาวดี ราชชัยกุล วิบูลย์ศรี. (2546). *การประเมินโครงการแนวคิดและแนวปฏิบัติ (พิมพ์ครั้งที่ 1)*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

รติรัตน์ เอกจิตตพิเชษฐ. (2554). *การประเมินกระบวนการยุติธรรมในช่วงเปลี่ยนผ่านสู่สันติภาพใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยติมอร์-เลสเต*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2556). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554*. กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน.

วัลลภา รัฐฉัตรานนท์. (2545). *เอกสารประกอบการเรียนระเบียบวิธีวิจัยทางรัฐศาสตร์*. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วิเชียร เกตุสิงห์. (2543). *คู่มือการวิจัย: การวิจัยเชิงปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์และทำปกเจริญผล.

วุฒิพงษ์ เมืองน้อย. (2552). *ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา: โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิศวกรรมโยธา, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

- ศิริชัย กาญจนวาส. (2545). *ทฤษฎีการประเมิน*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศิริวัฒน์ วรรณาม. (2540). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้ผลการประเมินในการตัดสินใจ ของผู้บริหาร โรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา*. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิจัยการศึกษา, คณะครุศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมคิด พรหมจ้อย. (2535). *การพัฒนาระบบประเมินผลตนเอง สำหรับศูนย์ประสานการศึกษานอกโรงเรียนระดับอำเภอ*. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการวัดและการประเมินผลการศึกษา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมหวัง พิธิยานุสรณ์. (2544). *รวมบทความทางการประเมิน โครงการ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์.
- สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี. (2553). *รายงานการประชุม โครงการศึกษาและออกแบบก่อสร้างสะพานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเลียบชายฝั่งทะเลในเขตผังเมืองรวมเมืองชลบุรี*. ถ่ายเอกสาร.
- สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองชลบุรี. (2555). *โครงการศึกษาและออกแบบก่อสร้างสะพานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเลียบชายฝั่งทะเลในเขตผังเมืองรวมเมืองชลบุรี*. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม(รายงานฉบับสมบูรณ์). ถ่ายเอกสาร.
- สำนักงานอำนวยความสะดวก. (2552). *ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงแผ่นดินในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี 2552*. กรุงเทพฯ: กรมทางหลวง.
- สุขใจ วงศ์ษา. (2548). *ความคิดเห็นของพนักงานท่าอากาศยานกรุงเทพที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างองค์กร: กรณีศึกษาเฉพาะสายงานท่าอากาศยานกรุงเทพ*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรบัณฑิต, สาขารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุชนา กุปติยานุวัฒน์. (2543). *ดัชนีวัดผลการดำเนินงาน กรณีศึกษา: การปีโตรเลียมแห่งประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, คณะมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2547). *การประเมินโครงการ: หลักการและการประยุกต์*. กรุงเทพฯ: เฟื่องฟ้า.
- สุพัตร์ พิบูลย์ และกานดา นาคะเวช. (2545). *การประเมินความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการ*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช.
- สุวิมล ว่องวานิช. (2544). *การวิจัยปฏิบัติการในชั้นเรียน กรุงเทพมหานครภาควิชาวิจัยการศึกษา*. กรุงเทพฯ: คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- อานนท์ ปัดพี. (2560). *ผลกระทบโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ชลบุรี-แกลง) ตอนชลบุรี-บ้านบึง ที่มีต่อประชาชนในเขตอำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี*. งานนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- เอกสิทธิ์ กันทาเดช. (2555). *การประเมินโครงการก่อสร้างบูรณะประตูเมืองมหาวันและปรับปรุงภูมิทัศน์ของเทศบาลเมืองลำพูน อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรบัณฑิต, สาขารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- Best, J. W. (1997). *Research in education*. New Jersey: Prentice Hall.
- Cronbach, L. J. (1990). *Essentis of psychological testing* (5th ed.). n.p.
- Foster, C. R. (1952). *Phychology for life adjustment*. Chicago: Amarican Technical Society.
- Nadler. (1980). *Corporate human resource development*. NewYork: Van.Nostrand Reinhold Company.
- Patton, M. Q. (1990). *Qualitative evaluation and research methods* (2nd ed.). Newbury Park: Sage.
- Remmer, H. (1954). *Introduction to opinion and attitude*. New York: Harper and Brothers Publisher Measurement.
- Robbins, S. P. (2001). *Organizational behavior* (9th ed.). Upper Saddle River, NJ.: Prentice-Hal.
- Stufflebeam, D. L. (1997). *Education evaluation and decision-Making*. Itasca, II:F.E.
- Yamane, T. (1976). *Element sampling theory*. Englewood Cliffss, N.J: PrenticeHall.
- Webster. (1998). *Merriam-Webster's Spanish-English Dictionary*. Haraty: Eilleen M.
- Weiss, D. J., Dawis, R. V., England, G. W., & Lofquits, L. H. (1967). *Manual for the Minnesota satifaction questionnaire*. Minneapolis: University of Minnesota, Industrial Relations Center.



ภาคผนวก



แบบสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบทะเลตามเขตผังเมือง ชลบุรี

คำชี้แจงสำหรับผู้ตอบแบบสอบถาม

1. วัตถุประสงค์

เพื่อรวบรวมข้อมูลพื้นฐานในการวิจัยเพื่อการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี ในฐานะผู้จัดทำงานนิพนธ์ จึงขอความร่วมมือจากท่านกรอกข้อมูล/ แสดงความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อโครงการดังกล่าว จำนวน 1 ชุด ในแบบสอบถามชุดนี้ โดยทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ที่ตรงกับความเห็นของท่านและระบุข้อคิดเห็นเพิ่มเติม เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำรายงานนิพนธ์ของนักศึกษาปริญญาโทวิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพาต่อไป

2. แบบสอบถามมีทั้งหมด 5 หน้า แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐาน เกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ อาชีพ เส้นทางที่เคยใช้ก่อนมีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเล ประเภทยานพาหนะที่ใช้มากที่สุด ความถี่ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล และวัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเล ลักษณะของคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Checklists) และ/ หรือเติมคำลงในช่องว่างที่กำหนด

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามต่อเอกสาร ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี

ส่วนที่ 3 การแสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามและข้อเสนอแนะ เพื่อพิจารณาประเด็นปัญหาที่พบและสิ่งที่ควรปรับปรุง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐาน เกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับสภาพความเป็นจริงของท่าน หรือเติมข้อความลงในช่องว่างที่กำหนด

1. อาชีพ

- ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน
 ลูกจ้างประจำ/ ลูกจ้างชั่วคราว ค้าขาย/ อาชีพส่วนตัว
 นักเรียน/ นักศึกษา อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

2. ก่อนก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลท่านใช้ถนนเส้นใดมาก่อน (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ถนนสุขุมวิท ถนนบางทราย
 ถนนบ้านสวน ถนนตัวเมืองชลบุรี
 อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

3. ท่านเดินทางโดยใช้ยานพาหนะประเภทใดมากที่สุด

- รถจักรยาน รถจักรยานยนต์
 รถยนต์ส่วนบุคคลสำหรับ 4 ที่นั่ง รถกะบะ
 รถตู้ รถโดยสาร (รถบัส)
 รถประจำทาง (รถสองแถว) รถบรรทุก
 อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

4. ท่านใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลนี้บ่อยเพียงใด

- ทุกวัน สัปดาห์ละ 1 ครั้ง
 สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง เดือนละ 1 ครั้ง
 นาน ๆ ครั้ง อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

5. ท่านใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเพื่อวัตถุประสงค์ใด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ไปทำงาน ไปโรงเรียน
 สำงุรทั่วไป ขนส่งสินค้า
 ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล หลีกเลี้ยงการจราจรบนถนนสายหลัก
 อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อเอกสาร ความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตฝั่งเมืองชลบุรี

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

5 = เห็นด้วยมากที่สุด 4 = เห็นด้วยมาก 3 = เห็นด้วยปานกลาง 2 = เห็นด้วยน้อย 1 = เห็นด้วยน้อยที่สุด

องค์ประกอบโครงการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
1. ด้านสถานะแวดล้อมของโครงการ					
1.1 ปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมืองชลบุรีมีส่วนสำคัญต่อการตัดสินใจดำเนินโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง					
1.2 ประชาชนและนักท่องเที่ยวมีความต้องการเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลที่ทำให้เกิดความสะดวกสบายสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางสู่จุดหมาย					
1.3 การเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองชลบุรีทำให้มีความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเล					
1.4 ประชาชนที่พักอาศัย/ ทำงาน อยู่ในบริเวณเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความต้องการให้ดำเนินโครงการดังกล่าวเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง					
1.5 ผู้ประกอบการและพ่อค้า-แม่ค้าที่ประกอบกิจการอยู่ในระแวกที่สะพานตัดผ่าน มีความต้องการเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเนื่องจากทำให้กิจการและทำมาค้าขายดีขึ้น					
2. ด้านปัจจัยนำเข้าโครงการ					
2.1 งบประมาณก่อสร้าง 1 ช่วง ของโครงการจำนวน 560 ล้านบาท มีความคุ้มค่า					
2.2 การออกแบบสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความปลอดภัย					
2.3 การออกแบบสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความสวยงาม					

องค์ประกอบโครงการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
2.4 การกำหนดจุดเชื่อมต่อของสะพานเลียบชายฝั่งทะเลกับเส้นทางสายอื่นมีความเหมาะสม					
2.5 การกำหนดเส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลไม่ก่อให้เกิดผลกระทบแก่ทรัพยากรธรรมชาติบริเวณชายฝั่ง					
3. ด้านกระบวนการดำเนินงานของโครงการ					
3.1 ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการมีการติดตั้งป้ายเตือนป้ายบังคับ ที่มองเห็นได้ชัดเจนและระยะเวลาเตือนเหมาะสม					
3.2 ในช่วงเวลากลางคืนระหว่างที่มีการก่อสร้างโครงการมีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่เหมาะสม และมีจำนวนเพียงพอ					
3.3 ในช่วงดำเนินการก่อสร้างสามารถขยับขยายงานในเส้นทางที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างสะดวก ปลอดภัย					
3.4 ในช่วงดำเนินการก่อสร้างหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบสามารถดูแลและจัดการในเรื่องขยะและเศษวัสดุจากการก่อสร้างได้เป็นอย่างดี					
3.5 กระบวนการก่อสร้างโครงการในช่วงที่ 1 สามารถดำเนินการได้เสร็จตามระยะเวลาที่กำหนดไว้					
4. ด้านผลผลิตของโครงการ					
4.1 หลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นภูมิทัศน์บริเวณสะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีความสะอาด สวยงาม					
4.2 หลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นทำให้มีจุดพักรถที่กว้างขวางและมีที่จอดรถเพียงพอ					
4.3 ประชาชนที่ใช้เส้นทางสะพานเลียบชายฝั่งทะเลในช่วงเวลากลางคืนมีความปลอดภัยเนื่องจากมีแสงสว่างเพียงพอ					
4.4 หลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลได้ช่วยแบ่งเบาการจราจรของถนนสายหลัก (สุขุมวิท) ได้					

องค์ประกอบโครงการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
4.5 หลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานเลียบชายฝั่งทะเลมีจำนวนนักท่องเที่ยวมาเพิ่มมากขึ้นในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้กับสะพานเลียบชายฝั่งทะเล					

ส่วนที่ 3 การแสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามและข้อเสนอแนะ เพื่อพิจารณาประเด็นปัญหาที่พบและสิ่งที่ควรปรับปรุง

1. ความคิดเห็นต่อสะพานเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด

.....

.....

.....

.....

.....

2. ความคิดเห็นต่อการดำเนินการก่อสร้างโครงการสร้างสะพานเลียบชายฝั่งทะเลตามเขตผังเมืองชลบุรี

.....

.....

.....

.....

.....

3. ท่านคิดว่าควรดำเนินการสะพานเลียบชายฝั่งทะเลต่อหรือไม่ (จากอบจ.-อ่างศิลา)

.....

.....

.....

.....

.....

14. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่น ๆ

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่ท่านกรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามนี้
เพื่อผู้จัดทำจะได้นำไปแก้ไขปรับปรุงและพัฒนาต่อไป

