



ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทาง

หลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ คย.น ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

ปรีชา ศรีประเสริฐ



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของงานที่จัดทำโดยนายปรีชา ศรีประเสริฐ ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ

สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ จังหวัดบุรีรัมย์

พุทธศักราช ๒๕๕๖

ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทาง
หลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งค้อ



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
พุทธศักราช ๒๕๕๖

B 14751

**PEOPLE'S SATISFATION TOWARDS HIGHWAYS CONSTRUCTION PROJECT,
DEPARTMENT OF HIGHWAYS : A CASE STUDY OF NO 201, SECTION 2,
CHAIYAPHUM KANGKOR**

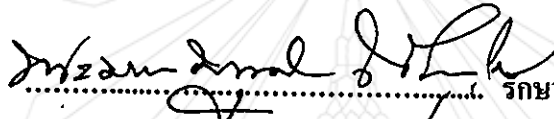
PREECHA SREPRASRT



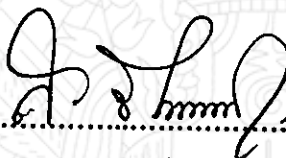
**A THEMATIC PAPER SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARTS
DEPARTMENT OF GOVERNMENT
GRADUATE SCHOOL
MAHAMAKUT BUDDHIST UNIVERSITY
B.E. 2556 (2013)**

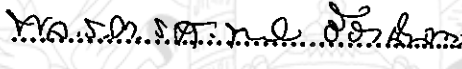
หัวข้อสารนิพนธ์ : ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรม
ทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-
แก่งคร้อ
ชื่อนักศึกษา : ปรีชา ศรีประเสริฐ
สาขาวิชา : รัฐศาสตร์การปกครอง
อาจารย์ที่ปรึกษา : พลเรือตรี รองศาสตราจารย์ทองใบ ธีรานันท์ทางกูร
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม : พระครูศรีปริยัติวิธาน (ดร.)

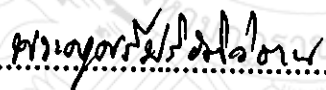
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรศาสนศาสตรมหาบัณฑิต


..... รักษาการคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(พระมหาบุญศรี ญาณวฑฺฒโน (ผศ. ดร.))

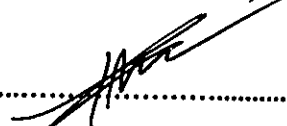
คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ (พิเศษ) ดร. สุกิจ ชัยมุสิก)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(พลเรือตรี รองศาสตราจารย์ทองใบ ธีรานันท์ทางกูร)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(พระครูศรีปริยัติวิธาน (ดร.))


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ศรัชัย ท้าวมิตร)


..... กรรมการ
(ดร. ยุทธนา ปราณีต)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

Thematic Title : People's Satisfaction towards Highways Construction Project,
Department of Highways : A Case Study of No. 201, Section 2,
Chaiyaphum-Kangkhro

Student's Name : Preecha Sreprasert

Department : Government

Advisor : Rear Admiral Assoc. Prof. Thongbai Dhiranandankura

Co-Advisor : Phrakhrusripariyattivitan (Dr.)

Accepted by the Graduate School, Mahamakut Buddhist University in Partial
Fulfillment of the Requirements for the Master's Degree.

P.S. Nānavuddho
..... Acting Dean of Graduate School
(Phramaha Boonsri Nānavuddho (Asst. Prof. Dr.))

Thematic Committee

S. Chaimusik
..... Chairman
(Asst. Emeritus Prof. Dr. Sukit Chaimusik)

T. Dhiranandankura
..... Advisor
(Rear Admiral Assoc. Prof. Thongbai Dhiranandankura)

Phrakhrusripariyattivitan
..... Co-Advisor
(Phrakhrusripariyattivitan (Dr.))

[Signature]
..... Member
(Assoc. Prof. Sornchai Taomitr)

Yuttana Praneeet
..... Member
(Dr. Yuttana Praneeet)

| | |
|----------------------|--|
| หัวข้อสารนิพนธ์ | : ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรม ทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ- แก่งคร้อ |
| ชื่อนักศึกษา | : ปรีชา ศรีประเสริฐ |
| สาขาวิชา | : รัฐศาสตร์การปกครอง |
| อาจารย์ที่ปรึกษา | : พลเรือตรี รองศาสตราจารย์ทองใบ ชีรนนันทางกูร |
| อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม | : พระครูศรีปริยัติวิธาน (ดร.) |
| ปีการศึกษา | : ๒๕๕๕ |

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ ๑) เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ๒) เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ของประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, อาชีพ, และรายได้ค่อนข้างต่างกัน และ ๓) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างคือ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ จำนวน ๓๐๖ คน ซึ่งได้จากการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการเปิดตารางของเกรจซี (Krejcie) และมอร์แกน (Morgan) และใช้การสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติที่ใช้คือ สถิติบรรยาย ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติอนุมาน ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) หากพบความแตกต่างจะทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ้ (Scheffé) แล้วนำมาวิเคราะห์และประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์

ผลการวิจัยพบว่า

๑. ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ยจากสูงสุดไปหาค่าต่ำสุด พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง อยู่ใน

ระดับมากที่สุด ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงอยู่ในระดับมากที่สุด

๒. ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา และรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความพึงพอใจที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ แต่ประชาชนที่อาชีพต่างกันมีความพึงพอใจโดยรวมทั้ง ๔ ด้านไม่แตกต่างกัน

๓. ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขที่สำคัญคือ ๑) ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง รูปแบบที่กรมทางหลวงได้ออกแบบและทำการก่อสร้างสามารถแก้ไขปัญหาราจรได้แต่ระยะเวลาในการก่อสร้างล่าช้ามาก ควรจะติดตามตรวจสอบและเร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างให้สำเร็จตามกำหนดระยะเวลา ๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำนวนจุดกั้บรถ U-TURN หน้าหน่วยงาน และทางเชื่อมเข้าหน่วยงานต่าง ๆ มีน้อยเกินไปและบางจุดก็ไม่ตรงกับหน่วยงานเลขผู้บริหารควรปรับปรุงหรือเพิ่มจุดกั้บรถ U-TURN หน้าหน่วยงาน และทางเชื่อมเข้าหน่วยงาน ๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ป้ายจราจรมีจำนวนน้อยเกินไป ควรจะเพิ่มป้ายจราจรในจุดที่สำคัญ ๆ เช่น ในชุมชน ทางแยก ทางข้าม และทางโค้ง เป็นต้น ควรจะเพิ่มจำนวนไฟทางที่ให้แสงสว่างบริเวณชุมชนให้มากขึ้น และ ๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงสองข้างทาง บางช่วงมีหญ้าและต้นไม้ขึ้นเต็มไปหมด ผู้บริหารควรจะให้พนักงานตัดหญ้าและปรับแต่งต้นไม้

Thematic Title : People's Satisfaction towards Highways Construction Project, department of Highways : A Case Study of No. 201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro

Student's Name : Preecha Sreprasert

Department : Government

Advisor : Rear Admiral Assoc. Prof. Thongbai Dhiranandankura

Co-Advisor : Phrakhrusripariyattivitan (Dr.)

Academic Year : B.E. 2555 (2012)

ABSTRACT

The objectives of this thematic paper (independent study) were as follows: 1) to study people's satisfaction towards highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro 2) to compare people's satisfaction towards highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro, classified to different genders, age, levels of education, occupation and income per a month and 3) to study the suggestions and solution concerning highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro. Research instruments were questionnaires. The sample groups were 306 of the people lining in the area of highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro, sized by Krejcie and Morgan's finished table and used simple random sampling by drawing lots on collecting data. The used statistics were descriptive statistics; frequency, percentage, \bar{x} , standard deviation and inferential statistics: t-test and One-Way ANOVA test. If differentiation was found, it was tested in a pair by mean of Scheffé and analyzed by computing.

The results of research were found as follows:

1. The people lining in the area of highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro, had satisfaction towards highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro, in the whole view of the 4 aspects of the highest. Having been considered each aspect starting from the highest average to the lowest average, it was found the people lining in the area of highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro, had satisfaction toward highways construction project No.201, Section 2,

Chaiyaphum-Kaengkhro; the aspect of the highway construction form was at the highest, the aspect of the convenience of the highway using was at the highest, the aspect of the safety of the highway using was at the highest and the aspect of the landscape and scenery of the high way was at the highest.

2. The results of hypothesis-test were found that the people lining in the area of highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro, with different genders, age, levels of education and income per a month had difference of satisfaction toward the highway construction project No. 201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro in the whole view of the 4 aspects in the statistic significant average 0.05. But the people with different occupation had no difference of satisfaction in the whole view of the 4 aspects.

3. The people lining in the area of highways construction project No.201, Section 2, Chaiyaphum-Kaengkhro, had suggested some problems and solution: 1) the aspect of the highway construction form; the construction form designed and built by Department of Highway should solve traffic problems but construction was too delayed. Therefore, it should the construction be followed, checked and precipitated to be complete in limited time, 2) the aspect of the convenience of the highway using; the amount of U-Turn point in front of organizations and the connecting ways were too insufficient and some points were not direct to the organizations. Therefore, executives should adjust or add U-Turn point in front of the organizations and the connecting ways, 3) the aspect of the safety of the highways using; the traffic labels were insufficient. So, the traffic labels should be added at different important points such as at the community, intersection, crossway and curve etc. and the number of way lights at the community should be added more and 4) the aspect of the landscape and scenery of the high ways; both sides of ways, somewhere there was full of grasses and trees. So, executives should order the officers to cut the grasses and customize the trees.

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ดีเพราะความอนุเคราะห์จากทางมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ จังหวัดนครปฐม

ขอขอบคุณ คณาจารย์ทุก ๆ ท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้ โดยเฉพาะพลเรือตรี รongศาสตราจารย์ทองใบ ธีรานันท์ทางกูร อาจารย์ที่ปรึกษา และพระครูศรีปริยัติวิธาน (ดร.) อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ช่วยแก้ไขตรวจสอบปรับปรุงสารนิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์

กราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ (พิเศษ) ดร. สุกิจ ชัยมุสิก ประธานกรรมการ รongศาสตราจารย์ศรชัย ท้าวมิตร และดร. ยุทธนา ปราณีต กรรมการสอบสารนิพนธ์ ที่ช่วยเหลือในการให้คำแนะนำเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณ รongศาสตราจารย์ ดร. มานพ นักการเรือน และอาจารย์วิญญู กิณะเสน ที่ช่วยเหลือในการให้คำแนะนำวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติให้เป็นอย่างดี ตลอดจนเพื่อน ๆ สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ ๖ ทุกคนที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการเรียนและการทำสารนิพนธ์จนสำเร็จลุล่วง

ท้ายที่สุดนี้ขอขอบคุณ คุณพ่อเจี๊ง-คุณแม่แม่จาร์ส ศรีประเสริฐ และครอบครัวที่คอยเป็นกำลังใจและเป็นแรงกระตุ้นให้แก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด อนึ่งคุณความดีและประโยชน์ที่ได้รับจากสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขออุทิศให้แก่บุพการีและผู้มีพระคุณทุก ๆ ท่าน และหากความผิดพลาดบกพร่องถ้าจะมี ผู้วิจัยขอน้อมรับเพื่อแก้ไขต่อไป

นายปรีชา ศรีประเสริฐ

สารบัญ

หน้า

| | |
|--|----|
| บทคัดย่อภาษาไทย | ก |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | ค |
| กิตติกรรมประกาศ | จ |
| สารบัญ | ฉ |
| สารบัญตาราง | ญ |
| สารบัญแผนภูมิ | ธ |
| | |
| บทที่ ๑ บทนำ | ๑ |
| ๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | ๑ |
| ๑.๒ วัตถุประสงค์ของการวิจัย | ๒ |
| ๑.๓ สมมติฐานของการวิจัย | ๓ |
| ๑.๔ ขอบเขตของการวิจัย | ๓ |
| ๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | ๔ |
| ๑.๖ คำนิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย | ๔ |
| | |
| บทที่ ๒ เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | ๖ |
| ๒.๑ ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ | ๖ |
| ๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ | ๗ |
| ๒.๒.๑ ความหมายของความพึงพอใจ | ๗ |
| ๒.๒.๒ ความหมายของความพึงพอใจในการให้บริการ | ๑๐ |
| ๒.๓ แนวคิดเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวง | ๑๒ |
| ๒.๓.๑ ความหมายของทางหลวง | ๑๒ |
| ๒.๓.๒ โครงข่ายของทางหลวง (Road Network) | ๑๓ |
| ๒.๓.๓ แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนทางหลวง | ๑๔ |

หน้า

| | |
|---|-----------|
| ๒.๓.๔ รูปแบบในการก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวง | ๑๗ |
| ๒.๔ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ | ๑๘ |
| ๒.๔.๑ ลักษณะโครงการ | ๑๘ |
| ๒.๔.๒ ปัญหาและอุปสรรค | ๑๕ |
| ๒.๕ แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินโครงการ | ๑๕ |
| ๒.๕.๑ ความหมายของการประเมินโครงการ | ๑๕ |
| ๒.๕.๒ จุดมุ่งหมายของการประเมินโครงการ | ๒๑ |
| ๒.๕.๓ ประโยชน์ของการประเมินโครงการ | ๒๒ |
| ๒.๕.๔ กระบวนการประเมิน | ๒๔ |
| ๒.๕.๕ รูปแบบการประเมินโครงการ | ๒๕ |
| ๒.๕.๖ แนวความคิดในการตัดสินใจ | ๒๘ |
| ๒.๕.๗ ประเภทของการตัดสินใจ | ๒๘ |
| ๒.๕.๘ การประเมินกระบวนการปฏิบัติและติดตามงานโครงการ | ๒๕ |
| ๒.๖ สภาพพื้นที่ทำวิจัย | ๓๑ |
| ๒.๗ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | ๓๒ |
| ๒.๘ สรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย | ๓๘ |
| บทที่ ๓ วิธีดำเนินการวิจัย | ๓๕ |
| ๓.๑ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง | ๓๕ |
| ๓.๒ เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง | ๔๐ |
| ๓.๓ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย | ๔๐ |
| ๓.๔ การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย | ๔๑ |
| ๓.๕ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล | ๔๓ |
| ๓.๖ การวัดค่าตัวแปร | ๔๓ |
| ๓.๗ การวิเคราะห์ข้อมูล | ๔๔ |
| ๓.๘ สถิติที่ใช้ในการวิจัย | ๔๔ |

ณ

หน้า

๑๔๔

ภาคผนวก ฉ คำดัชนีความเชื่อมั่นของเครื่องมือ

ประวัติผู้วิจัย

๑๔๖



สารบัญตาราง

| | | หน้า |
|--------------|--|------|
| ตารางที่ ๔.๑ | แสดงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ปึงจ้ยส่วนนุคคลของประชาชน ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย ชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามเพศ | ๔๘ |
| ตารางที่ ๔.๒ | แสดงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ปึงจ้ยส่วนนุคคลของ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามอายุ | ๕๐ |
| ตารางที่ ๔.๓ | แสดงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ปึงจ้ยส่วนนุคคลของ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามระดับการศึกษา | ๕๐ |
| ตารางที่ ๔.๔ | แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจ้ยส่วนนุคคลของ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามอาชีพ | ๕๑ |
| ตารางที่ ๔.๕ | แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปึงจ้ยส่วนนุคคลของ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๕๑ |
| ตารางที่ ๔.๖ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผลความพึง พอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน | ๕๒ |
| ตารางที่ ๔.๗ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผล ความพึง พอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบนิคมก่อสร้างทางหลวง | ๕๓ |
| ตารางที่ ๔.๘ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผล ความพึง พอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ ทางหลวง | ๕๔ |

| | | |
|---------------|--|----|
| ตารางที่ ๔.๘ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผล ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง | ๕๕ |
| ตารางที่ ๔.๑๐ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผล ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง | ๕๖ |
| ตารางที่ ๔.๑๑ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามเพศ | ๕๗ |
| ตารางที่ ๔.๑๒ | แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามเพศ | ๕๗ |
| ตารางที่ ๔.๑๓ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามเพศ | ๕๘ |
| ตารางที่ ๔.๑๔ | แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามเพศ | ๕๘ |
| ตารางที่ ๔.๑๕ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามเพศ | ๕๘ |

| | | |
|---------------|--|----|
| ตารางที่ ๔.๑๖ | แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามเพศ | ๕๕ |
| ตารางที่ ๔.๑๗ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามเพศ | ๖๐ |
| ตารางที่ ๔.๑๘ | แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามเพศ | ๖๐ |
| ตารางที่ ๔.๑๙ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามเพศ | ๖๑ |
| ตารางที่ ๔.๒๐ | แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ด้าน จำแนกตามเพศ | ๖๑ |
| ตารางที่ ๔.๒๑ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามอายุ | ๖๒ |
| ตารางที่ ๔.๒๒ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามอายุ | ๖๒ |
| ตารางที่ ๔.๒๓ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffe) | ๖๓ |

- ตารางที่ ๔.๒๔ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอายุ ๖๔
- ตารางที่ ๔.๒๕ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอายุ ๖๔
- ตารางที่ ๔.๒๖ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé) ๖๕
- ตารางที่ ๔.๒๗ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอายุ ๖๖
- ตารางที่ ๔.๒๘ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอายุ ๖๖
- ตารางที่ ๔.๒๙ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé) ๖๗
- ตารางที่ ๔.๓๐ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามอายุ ๖๘

| | | |
|---------------|--|----|
| ตารางที่ ๔.๓๑ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามอายุ | ๖๘ |
| ตารางที่ ๔.๓๒ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง ที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé) | ๖๘ |
| ตารางที่ ๔.๓๓ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามอายุ | ๗๐ |
| ตารางที่ ๔.๓๔ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามอายุ | ๗๐ |
| ตารางที่ ๔.๓๕ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé) | ๗๑ |
| ตารางที่ ๔.๓๖ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา | ๗๒ |
| ตารางที่ ๔.๓๗ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา | ๗๒ |

| | | |
|----------------------|---|-----------|
| <p>ตารางที่ ๔.๓๘</p> | <p>แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffé)</p> | <p>๓๓</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๓๙</p> | <p>แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา</p> | <p>๓๔</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๐</p> | <p>แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา</p> | <p>๓๕</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๑</p> | <p>แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffé)</p> | <p>๓๖</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๒</p> | <p>แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา</p> | <p>๓๗</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๓</p> | <p>แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา</p> | <p>๓๘</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๔</p> | <p>แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffé)</p> | <p>๓๙</p> |

| | |
|--|-----------|
| <p>ตารางที่ ๔.๔๕ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา</p> | <p>๘๐</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๖ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา</p> | <p>๘๑</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๗ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé)</p> | <p>๘๒</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๘ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้านจำแนกตามระดับการศึกษา</p> | <p>๘๓</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๔๙ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อโดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา</p> | <p>๘๓</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๕๐ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé)</p> | <p>๘๔</p> |
| <p>ตารางที่ ๔.๕๑ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามอาชีพ</p> | <p>๘๕</p> |

| | | |
|---------------|--|----|
| ตารางที่ ๔.๕๒ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามอาชีพ | ๘๕ |
| ตารางที่ ๔.๕๓ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอาชีพ | ๘๖ |
| ตารางที่ ๔.๕๔ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอาชีพ | ๘๖ |
| ตารางที่ ๔.๕๕ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอาชีพ | ๘๗ |
| ตารางที่ ๔.๕๖ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอาชีพ | ๘๗ |
| ตารางที่ ๔.๕๗ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามอาชีพ | ๘๘ |
| ตารางที่ ๔.๕๘ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามอาชีพ | ๘๘ |

| | | |
|---------------|---|----|
| ตารางที่ ๔.๕๕ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามอาชีพ | ๘๕ |
| ตารางที่ ๔.๖๐ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามอาชีพ | ๘๕ |
| ตารางที่ ๔.๖๑ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๘๐ |
| ตารางที่ ๔.๖๒ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé) | ๘๐ |
| ตารางที่ ๔.๖๓ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé) | ๘๑ |
| ตารางที่ ๔.๖๔ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๘๒ |
| ตารางที่ ๔.๖๕ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๘๓ |

| | | |
|---------------|---|-----|
| ตารางที่ ๔.๖๖ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffe) | ๘๔ |
| ตารางที่ ๔.๖๗ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๘๕ |
| ตารางที่ ๔.๖๘ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๘๖ |
| ตารางที่ ๔.๖๙ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของเชฟเฟ่ (Scheffe) | ๘๗ |
| ตารางที่ ๔.๗๐ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๘๘ |
| ตารางที่ ๔.๗๑ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๘๙ |
| ตารางที่ ๔.๗๒ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffe) | ๙๐๐ |

| | | |
|---------------|--|-----|
| ตารางที่ ๔.๗๓ | แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๑๐๑ |
| ตารางที่ ๔.๗๔ | แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน | ๑๐๒ |
| ตารางที่ ๔.๗๕ | แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffe) | ๑๐๓ |
| ตารางที่ ๔.๗๖ | แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง | ๑๐๔ |
| ตารางที่ ๔.๗๗ | แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง | ๑๐๕ |
| ตารางที่ ๔.๗๘ | แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง | ๑๐๖ |
| ตารางที่ ๔.๗๙ | แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง | ๑๐๗ |

สารบัญแผนภูมิ

| | หน้า |
|---|------|
| แผนภูมิที่ ๒.๑ แสดงขั้นตอนการประเมิน | ๒๕ |
| แผนภูมิที่ ๒.๒ แสดงโครงสร้างกรมทางหลวง | ๓๑ |
| แผนภูมิที่ ๒.๓ แสดงสรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย | ๓๗ |



บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบทางด้านทางหลวง จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงที่มีอยู่เดิม ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ เพื่อสนองตอบความต้องการของผู้ใช้ทางหลวงให้เกิดความสะดวกสบายและปลอดภัย ภารกิจของกรมทางหลวงไม่ได้เกี่ยวข้องกับงานด้านวิศวกรรมแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังเกี่ยวข้องกับสังคมอีกด้วยเพราะทางหลวงสร้างความเจริญให้กับท้องถิ่นหรือเมืองอย่างมาก ผู้ใช้ทางมีความคาดหวังหรือความต้องการให้มีทางหลวงที่ดี ดังนั้นในการออกแบบก่อสร้างทางหลวงจึงไม่ควรพิจารณาเฉพาะข้อมูลจากการสำรวจแต่เพียงอย่างเดียว แต่จำเป็นต้องพิจารณาดังองค์ประกอบอื่นด้วย ผู้ออกแบบสร้างทางหลวงควรมีแนวความคิดเกี่ยวกับการสร้างทางหลวงให้สอดคล้องกับสภาพชุมชน การใช้สอยเพื่อความปลอดภัย เช่น ในเรื่องของมาตรฐานทางหลวงควรมีใช้มาตรฐานทางชั้นไหน ผ่านสภาพพื้นที่ ซึ่งทางภาครัฐได้มีการจัดสรรงบประมาณในการก่อสร้าง และบูรณะถนนหนทางต่าง ๆ ทั่วประเทศเป็นจำนวนมาก โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ (ตอน ๒) อยู่ที่ท้องที่ อำเภอคอนสวรรค์ อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ ถนนเดิมเป็นถนนแบบ แอสฟัลท์ คอนกรีต มีผิวทางจราจรกว้าง ๗.๐๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๐๐ เมตร คันทางกว้าง ๙.๐๐ เมตร มีการจราจรแบบวิ่งสวนทางไป กลับ ได้มีการบูรณะให้ใช้งานได้ดีมาตลอด สถานการณ์ปัจจุบันมีการจราจรเพิ่มขึ้นจำนวนมาก กรมทางหลวงจึงได้ให้มีการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้นอีกเป็น ๒ ช่องจราจร ทางด้านขวาทางของถนนเดิม จุดเริ่มต้นการก่อสร้างที่ กม.๑๓+๓๐๐.๐๐๐ ห่างจาก ๔ แยกโรงคั้ม อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ประมาณ ๑๓+๓๐๐.๐๐๐ กม. และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างที่สร้างกม. ๒๕+๕๐๐.๐๐๐ ก่อนถึง อำเภอแก้งคร้อประมาณ ๓๐ กม. ก่อสร้างตามมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร แบบ DEPRESSED MEDIAN เป็นร่องน้ำลึก ๑.๒๐ ม. ศูนย์กลางถนนห่างกัน ๒๐.๐๐ ม. โดยก่อสร้างทางใหม่ขนานกับคันทางเดิมด้านขวาทาง (WB) ในอดีตถนนสายนี้มีประชาชนที่อาศัยอยู่ ๒ ข้างทางได้ใช้สัญจรไปมา และใช้เป็นทางขนส่งสินค้า พืชผลทางการเกษตร ไปยังจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเลย จังหวัดนครราชสีมา ต่อมาได้มีประชากรใช้เส้นทางดังกล่าวข้างต้นนั้น โดยแบ่งออกเป็น ๓ ตอน และให้สำนักก่อสร้างทางที่ ๒ ดำเนินการก่อสร้างขึ้น โดยเริ่มก่อสร้าง ตอนที่ ๓ ก่อน (ปีงบประมาณ

๒๕๔๘) และตอนที่ ๑ และตอนที่ ๒ เริ่มก่อสร้างในเดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ คาดว่าเส้นทางสายนี้ตั้งแต่โรงต้ม-อำเภอแก้งคร้อ จะเริ่มเปิดใช้งานได้เต็มรูปแบบภายในต้นปี ๒๕๕๑^๑

ปัญหาที่พบในการก่อสร้างและบูรณะปรับปรุงเส้นทางนี้คือ บริษัทรับเหมาก่อสร้าง (ผู้รับจ้างของกรมทางหลวง) ได้ทำการก่อสร้างถนนตามรูปแบบที่กรมทางหลวงเป็นผู้ออกแบบ โดยทำการขุดและถมร่องน้ำเดิม ๒ ข้างถนนเพื่อทำการก่อสร้างท่อระบายน้ำด้านข้างตลอดเส้นทาง ทำให้ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณ ๒ ข้างถนนสายนี้ เกรงว่าเมื่อถึงฤดูฝนจะเกิดน้ำท่วมขังอาคารบ้านเรือนที่อยู่อาศัยของตนเองเนื่องจากไม่มีทางระบายน้ำ จึงได้มีการร้องเรียนคัดค้านขอให้กรมทางหลวงปรับปรุงรูปแบบถนนที่ได้ออกแบบไว้เสียใหม่ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ซึ่งในการร้องเรียนคัดค้านสามารถกระทำได้ตามสิทธิและเสรีภาพขั้นพื้นฐานของชนชาวไทย หมวด ๓ มาตรา ๕๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖)^๒

จากปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อได้วิจัยแล้วผู้วิจัยคาดว่าจะสามารถนำไปแก้ไขปัญหาได้ดังนี้คือ ปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การระบายน้ำ ความเหมาะสมในด้านปริมาณจราจร มลภาวะทางเสียง รวมถึงความปลอดภัยของประชาชน ๒ ข้างทาง เป็นต้น ข้อมูลเหล่านี้ควรจะต้องนำมาประกอบการพิจารณาในการออกแบบ เพื่อให้การก่อสร้างนั้นไม่ให้เกิดปัญหาและสร้างผลกระทบแก่สังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ทำให้ชุมชนมีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จะตามมาจากการสร้างถนน เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ เป็นต้น

ดังนั้น จากปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณี หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ไปเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา และพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวงให้มีประสิทธิภาพให้เห็นเป็นรูปธรรมต่อไป

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑.๒.๑ เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

^๑กรมทางหลวง, โครงการก่อสร้างทางที่ ๒, (กรุงเทพมหานคร : สำนักก่อสร้างทางที่ ๒, ๒๕๕๐), หน้า ๕.

^๒สมยศ เชื้อไทย, รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ฉบับใช้เรียน, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, ๒๕๕๖), หน้า ๓๕.

๑.๒.๒ เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ของประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, อาชีพ และรายได้ต่อเดือนต่างกัน

๑.๒.๓ เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

๑.๓ สมมติฐานของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานไว้ ดังนี้

๑.๓.๑ ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อแตกต่างกัน

๑.๓.๒ ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อแตกต่างกัน

๑.๓.๓ ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อแตกต่างกัน

๑.๓.๔ ประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อแตกต่างกัน

๑.๓.๕ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกันมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อแตกต่างกัน

๑.๔ ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้ ได้กำหนดขอบเขตของการวิจัย ดังนี้

๑.๔.๑ ขอบเขตด้านประชากร

ได้แก่ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำนวน ๑,๕๐๔ คน

๑.๔.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

ได้แก่ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยศึกษาใน ๔ ด้าน คือ ๑) รูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง, ๒) ความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง, ๓) ความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง และ ๔) ภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง

๑.๔๓ ขอบเขตด้านพื้นที่

ได้แก่เขตพื้นที่ทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การวิจัยนี้มีประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย ดังนี้

๑.๕.๑ ทำให้ทราบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

๑.๕.๒ ทำให้ทราบผลการเปรียบเทียบความพึงพอใจที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ของประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, อาชีพ, และรายได้ต่อเดือนต่างกัน

๑.๕.๓ ทำให้ทราบข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

๑.๕.๔ ทำให้สามารถนำผลที่ได้จากการวิจัย ไปปรับปรุงใช้กับ โครงการก่อสร้างทางหลวงต่าง ๆ ในจังหวัดชัยภูมิ รวมถึงจังหวัดอื่น ๆ

๑.๖ คำนียามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้มีคำนิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัยดังนี้

ความพึงพอใจ หมายถึง ระดับความรู้สึกในทางที่ดีของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ๔ ด้าน คือ ๑)ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง, ๒)ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง, ๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง และ ๔)ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของโครงการก่อสร้างทางหลวง

ประชาชน หมายถึง ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายถึง โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

รูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงหมายถึง โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ประกอบด้วยระยะเวลาในการสร้างรูปแบบที่กรมทางหลวงออกแบบ และ การแก้ไขปัญหาจราจร

ความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง หมายถึง ระดับความรู้สึกในทางที่ดีของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการ

ใช้ทางหลวง ประกอบด้วยความกว้างของถนน จำนวนช่องจราจร ผิวถนน การระบายน้ำ จำนวนจุดกลับรถและทางเชื่อมกับเส้นทางอื่น

ความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง หมายถึง ระดับความรู้สึกในทางที่ดีของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ประกอบด้วย ทางม้าลาย สะพานลอย ความกว้างของไหล่ถนน และสัญญาณไฟจราจร

ภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง หมายถึงระดับความรู้สึกในทางที่ดีของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง ประกอบด้วย การตกแต่ง ๒ ข้างถนน เกาะกลางถนน ศาลาพักผ่อนผู้โดยสาร และไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางเท้า

เพศ หมายถึง เพศของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับสารนิพนธ์ฉบับนี้ แบ่งเป็น ๒ เพศ คือ ๑) เพศชาย และ ๒) เพศหญิง

อายุ หมายถึง อายุของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ แบ่งเป็น ๔ ช่วงอายุ คือ ๑) อายุ ๑๘-๒๕ ปี, ๒) อายุ ๒๖-๓๓ ปี, ๓) อายุ ๓๔-๔๑ ปี และ ๔) อายุ ๔๒ ปีขึ้นไป

ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาขั้นสูงสุดของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับสารนิพนธ์ฉบับนี้ แบ่งเป็น ๔ ระดับ คือ ๑) ระดับประถมศึกษา, ๒) ระดับมัธยมศึกษา/ปวช., ๓) ระดับอนุปริญญา/ปวส. และ ๔) ระดับปริญญาตรีขึ้นไป

อาชีพ หมายถึง อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับสารนิพนธ์ฉบับนี้ แบ่งเป็น ๔ อาชีพ คือ ๑) รับจ้าง/พนักงานบริษัท, ๒) ค้าขาย/ทำธุรกิจ, ๓) เกษตรกรรม และ ๔) รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ

รายได้ต่อเดือน หมายถึง สมาชิกครอบครัว มีรายได้ในรูปของเงินเดือน ค่าจ้าง โดยนำมาเป็นรายได้ของครอบครัวทั้งหมดต่อเดือน สำหรับสารนิพนธ์ฉบับนี้ แบ่งออกเป็น ๔ รายได้คือ ๑) ๕,๐๐๐ บาทลงมา, ๒) ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท, ๓) ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท และ ๔) ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป

บทที่ ๒

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัย เรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ” นี้ได้ศึกษาเนื้อหาสาระที่สำคัญทั้งแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เป็นงานวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) และงานวิจัยเชิงปริมาณหรืองานวิจัยภาคสนาม (Quantitative Research or Field Research) มีรายละเอียดดังนี้

- ๒.๑ ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ
- ๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ
- ๒.๓ แนวคิดเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวง
- ๒.๔ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ
- ๒.๕ แนวคิดเกี่ยวกับประเมินโครงการ
- ๒.๖ สภาพพื้นที่ที่วิจัย
- ๒.๗ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- ๒.๘ กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

๒.๑ ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ

ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจมีหลายทฤษฎีในการศึกษาในครั้งนี้ผู้วิจัยนำทฤษฎีของ เฮอ์เบอร์ค (two-factor theory) มาใช้ในการวิจัย ดังนี้

เฮอ์เบอร์ค (Herzberg) ได้ศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการทำงานของพนักงานนั้น สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจการปฏิบัติงาน มี ๒ ประเภท คือ

- ๑) องค์ประกอบที่ทำให้เกิดความพึงพอใจ (motivation factor) มีอยู่ ๕ ประการ คือ
 - ๑.๑) ความสำเร็จของงาน (achievement) หมายถึง การที่คนทำงานได้เสร็จสิ้นและประสบผลสำเร็จอย่างดี เมื่องานประสบผลสำเร็จจึงเกิดความรู้สึกพอใจและปลานปลื้มในผลสำเร็จของงานนั้น

๑.๒) การได้รับการยอมรับนับถือ (recognition) หมายถึง การได้รับการยอมรับนับถือไม่ว่าจากผู้บังคับบัญชา จากเพื่อน จากผู้มาขอรับคำปรึกษาหรือจากบุคคลในหน่วยงาน การยอมรับนี้จะอยู่ในรูปของการยกย่อง ชมเชย หรือการยอมรับในความรู้ความสามารถ

๑.๓) ลักษณะงาน (work itself) หมายถึง งานที่น่าสนใจ งานที่ต้องอาศัยความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ ทำทนาย หรือเป็นงานที่สามารถทำตั้งแต่ต้นจนจบได้โดยลำพัง

๑.๔) ความรับผิดชอบ (responsibility) หมายถึง ความพอใจที่เกิดขึ้นจากการได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบงานและมีอำนาจในงานที่รับผิดชอบอย่างเต็มที่

๑.๕) ความก้าวหน้าในตำแหน่งการงาน (advancement) หมายถึง ได้รับเลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งให้สูงขึ้น การมีโอกาสได้ศึกษาเพื่อหาความรู้เพิ่มเติม

๒) องค์ประกอบด้านสุขอนามัย (hygiene factor) มีทั้งหมด ๑๑ ประการ

๒.๑) เงินเดือน (salary) หมายถึง เงินเดือนและการเลื่อนขั้นเงินเดือนเป็นที่น่าพอใจของบุคคลในหน่วยงาน

๒.๒) โอกาสที่จะได้รับความก้าวหน้าในอนาคต (possibility of growth) หมายถึง โอกาสที่จะได้รับการแต่งตั้งเลื่อนตำแหน่ง และได้รับความก้าวหน้าในทักษะวิชาชีพ

๒.๓) ความสัมพันธ์กับผู้ใต้บังคับบัญชา (interpersonal relation with subordinate) หมายถึง การที่บุคคลสามารถทำงานร่วมกัน มีความเข้าใจอันดี และความสัมพันธ์อันดีกับผู้ใต้บังคับบัญชา

๒.๔) สถานะของอาชีพ (status) หมายถึง อาชีพนั้นเป็นที่ยอมรับของสังคมมีเกียรติและศักดิ์ศรี

๒.๕) ความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชา (interpersonal relation with superior) หมายถึง การติดต่อระหว่างบุคคลกับผู้บังคับบัญชาที่แสดงถึงความสัมพันธ์อันดีต่อกัน ความสามารถทำงานร่วมกันและเข้าใจซึ่งกันและกัน

๒.๖) ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน (interpersonal relation with peers) หมายถึง การติดต่อระหว่างบุคคลกับเพื่อนร่วมงานที่แสดงถึงความสัมพันธ์อันดีต่อกัน ความสามารถทำงานร่วมกัน และความเข้าใจซึ่งกันและกัน

๒.๗) เทคนิคการนิเทศ (supervision technical) หมายถึง ความสามารถของผู้บังคับบัญชาในการดำเนินงาน หรือความยุติธรรมในการบริหาร

๒.๘) นโยบายและการบริหารงานของบริษัท (company policy and administration) หมายถึง การจัดการ (management) การบริหารงานขององค์การและการติดต่อสื่อสารในองค์การ

๒.๘) สภาพการทำงาน (working condition) ได้แก่ สภาพทางกาย สภาพของงาน เช่น แสง เสียง อากาศ ชั่วโมงการทำงาน และสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ เช่น อุปกรณ์การทำงาน หรือเครื่องมือต่าง ๆ

๒.๑๐) ความเป็นอยู่ส่วนตัว (personal life) หมายถึง ความรู้สึกดีหรือไม่ดีอันเป็นผลที่ได้รับจากงานของเขา

๒.๑๑) ความมั่นคงในงาน (job security) หมายถึง ความรู้สึกดีหรือไม่ดีอันเป็นผลที่ได้รับจากงานของเขา

สรุปได้ว่าความพึงพอใจเป็นการแสดงออกทางอารมณ์และความรู้สึกเป็นด้านทางบวกของบุคคล ต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด บุคคลจำเป็นต้องปฏิสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมรอบตัว การตอบสนองความต้องการน้อย การได้ตอบกับบุคคลอื่นและสิ่งต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน ทำให้แต่ละคนมีประสบการณ์การรับรู้เรียนรู้ สิ่งที่จะได้รับตอบแทนที่แตกต่างกันไป ในสถานการณ์การบริการที่เช่นเดียวกันบุคคลรับรู้หลายอย่างเกี่ยวกับการบริการ ไม่ว่าจะ เป็นประเภทของการบริการหรือคุณภาพของการบริการ ซึ่งประสบการณ์ที่ได้รับจากการสัมผัสบริการต่าง ๆ

๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ

เมื่อกกล่าวถึงความพึงพอใจ ส่วนใหญ่จะหมายถึง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ หรือความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงาน ได้มีนักวิชาการหลายท่านให้ทัศนะเกี่ยวกับความหมายของความพึงพอใจเอาไว้ ดังนี้

๒.๒.๑ ความหมายของความพึงพอใจ

ความพึงพอใจ (Satisfaction) ได้มีผู้ให้ความหมายไว้หลายท่านผู้วิจัยได้นำเสนอความหมายต่าง ๆ เหล่านั้นเพื่อพิจารณาค้นหาความหมายของ “ความพึงพอใจ” ตามประเด็นที่จะกล่าวถึงดังต่อไปนี้

ความพึงพอใจนั้นเป็นเรื่องเฉพาะ หากกล่าวถึงแนวทางของการศึกษาในเรื่องดังกล่าวนี้แล้วก็ยังมีผู้ศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้เอาไว้หลายกลุ่มที่สำคัญ ๆ ด้วยกัน เช่น ความหมายโดยรูปศัพท์ และความหมายโดยกลุ่มของนักวิทยาศาสตร์ นักกฎหมาย และนักจิตวิทยา ซึ่งสรุปแนวทางการให้ความหมายดังกล่าวได้คือ

สมยศ นาวิการ ได้กล่าวถึง ความพึงพอใจในการทำงานเอาไว้ว่า ความพึงพอใจในการทำงาน หมายถึง ความรู้สึกที่ดี โดยส่วนรวมของคนต่องานของพวกเขา เมื่อเราพูดว่าคนมี

*พวงเพ็ชร วัชรอยู่, แรงจูงใจกับการทำงาน, (กรุงเทพมหานคร : โอ. เอส. พรินติ้งเฮาส์, ๒๕๓๗), หน้า ๘๔.

ความพอใจในงานสูง เราจะหมายถึงสิ่งที่คนชอบและให้คุณค่ากับงานของเขาสูงและมีความรู้สึกที่ดีต่องานของเขาด้วย^๒

วิชัย โสสุวรรณจินดา ได้กล่าวถึง ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานเอาไว้ว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ภาวะการมีอารมณ์ ในทางบวกที่เกิดขึ้นจากการประเมินประสบการณ์ในงานของบุคคล ความพอใจในการปฏิบัติงานจะส่งผลถึงขวัญของบุคคล อันเป็นพลังผลักดันต่อการทำงานในอนาคต^๓

กรรณิการ์ จันทร์แก้ว ได้กล่าวไว้ว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ในเชิงการประเมินค่า ซึ่งจะเห็นได้ว่าแนวความคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจนี้เกี่ยวข้องกับสัมพันธ์กับทัศนคติอย่างแยกกันไม่ออก^๔

อมร รักษาตย์ ได้ให้ความเห็นว่า ความพึงพอใจของผู้รับบริการ เป็นมาตรฐานอย่างหนึ่งที่ใช้วัดประสิทธิภาพของการให้บริการได้ เพราะการจัดบริการของรัฐ ไม่ใช่สักแต่ว่าทำให้เสร็จ ๆ ไป แต่หมายถึงการให้บริการอย่างดีเป็นที่พอใจแก่ประชาชน^๕

สรุปได้ว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกที่ดี โดยส่วนรวมของคนต่องาน ตัวเองชอบและให้คุณค่ากับงานสูง เป็นภาวะทางอารมณ์ในทางบวกที่เกิดขึ้นจากการประเมินประสบการณ์ในงานของบุคคล ซึ่งส่งผลถึงขวัญของบุคคล อันเป็นพลังผลักดันต่อการทำงานในอนาคต

^๒สมยศ นาวิการ, การบริหารเพื่อความเป็นเลิศ, (กรุงเทพมหานคร : บรรณกิจเทรดดิ้ง ๒๕๓๘), หน้า ๒๒๒-๒๒๔.

^๓วิชัย โสสุวรรณจินดา, ความลับขององค์การ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ธรรมนิศ, ๒๕๓๕), หน้า ๖๕.

^๔กรรณิการ์ จันทร์แก้ว, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อระบบการและกระบวนการให้บริการของกรุงเทพมหานคร : ศึกษากรณีสำนักงานเขตประเวศ”, ภาคนิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์), ๒๕๓๘, หน้า ๒๒.

^๕อมร รักษาตย์, อ่างใน วินัย จิตต์ปรง, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของสถานีตำรวจ : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจนครบาลลุมพินี”, ภาคนิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ๒๕๔๑), หน้า ๗.

๒.๒.๒ ความหมายของความพึงพอใจในการให้บริการ

นักวิชาการได้ให้ความหมายของความพึงพอใจต่อการให้บริการไว้ ดังนี้
มณีวรรณ ตันไทย ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจหลังการได้รับบริการว่า
เป็นระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการได้รับบริการในด้านต่าง ๆ ดังนี้ คือ

- ๑) ด้านความสะดวกที่ได้รับ
- ๒) ด้านตัวเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ
- ๓) ด้านคุณภาพของบริการที่ได้รับ
- ๔) ด้านระยะเวลาในการดำเนินการ
- ๕) ด้านข้อมูลที่ได้รับจากการให้บริการ^๖

วัลลภา ชายหาด ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการบริการว่า
หมายถึง ระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการได้รับบริการในลักษณะของ

- ๑) การให้บริการอย่างเท่าเทียมกัน
- ๒) การให้บริการอย่างรวดเร็วทันเวลา
- ๓) การให้บริการอย่างต่อเนื่อง
- ๔) การให้บริการอย่างก้าวหน้า^๗

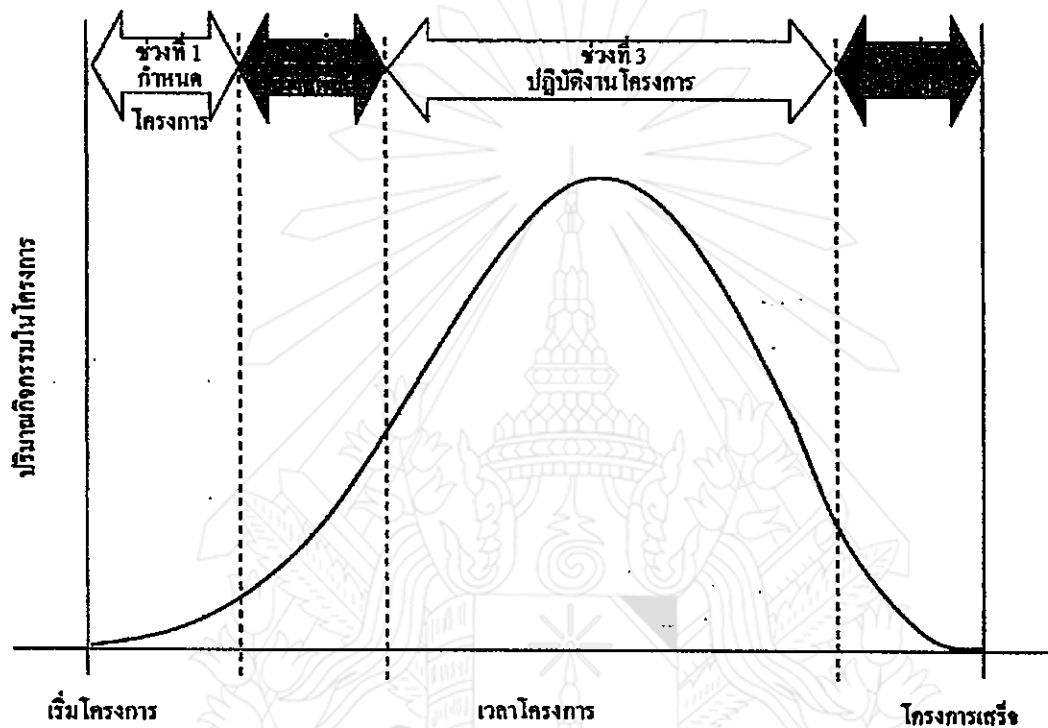
สมบูรณ์ พรหมหาราช ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจต่อการให้บริการ
สาธารณะหมายถึงความพึงพอใจที่ประชาชนเข้าไปรับบริการสาธารณะของหน่วยงานของรัฐ ใน
ลักษณะที่การให้บริการเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว ทันใจ ถูกต้อง แม่นยำ ชัดเจน อย่างต่อเนื่อง
และมีคุณภาพ โดยสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนที่เข้ารับบริการมากที่สุด โดยผลของ
การบริการสาธารณะนั้นต้องแสดงออกมาในเชิงบวกมากกว่าเชิงลบจึงจะเกิดความพึงพอใจของ

^๖ สิริวรรณ ประกิจสังข์, จิตวิทยาสำนักแห่งความต้องการ, (กรุงเทพมหานคร : ศิลปการพิมพ์, ๒๕๔๔), หน้า ๒๒.

^๗ กาบแก้ว เปี่ยมมหกุล, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของสำนักปลัดเทศบาลตำบลเมืองสรวง อำเภอเมืองสรวง จังหวัดร้อยเอ็ด”, ศาสตราจารย์มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๕๐, หน้า ๗ - ๘).

ประชาชน^๕

สรุปได้ว่าเป็นระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการได้รับบริการในด้านต่าง ๆ ลักษณะที่การให้บริการเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว ทันใจ ถูกต้อง แม่นยำ ชัดเจน อย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ โดยสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนที่เข้ารับบริการมากที่สุด และต้องแสดงออกมาในเชิงบวกมากกว่าเชิงลบจึงจะเกิดความพึงพอใจของประชาชน



ภาพแสดงปริมาณกิจกรรมในโครงการก่อสร้าง ตามระยะเวลาในวงจรโครงการ^๖

^๕สมบูรณ์ พรหมหาราช, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่การเคหะแห่งชาติ : ศึกษาเฉพาะกรณีสำนักงานใหญ่การเคหะแห่งชาติ”, ศาสตราจารย์ ดร. บัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), ๒๕๕๐, หน้า ๑๕.

^๖เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๐.

๒.๓ แนวคิดเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางหลวง

๒.๓.๑ ความหมายของทางหลวง

ยอดพล ชนาบริบูรณ์ ได้กล่าวไว้ว่า ทางหลวงเป็นปัจจัยของการเดินทางที่สำคัญอย่างหนึ่ง เนื่องจากทางหลวงจะต้องถูกก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทาง การคมนาคมต่าง ๆ ตลอดจนการเพิ่มปริมาณของรถ การก่อสร้างทางหลวงจะต้องมีการออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric Design) ซึ่งประกอบด้วย การวางแนวทางหลวง (Road Alignment) การออกแบบทางโค้ง ระยะสายตา (Sight Distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น^{๑๑}

(๑) การออกแบบทาง (Geometric Design) จะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังนี้

-ความสามารถในการรองรับปริมาณการขยายตัวของการจราจร ประเภทรถยนต์ชนิดต่าง ๆ และความเร็วของรถให้ความปลอดภัยและมั่นใจแก่ผู้เดินทาง

-ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวเส้นทาง เช่นทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตาอย่างกะทันหัน

-มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการสัญจรต่าง ๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้ายสัญญาณ ไฟ ฯลฯ

-คำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา นอกจากนี้การออกแบบทางหลวงยังควรคำนึงถึงความสวยงาม ความพอใจของผู้ใช้รถ ใช้ถนน หรือผู้อาศัยใกล้เคียง มีประโยชน์ต่อสังคมและคำนึงถึงมลภาวะที่อาจเกิดขึ้น^{๑๒}

(๒) ประเภทของทางหลวง ในประเทศไทยมี ๗ ประเภท คือ

(๒.๑) ทางหลวงแผ่นดิน

(๒.๒) ทางหลวงจังหวัด

(๒.๓) ทางหลวงชนบท

(๒.๔) ทางหลวงเทศบาล

(๒.๕) ทางหลวงสัมปทาน

(๒.๖) ทางหลวงพิเศษ

(๒.๗) ทางหลวงสุขาภิบาล

^{๑๑}ยอดพล ชนาบริบูรณ์, วิศวกรรมการจราจร, (กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนากรพิมพ์), ๒๕๔๑
หน้า ๒๓.

^{๑๒}เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๗.

(๓) ประเภทของทางหลวง ตามหลักวิศวกรรมจราจร มี ๓ ประเภท คือ

(๓.๑) ทางด่วน (Expressway Or Freeway System) เป็นทางที่สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ โดยมีลักษณะแตกต่างจากทางประเภทอื่น ๆ คือ สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้เป็นจำนวนมาก อนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์ เดินหรือข้าม และไม่มีทางแยกตัดขวาง ซึ่งถ้าจำเป็นต้องสร้างทางแยกผ่านก็จะต้องสร้างเป็นทางชนิดยกระดับข้าม หรือลอดข้างใต้เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดทางแยกขึ้น

(๓.๒) ถนนสายประธาน (Arterial Street) เป็นถนนซึ่งใช้เชื่อมระหว่างเมือง และใช้สัญจรในเมือง

(๓.๓) ถนนสายรอง (Collector Road) เป็นถนนซึ่งใช้เชื่อมกับถนนสายประธาน โดยทั่วไปจะรองรับปริมาณการจราจรน้อยกว่าถนนสายประธาน^{๑๒}

๒.๓.๒ โครงข่ายของทางหลวง (Road Network)

คือ เส้นทางของถนนและจุดตัดของถนนหรือทางแยก ที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายที่มีรูปลักษณะต่าง ๆ เช่น มีลักษณะเป็นตาราง วงแหวน หรือเส้นรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง ฯลฯ โครงข่ายของถนนประกอบด้วย

(๑) โครงข่ายถนนในต่างจังหวัด (Rural Road System) เป็นถนนสายสำคัญเชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง

(๒) โครงข่ายถนนในเมือง (Urban Road Pattern) แบ่งเป็นแบบสำคัญได้ ๓ แบบคือ

(๒.๑) แบบเป็นเส้นตรง (Linear Network) เป็นถนนที่เกิดขึ้นบริเวณที่เป็นภูเขา หุบเขา เนินเขา ที่พื้นที่จำกัด ถนนมักเป็นเส้นตรงผ่านชุมชน การเจริญของตัวเมืองจะขยายเป็นเส้นตรง มีอาคารตั้งอยู่ ๒ ฝากถนนสายหลัก และจะมีถนนย่อยแยกจากถนนสายหลัก ถนนลักษณะนี้จะมีปัญหาการติดขัดของการจราจรเมื่อตัวเมืองขยายโตขึ้น เพราะจะต้องรองรับการจราจรภายในชุมชนและการจราจรภายนอกซึ่งผ่านเมืองไปยังจุดปลายทางอื่น ๆ

(๒.๒) แบบตาราง (Grid Network) มีลักษณะคล้ายตารางหมากรุกประกอบด้วยแนวถนนตัดตั้งฉาก ความกว้างของถนนแต่ละสายเท่ากัน การวางผังเมืองและการตัดถนนจะทำให้ง่าย เหมาะกับบริเวณพื้นที่ราบ การเดินทางสามารถอ้อมผ่านจุดที่เป็นศูนย์กลางการค้า หรือบริเวณที่การจราจรคับคั่ง และสามารถเปลี่ยนระบบให้เดินทางเดียวได้ง่าย เมื่อปริมาณการจราจรสูงมาก ข้อเสียของถนนระบบนี้คือ มีทางแยกมากถ้าจัดระบบสัญญาณไฟจราจรไม่ดี จะทำให้การจราจรติดขัด สำหรับผู้ที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางในลักษณะเส้นทแยงมุมจะใช้ระยะเดินทางยาวมากขึ้น

^{๑๒} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๕.

(๒.๓) แบบรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง (Radial Network) มีเส้นถนนแยกจากใจกลางเมือง ไปยังชานเมืองหรือเมืองบริวารโดยรอบ^{๑๑}

๒.๓.๓ แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนทางหลวง

การขนส่งและการตัดสินใจไปมาหาสู่โดยทางรถยนต์มีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปีควบคู่ไปกับการขยายตัวและความเจริญของตัวเมือง ระบบถนนและผังเมืองจึงจำเป็นต้องวางแผนไว้ล่วงหน้ารับกับการเพิ่มปริมาณของยานพาหนะในอนาคต ๒๕-๓๐ ปี จึงทำให้ระบบการจราจรเป็นไปอย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพในการวางแผนจะต้องทำการศึกษาเก็บข้อมูลอย่างจริงจังและดำเนินการติดต่อกันไปตลอดเวลา แต่ละปีรัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณมาลงทุนในกิจการสาธารณูปโภคทุก ๆ ด้านให้แก่ชุมชนต่าง ๆ ทั่วประเทศรวมทั้งการก่อสร้างบูรณะถนนหนทางด้วยงบประมาณของประเทศที่มีอยู่จำกัดใช้เงินลงทุนในแต่ละด้านจึงจำเป็นต้องวางแผนอย่างเหมาะสมและถูกต้อง เพื่อจะให้เกิดผลประโยชน์ตอบแทนต่อส่วนรวมให้มากที่สุด

ขั้นตอนในการวางแผนสามารถแบ่งได้ดังต่อไปนี้

๑) สำรวจความต้องการที่จะให้สร้างถนนตามส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด กรมโยธาธิการ สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท แขวงการทางและเขตการทาง ฯลฯ รวบรวมข้อมูลว่ามีถนนกี่สายและแต่ละสายยาวกี่กิโลเมตร

๒) สำรวจหาข้อมูลและสถิติชนิดของผิวจราจรที่อยู่ในปัจจุบันสภาพของถนน (ตีปานกลาง ขรุขระมาก) ความกว้างของช่องจราจร ความยาวของถนนแต่ละประเภท สะพานท่อลอดทางโค้งอันตราย ทางชัน ฯลฯ สภาพของพื้นที่ ๆ ถนนตัดผ่าน เช่น สวน ไร่ นา หมู่บ้าน ชุมชนเมือง

๓) สำรวจระบบการขนส่งทางด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องใกล้เคียงและมีผลสะท้อนถึงกันเช่น ทางรถไฟ ทางเรือ ทางอากาศ เมื่อมีการปรับปรุงและสร้างถนนใหม่ สำหรับใช้เป็นข้อมูลช่วยสนับสนุนในการตัดสินใจคัดเลือกเส้นทางที่จะปรับปรุงก่อนหลัง

๔) สำรวจและคำนวณด้านการจราจรทั้งในปัจจุบันและคาดคะเนปริมาณการจราจรในอนาคต

๕) ทำการคัดเลือกขั้นแรกด้วยการให้คะแนนตามข้อเท็จจริงทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมโดยประมาณ เช่น ปริมาณการจราจร การอุตสาหกรรม การเกษตรกรรม การท่องเที่ยว การปกครองแล้วนำเอาเส้นทางที่เหมาะสมมาศึกษาขั้นรายละเอียด

^{๑๑} จีรพัฒน์ โชติไกร, วิศวกรรมการทาง (Highway Engineering), (กรุงเทพมหานคร : พี ลิกส์เซ็นเตอร์การพิมพ์, ๒๕๒๗), หน้า ๒๔.

๖) ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ หากความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมในแต่ละโครงการว่าต้องการลงทุนก่อสร้างเท่าไร ได้ผลตอบแทนคุ้มกับการลงทุนหรือไม่และเวลาใดจึงจะเหมาะสมที่จะลงทุน

๗) จัดลำดับความสำคัญของโครงการจากการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเรียงลำดับก่อนหลังตามความสำคัญและตามเส้นทางให้ผลตอบแทนสูงสุด

๘) หามแหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้ก่อสร้างและบำรุงรักษา ซึ่งอาจจะได้มาจากงบประมาณแผ่นดินจากแหล่งเงินกู้ภายในหรือภายนอกประเทศ จากความช่วยเหลือของรัฐบาลต่างประเทศ

การสำรวจปริมาณการจราจร เพื่อที่จะทราบความต้องการใช้ถนนจึงจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณการจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบันขึ้น เพื่อนำมาเป็นประโยชน์ในการคาดคะเนถึงประมาณความต้องการในอนาคต ข้อมูลที่จำเป็น เช่น

- ๑) ปริมาณการจราจร
- ๒) ชนิดและน้ำหนักเพลาารถ
- ๓) จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการเดินทาง
- ๔) ความเร็วของรถ
- ๕) เวลาที่ใช้ในการเดินทางและการล่าช้าจากการติดขัดของการจราจร
- ๕) จำนวนอุบัติเหตุ

แนว โนม์ปริมาณการจราจร นำปริมาณการจราจรที่เพิ่มมาเขียนแผนภูมิความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการจราจรกับจำนวนปีที่เก็บข้อมูลการวางแผนระบบถนนจะต้องคำนึงถึงปริมาณของรถที่จะแล่นบนถนนในอีก ๒๐ ปีข้างหน้าโดยอาศัยสถิติที่เก็บได้ในปัจจุบัน การคาดคะเนอัตราได้มาจาก

๑) อัตราการเพิ่มของพลเมือง จากการสำรวจทะเบียนสำมะโนครัว นอกจากนี้ อาจจะหาได้จากสถิติจำนวนของผู้โดยสารรถไฟ รถเมล์หรือเครื่องบินมาประกอบ

๒) อัตราเพิ่มของการจดทะเบียนรถยนต์

๓) จากสถิติของรถที่นับได้เป็นระยะเวลาติดต่อกันหลายปี ที่จุดสำรวจทั่วประเทศด้วยสถิติดังกล่าวแล้วสามารถนำมาเขียนเป็นแผนภูมิ และคาดคะเนอัตราการเพิ่มของยานพาหนะในระยะ ๒๐ ปี ข้างหน้าได้

การนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรมาใช้ประโยชน์ สถิติและข้อมูลที่วิเคราะห์ได้นำมาใช้ประโยชน์ได้ ดังนี้

- ๑) ใช้กำหนดความกว้างของผิวจราจรไหล่ถนนและสะพาน

- ๒) ใช้ออกแบบความหนาของถนน
- ๓) ใช้ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเพื่อการวางแผนก่อสร้างและบูรณะถนน
- ๔) ใช้กำหนดติดตั้งเครื่องหมายควบคุมการจราจร
- ๕) ใช้พิจารณาความสำคัญก่อนหลังในการเลือกกำหนดเส้นทางปรับปรุงก่อสร้างถนน
- ๖) ใช้ศึกษาหาแนวโน้มการเพิ่มปริมาณการจราจร
- ๗) ใช้วางแผนระบบทางหลวง
- ๘) ใช้ออกแบบทางแยกทางร่วม
- ๙) ใช้แก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

Sufficiency Rating เป็นวิธีการให้คะแนนเพื่อช่วยในการตัดสินใจเลือกโครงการปรับปรุงก่อสร้างถนนสายเก่า เหมาะสมกับโครงการขนาดเล็กและวางแผนระยะสั้น โดยคำนึงถึงส่วนประกอบ ๓ ประการ คือ สภาพของถนน เช่น อายุการใช้งานของถนน ความสามารถในการรับน้ำหนัก ความแข็งแรงของโครงสร้างถนนและผิวจราจรทั้งไหล่ถนน ความปลอดภัย เช่น ความกว้างของตัวถนน ระยะหยุดและแซงโดยปลอดภัย ความกว้างของไหล่ถนน จำนวนอุบัติเหตุทางโค้งอันตราย สะพานแคบ ฯลฯ ระดับการใช้งาน เช่น ความลาดชัน ผิวจราจรเรียบหรือขรุขระ ความกว้างของผิวจราจรที่จะแซงบนถนน และ โอกาสที่จะแซงบนถนนดังกล่าว ฯลฯ การกำหนดคะแนน ให้สภาพของถนนมีคะแนนเต็ม ๔๐ คะแนน ความปลอดภัย ๓๐ คะแนน และระดับการใช้งาน ๓๐ คะแนน ถนนสายใดที่ได้คะแนนน้อยจะได้รับการพิจารณาปรับปรุงก่อน

การศึกษาหาความเหมาะสมก่อนการลงทุน เป็นการศึกษาเปรียบเทียบว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการลงทุนตลอดอายุโครงการ ได้ผลคุ้มค่าสมควรที่จะลงทุนหรือไม่ สำหรับวิธีการศึกษานั้น ยกตัวอย่างเช่น Benefit Cost Ratio วิธี Rate of Return เป็นต้น ซึ่งต่างก็ต้องการวิธีคำนวณ จากเงินต้นที่ลงทุน รวมทั้งดอกเบี้ยที่ต้องเสียและผลประโยชน์ตอบแทนที่จะได้รับตลอดอายุการใช้งานของโครงการนั้น ๆ โดยคิดเทียบเป็นอัตราเฉลี่ยต่อปี ผลจากการศึกษานี้จะเป็นเครื่องช่วยในการตัดสินใจพิจารณาเลือกก่อสร้างโครงการต่าง ๆ และยังสามารถชี้ให้เห็นถึงผลได้ผลเสียตลอดจนจังหวะเวลาที่เหมาะสมในการลงทุน^{๔๔}

^{๔๔}เรื่องเดียวกัน, หน้า ๔๑-๔๓.

๒.๓.๔ รูปแบบในการก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวง

แบ่งออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ ๒ ประเภท คือ

๑) โครงการปรับปรุงก่อสร้างทางที่มีก่อสร้างทางที่มีอยู่เดิมอยู่แล้ว ซึ่งปัจจุบันก็ยังมีสภาพใช้งานได้ดีตลอดปี แต่ต้องการปรับปรุงเนื่องจากมีปริมาณมากขึ้นชุมชนขยายใหญ่ขึ้น หลังจากปรับปรุงแล้วผลประโยชน์ที่ได้รับ โดยตรงคือประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถและระยะเวลาในการเดินทางถนนประเภทนี้ค่าลงทุนกับผลประโยชน์ที่ควรนำมาคิดมีดังนี้

ก. เงินลงทุน

ค่าก่อสร้าง

ค่าบำรุงรักษา

ค่าเสื่อมราคา

ค่าบริหาร ค่าสำนักงาน เงินเดือนพนักงานก่อสร้างและดูแลรักษาถนน

ข. ผลประโยชน์

ค่าประหยัดจากการใช้รถ เช่น ค่าสึกหรอ ค่าน้ำมัน และเวลาในการเดินทาง

ลดอุบัติเหตุ ฯลฯ

ค่าบำรุงรักษาที่ลดน้อยลงกว่าถนนเก่า

มูลค่าของถนนภายหลังสิ้นสุดอายุทางเศรษฐกิจแล้ว

๒) โครงการก่อสร้างที่เป็นเส้นทางใหม่หรือเส้นทางเดิม แต่มีสภาพไม่ดีใช้งานไม่ได้ เฉพาะบางฤดูกาล ถนนประเภทนี้ค่าลงทุนกับผลประโยชน์ที่ควรนำมาคิดมีดังนี้

ก. ค่าลงทุน

ค่าเวนคืนที่ดิน

ค่าก่อสร้าง เช่น งานดิน ตัวโครงสร้าง ถนน สะพาน ทางระบายน้ำ ฯลฯ

ค่าบำรุงรักษา

ค่าเสื่อมราคา

ค่าบริหาร ค่าสำนักงาน เงินเดือนพนักงานก่อสร้างดูแลรักษาถนน

ข. ผลประโยชน์

ค่าประหยัดจากการใช้รถ

ผลประโยชน์จากการเพิ่มผลผลิต เช่น ผลผลิตทางเกษตรกรรม

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ทรัพยากรธรรมชาติ ฯลฯ

มูลค่าของถนนภายหลังสิ้นสุดอายุทางเศรษฐกิจแล้ว

มูลค่าของพื้นที่ ๆ เจริญหรือพัฒนาขึ้นเมื่อมีถนนตัดผ่านเข้าไป ค่าที่ดินสูงขึ้นรัฐเก็บภาษีได้เพิ่มขึ้น

ผลประโยชน์ในด้านอื่น ๆ เช่น ให้ความสะดวกด้านสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา คับเพ็ง ให้ประโยชน์ด้านความมั่นคงของประเทศ ฯลฯ^๔

สรุปได้ว่า ประโยชน์ของโครงการคือการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ และระยะเวลาในการเดินทางถนนประเภทนี้คุ้มค่าต่อการลงทุน

๒.๔ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

๒.๔.๑ ลักษณะโครงการ

ทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ (ตอน ๒) อยู่ที่ท้องที่ อำเภอคอนสวรรค์ อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ ถนนเดิมเป็นถนนแบบ แอสฟัลท์ คอนกรีต มีผิวทางจราจรกว้าง ๗.๐๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๐๐ เมตร คันทางกว้าง ๙.๐๐ เมตร มีการจราจรแบบวิ่งสวนทางไป กลับ ได้มีการบูรณะให้ใช้งานได้ดีมาตลอด สถานการณ์ปัจจุบันมีการจราจรเพิ่มขึ้นจำนวนมาก

การก่อสร้างทางเพิ่มเป็น ๒ ช่องจราจร ทางด้านขวาทางของถนนเดิม จุดเริ่มต้นการก่อสร้างที่ กม.๑๓+๓๐๐.๐๐๐ ห่างจาก ๔ แยกโรงต้ม อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ประมาณ ๑๓+๓๐๐.๐๐๐ กม. และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างที่สร้างกม. ๒๕+๕๐๐.๐๐๐ ก่อนถึง อำเภอแก้งคร้อ ประมาณ ๓๐ กม.

ก่อสร้างตามมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร แบบ DEPRESSED MEDIAN เป็นร่องน้ำลึก ๑.๒๐ ม. ศูนย์กลางถนนห่างกัน ๒๐.๐๐ ม.

โดยก่อสร้างทางใหม่ขนานกับคันทางเดิมด้านขวาทาง (WB) ในอดีตถนนสายนี้มีประชาชนที่อาศัยอยู่ ๒ ข้างทางได้ใช้สัญจรไปมา และใช้เป็นทางขนส่งสินค้า พืชผลทางการเกษตร ทางสายนี้เป็นทางที่เชื่อมต่อ ไปยังจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเลย และจังหวัดนครราชสีมา

ต่อมาได้มีประชากรใช้เส้นทางดังกล่าวข้างต้นนั้น โดยแบ่งออกเป็น ๓ ตอน และให้สำนักก่อสร้างทางที่ ๒ ดำเนินการก่อสร้างขึ้นโดยเริ่มก่อสร้าง ตอนที่ ๓ ก่อน (ปีงบประมาณ ๒๕๔๕)

^๔ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๔๔-๔๕.

และตอนที่ ๑ และตอนที่ ๒ เริ่มก่อสร้างในเดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ คาดว่าเส้นทางสายนี้ตั้งแต่
โรงคัม-อำเภอแก้งคร้อ จะเริ่มเปิดใช้งานได้เต็มรูปแบบภายในต้นปี ๒๕๕๑^๖

๒.๔.๒ ปัญหาและอุปสรรค

๑) ปัญหาต้นไม้ตัดจัดการก่อสร้าง

ตามพระราชบัญญัติกรมป่าไม้ พ.ศ.๒๕๒๔ ตัดจัดการก่อสร้าง โครงการได้เข้าทำ
การสำรวจสายทางพบว่า มีไม้หวงห้ามจำนวนมากตัดจัดการก่อสร้างในสายทางไม่สามารถทำการ
CLEARING & GRUBBING ได้

การแก้ไขปัญหา

โครงการ จึงได้ทำการสำรวจจำนวน ชนิด และขนาดของต้นไม้หวงห้าม และทำ
บัญชีเพื่อติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของกรมป่าไม้และเจ้าหน้าที่แขวงทางชัยภูมิ เพื่อขอ
อนุญาตทำการตัดโค่นต้นไม้ที่กีดขวางการก่อสร้างออกจากสายทาง และทางเจ้าหน้าที่ประจำ
สำนักงานป่าไม้สาขาชัยภูมิ และเจ้าหน้าที่แขวงทางชัยภูมิได้อนุมัติให้มีการตัดโค่นต้นไม้หวง
ห้ามออกจากสายทาง จึงสามารถทำงาน CLEARING & GRUBBING ได้อย่างสะดวก

๒) ปัญหาจากภัยธรรมชาติ

โครงการฯ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ (ตอน ๒) ตั้งอยู่ระหว่าง อำเภอเมืองชัยภูมิและ
อำเภอแก้งคร้อ ซึ่งเขตอำเภอแก้งคร้อมีภูเขาอยู่มาก จึงทำให้มีฝนตกชุกตลอด โดยเฉพาะในช่วง
เดือน พฤษภาคม-เดือนกันยายน ช่วงระยะเวลา ๕ เดือน ฝนจะตกชุกมาก บางวันไม่สามารถ
ปฏิบัติงานได้

การแก้ไขปัญหา

โครงการฯ ได้แนะนำให้ผู้รับจ้างทำงานอื่น ๆ ที่สามารถทำได้ เช่น งานสะพาน
งานวางท่อ เท่าที่จะสามารถทำได้

๒.๕ แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินโครงการ

๒.๕.๑ ความหมายของการประเมินโครงการ

นักวิชาการหลายคนได้ให้ความหมายของคำว่า การประเมิน โครงการไว้ ดังนี้

ซุชแมน (Suchman) ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินโครงการ หมายถึง การใช้
กระบวนการทางวิทยาศาสตร์หรือการใช้เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์เพื่อหาข้อมูลที่เป็นจริง
และเชื่อถือได้เกี่ยวกับโครงการ เพื่อการตัดสินใจว่าโครงการดังกล่าวดีหรือไม่ดีอย่างไร หรือเป็น

^๖กรมทางหลวง, โครงการก่อสร้างทางที่ ๒, อ่างแล้ว, หน้า ๑๐.

การค้นหาว่าผลของกิจกรรมที่วางไว้ในโครงการประสบความสำเร็จตรงตามวัตถุประสงค์หรือความมุ่งหมายของโครงการหรือไม่^{๑๑}

สตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam) ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินโครงการ หมายถึง กระบวนการบรรยาย เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเป้าหมาย การวางแผน การดำเนินการ และผลกระทบ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือและเพื่อส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจในสถานการณ์ของโครงการ^{๑๒}

สมหวัง พิธิยานุวัฒน์ ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินโครงการ หมายถึง กระบวนการที่ก่อให้เกิดสารสนเทศ (เชิงคุณค่า) เพื่อช่วยให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจได้ตัดสินใจเลือกทางเลือกในการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังสมการนี้ คือ

สมคิด พรหมจ้อย ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินโครงการ หมายถึง การตรวจสอบความก้าวหน้าของโครงการ ตลอดจนการพิจารณาผลสัมฤทธิ์ของโครงการนั้น ๆ ว่ามีมากน้อยเพียงใด^{๑๓}

ละม้าย กิตติพร ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินโครงการ หมายถึง การจัดเก็บข้อมูลที่ใช้ในการดำเนินงานตามโครงการในทุกรูปแบบและทุกขั้นตอน มีการเก็บรวบรวมข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ มีการใช้ข้อมูลนั้นเพื่อการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการ สารสนเทศที่ได้จากโครงการ ข้อมูลสามารถนำมาใช้ในการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ^{๑๔}

อำนาจ เลิศขยันดี ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินโครงการ หมายถึง ขบวนการของการให้ความหมายที่ชัดเจน ขบวนการของการรับทราบข้อมูล ขบวนการของการให้รายละเอียดข้อมูล และขบวนการของการตัดสินใจ ข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องคุณค่าและคุณธรรมของวัตถุประสงค์

^{๑๑}สมหวัง พิธิยานุวัฒน์, ความรู้พื้นฐานสำหรับการประเมิน, (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๑), หน้า ๒๑.

^{๑๒} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๑.

^{๑๓}สมคิด พรหมจ้อย, เทคนิคการประเมินโครงการ, (นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, ๒๕๔๒), หน้า ๒๙.

^{๑๔}ละม้าย กิตติพร, “การประเมินการดำเนินการจัดการเรียนรวมในโรงเรียนประถมศึกษาสังกัดสำนักงานประถมศึกษาจังหวัดมุกดาหาร”, วิทยานิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม), ๒๕๔๒, หน้า ๕๖.

ของโครงการที่ประเมิน การออกแบบการประเมิน การให้ความสำคัญต่าง ๆ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบและการให้รายละเอียดเกี่ยวกับผลของการดำเนินโครงการ^{๒๐}

ประสิทธิ์ พงษ์เรืองพันธุ์ และเรณา พงษ์เรืองพันธุ์ ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินโครงการ หมายถึง การหาข้อมูลอย่างเป็นระบบ มีระเบียบ เป็นแบบแผน เพื่อนำมาใช้ในการตัดสินใจโดยเปรียบเทียบกับเกณฑ์ หรือเป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ โดยมีข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจตามเกณฑ์ที่ตั้งไว้^{๒๑}

สรุป การประเมินโครงการ หมายถึง กระบวนการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ มีขั้นตอน การรวบรวม การวิเคราะห์ และการแปลผล เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการตัดสินใจ การวิจัยในครั้งนี้จึงนำแนวคิดการประเมินมาใช้ในประเมินโครงการทั้งด้านสภาพแวดล้อม ด้านปัจจัยนำเข้า ด้านกระบวนการ และด้านผลผลิตจากโครงการ

๒.๕.๒ จุดมุ่งหมายของการประเมินโครงการ

การประเมินโครงการ จำเป็นต้องรู้จุดมุ่งหมาย เพื่อจะสามารถนำผลที่เกิดขึ้นไปเปรียบเทียบกับจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้ ว่าเกิดผลสำเร็จหรือล้มเหลวมากน้อยเพียงใด เกี่ยวกับจุดมุ่งหมายของการประเมินโครงการ มีผู้กล่าวไว้ดังนี้

ฟรีแมน (Freeman) ได้กล่าวว่า การประเมินโครงการมีจุดมุ่งหมาย ดังนี้

- ๑) เพื่อพิจารณาถึงคุณค่าและการคาดคะเนคุณประโยชน์ของโครงการ
- ๒) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารโครงการ
- ๓) เพื่อเป็นการตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขการดำเนินโครงการ
- ๔) เพื่อเป็นการวิเคราะห์ข้อดีและข้อเสียหรือข้อจำกัดของโครงการ เพื่อการตัดสินใจในการสนับสนุนโครงการ
- ๕) เพื่อเป็นการตรวจสอบว่าการดำเนินโครงการบรรลุเป้าหมายมากน้อยเพียงใด^{๒๒}

^{๒๐}อำนาจ เลิศชัยนที, การทดสอบ การวัดผลการศึกษา การประเมินผลการเรียน, (กรุงเทพมหานคร : เอ พริ้งคิง, ๒๕๔๒), หน้า ๑๑๑.

^{๒๑}ประสิทธิ์ พงษ์เรืองพันธุ์ และเรณา พงษ์เรืองพันธุ์, ผู้บริหารกับการประเมินผล, (ชลบุรี : โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๔๓), หน้า ๒๕.

^{๒๒}บัญชา ขาวงาม, “การประเมินโครงการกองร้อยนำอยู่ กองพันเข้มแข็ง เขตทหารปลดปล่อยเสพติด”, วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, (โรงเรียนเสนาธิการทหารบก : สถาบันวิชาการทหารบกชั้นสูง), ๒๕๔๘, หน้า ๑๐.

รอสซี่ และฟรีแมน (Rossi and Freeman) ได้กล่าวถึงการประเมินโครงการว่า มีความมุ่งหมายเพื่อพิจารณาถึงคุณค่าและการคาดคะเนคุณประโยชน์ของโครงการ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารโครงการ สามารถตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขการดำเนินโครงการ และเพื่อตรวจสอบว่าการดำเนินโครงการบรรลุเป้าหมายหรือไม่^{๒๔}

มิทเซล (Mitzel) ได้กล่าวว่า การประเมินมีความมุ่งหมายเฉพาะเพื่อแสดงให้เห็นถึงเหตุผลที่ชัดเจนของโครงการ อันเป็นพื้นฐานที่สำคัญของการตัดสินใจ ลักษณะใดของโครงการมีความสำคัญมากที่สุด ซึ่งจะต้องทำการประเมินเพื่อหาประสิทธิผลและข้อมูลชนิดใดที่จะต้องเก็บรวบรวมไว้ เพื่อการวิเคราะห์ เพื่อรวบรวมหลักฐานความจริง และข้อมูลเพื่อนำไปสู่การพิจารณาถึงประสิทธิผลโครงการ เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลและข้อเท็จจริงต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การสรุปผลของโครงการ ซึ่งสามารถนำไปใช้ได้ และเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจในการพัฒนาปรับปรุงโครงการ^{๒๕}

สรุป จุดมุ่งหมายของการประเมินโครงการ หมายถึง การประเมินเพื่อให้ทราบว่า การปฏิบัติงานตามโครงการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ เพื่อที่จะทราบว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นเป้าหมายที่ปฏิบัติได้จริงหรือไม่ และเป็นเป้าหมายที่มีความเหมาะสมมากน้อยเพียงใด สำหรับจุดมุ่งหมายของการวิจัยประเมินโครงการในครั้งนี้เพื่อต้องการทราบว่า การปฏิบัติงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

๒.๕.๓ ประโยชน์ของการประเมินโครงการ

การประเมินโครงการมีประโยชน์และแง่มุมในรายละเอียดคนานาประการ ซึ่งเกี่ยวกับประโยชน์ของการประเมินโครงการ ได้มีผู้กล่าวไว้ ดังนี้

ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิพษ์ ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินผลโครงการมีประโยชน์อย่างน้อย ๓ ประการ คือ

๑) ช่วยให้ทราบว่า การปฏิบัติงานตามโครงการนั้นบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้หรือไม่เพียงใด

๒) ช่วยให้ทราบว่า วัตถุประสงค์ของโครงการที่ตั้งไว้เดิมนั้น ปัจจุบันยังเป็นวัตถุประสงค์ที่แท้จริงหรือไม่ และมีความเหมาะสมมากน้อยเพียงใด

^{๒๔} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๑.

^{๒๕} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๒.

๓) อาจใช้ผลการประเมินตามข้อ ๑ และข้อ ๒ มาประกอบการพิจารณาปรับเปลี่ยนหรือยกเลิกโครงการเดิมได้^{๒๖}

ประสิทธิ์ พงษ์เรืองพันธุ์ ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินผลโครงการมีประโยชน์ดังนี้

๑) การประเมินความสำเร็จของงาน องค์กรจำเป็นต้องรู้ว่างานที่กระทำอยู่นั้นกำลังดำเนินการอยู่ถึงขั้นใด หรือดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ประสิทธิภาพและประสิทธิผลมีมากน้อยเพียงใด ในการดำเนินงานมีปัญหาและอุปสรรคอะไรบ้าง สามารถดำเนินการแก้ไขได้หรือไม่ ถ้าไม่ได้ คัดสินใจอย่างไร แต่ถ้าแก้ไขได้ ผลการแก้ไขเป็นอย่างไร ซึ่งความสำเร็จของงานแบ่งได้เป็น ๒ ส่วนหลักคือ

๑.๑) งานประจำ ในการประเมินงานประจำ ผลที่ได้รับมักจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานขององค์กร โดยสามารถระบุได้ว่างานที่ดำเนินการอยู่นั้น ได้บรรลุเป้าหมายเพียงไร เนื่องจากมีคุณภาพเพียงไร การที่จะทำให้อบรมตามเป้าหมายอย่างมีคุณภาพควรปรับปรุงแก้ไขวิธีการบริหารจัดการอะไรบ้าง หรือหากบรรลุเป้าหมายได้ตามเกณฑ์ มีวิธีการอะไรอีกหรือไม่ที่จะช่วยให้เกิดประสิทธิผลมากที่สุด ได้รับผลกำไรสูงสุด หรือคุ้มค่าน่ามากกว่าที่ดำเนินการอยู่ได้อีกบ้าง

๑.๒) งานโครงการ ในการประเมินงานโครงการ ประโยชน์ที่ได้รับคือผู้บริหารสามารถตัดสินใจได้ว่า โครงการเหล่านั้นสามารถบรรลุเป้าหมายหรือไม่เพียงใด คุ้มค่าหรือไม่ ซึ่งจะไปสู่การปรับ แก้ไขโครงการ ปรับให้เข้ากับงานประจำหรือ โครงการอื่น สัมเลิกละโครงการนั้นเสีย หรือการจัดดำเนินโครงการแง่มุมต่าง ๆ อย่างทันที่ที่ เหมาะสม และถูกต้อง

๒) เพื่อการพัฒนาผลการประเมินงานหรือ โครงการ ในโครงการใดก็ตามเมื่อพบว่ามีปัญหา และปัญหาเหล่านั้นมีวิธีการแก้ไข หรือแนวทางการดำเนินงานที่อาจทำให้ผลงานมีคุณภาพขึ้นได้ ซึ่งสิ่งที่สามารถพัฒนาได้อย่างง่าย ๆ มี ๒ ส่วนคือ

๒.๑) ผลงาน ประโยชน์ในการประเมินเพื่อพัฒนาผลงาน ทำให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพสูง คุ้มค่า คุ้มกับการลงทุน ทำให้ผลงานเป็นที่ต้องการของผู้บริโภค ซึ่งจะทำให้เกิดผลกำไรสูงสุดกับองค์กร ทั้งในรูปของผลตอบแทนที่เป็นตัวเงิน วัสดุ สิ่งของ หรือผลตอบแทนที่ไม่สามารถจับต้องได้ เช่น ความรู้สึกนึกคิดของผู้รับบริการในทางที่ดีต่อองค์กร เป็นต้น

๒.๒) บุคลากร ประโยชน์ของการประเมินเพื่อการพัฒนาบุคลากร เมื่อพบว่าบุคลากรใดมีข้อบกพร่องด้านความรู้ ความสามารถในด้านใด จะได้หาทางส่งเสริมให้บุคลากรเหล่านั้นได้มีการพัฒนาศักยภาพของตนในสิ่งที่ไม่รู้ ทำให้เกิดมีความรู้แตกฉานชำนาญมากขึ้น

^{๒๖} ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิพจน์, “แนวทางการวิเคราะห์และการประเมินผลงาน”, วารสารพัฒนบริหารศาสตร์, ๓๖(๒), ๒๕๔๐ : ๓๓.

หรือถ้าบุคลากรใดไม่ชอบงานของตนเอง ต้องทำให้เกิดความรักในงานที่รับผิดชอบมากขึ้น หรือถ้าขาดทักษะในการทำงาน ก็ต้องพัฒนาทักษะให้เชี่ยวชาญ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กรโดยรวม

๓) ความมั่นใจของผู้ที่เกี่ยวข้อง เมื่อองค์กรมีการประเมินผลงานหรือโครงการอย่างเป็นระบบ ย่อมสร้างความมั่นใจให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ว่า งานที่เกิดจากองค์กรเหล่านั้นย่อมมีคุณภาพสูง มีความน่าเชื่อถือ น่าศรัทธาเลื่อมใส หรือน่าจะเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับองค์กรอื่นๆ

๔) ความยุติธรรม เพื่อเป็นหลักประกันในการสร้างขวัญและกำลังใจให้แก่บุคลากร ที่มีความรู้ความสามารถให้ได้รับผลตอบแทนที่เหมาะสม โดยมีเกณฑ์ วิธีการ ระบบการประเมินเป็นส่วนประกอบในการพิจารณาอย่างเหมาะสม^{๒๖}

สรุป ประโยชน์ของการประเมินโครงการ คือ จะช่วยชี้ให้เห็นความจำเป็นของโครงการ ช่วยในการตัดสินใจว่าควรอนุมัติให้ทำโครงการนั้นหรือไม่ ทำให้ทราบความพร้อมและเหมาะสม ทำให้ทราบข้อบกพร่อง ทำให้ทราบถึงการดำเนินงานว่าบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการหรือไม่ สำหรับประโยชน์ของการวิจัยประเมินโครงการในครั้งนี้ คือ ทำให้ทราบผลการดำเนินงาน โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

๒.๕.๔ กระบวนการประเมิน

สตีฟเฟิลบีม ได้กล่าวไว้ว่า กระบวนการประเมินเป็นขั้นตอนต่างๆ ที่จะต้องปฏิบัติ เมื่อมีการใช้เทคนิคในการประเมิน สำหรับกระบวนการประเมินนี้ ได้กำหนดไว้ ๓ ขั้นตอน คือ

๑) การกำหนดรายละเอียดว่าจะประเมินอะไร เหตุที่ควรกำหนดรายละเอียดดังกล่าว เพราะเป้าหมายของโครงการบางโครงการก็ไม่ชัดเจน บางนโยบายก็มีความชัดเจน การกำหนดนโยบายที่จะทำการประเมิน จะช่วยให้ทราบเป้าหมายในการประเมินได้ชัดเจนมากขึ้น

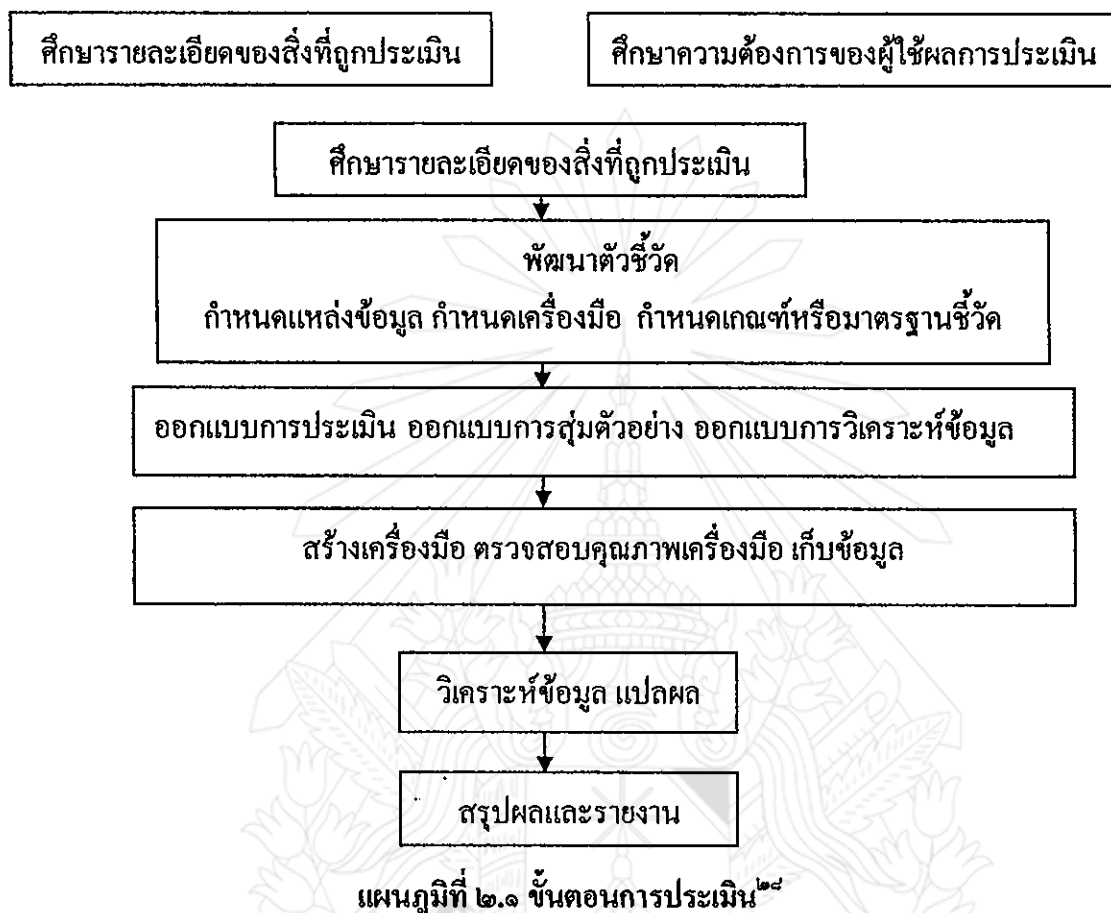
๒) การวัดผล เมื่อกำหนดรายละเอียดได้แล้ว ก็จะต้องมีการวัดผล การวัดผลจะกระทำได้อาศัยการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งที่จะทำการประเมิน การวัดผลจำเป็นต้องมีเครื่องมือ และสิ่งที่จะทำการวัด

๓) การวิเคราะห์ เพื่อให้สามารถจัดทำข้อสรุปได้ว่าประสิทธิผลของโครงการเป็นอย่างไร เพื่อตัดสินใจคุณค่าของโครงการ ซึ่งเป็นจุดมุ่งหมายของการประเมิน

สรุป กระบวนการประเมินโครงการ มี ๓ ขั้นตอน คือ ๑) การกำหนดรายละเอียดว่าจะประเมินอะไร ๒) การวัดผล เมื่อกำหนดรายละเอียดได้แล้ว และ ๓) การวิเคราะห์ เพื่อให้

^{๒๖} ประสิทธิ์ พงษ์เรืองพันธุ์ และเรณา พงษ์เรืองพันธุ์, ผู้บริหารกับการประเมินผล, อ่างแก้ว, หน้า ๑๗.

สามารถจัดทำข้อสรุปได้ว่าประสิทธิผลของ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย ชัยภูมิแก้งคือเป็นอย่างไร เพื่อตัดสินคุณค่าของ โครงการ ซึ่งเป็นจุดมุ่งหมายของการประเมิน



๒.๕.๕ รูปแบบการประเมินโครงการ

รูปแบบของการประเมิน โครงการ นอกจากจะช่วยให้มองเห็นภาพรวมของลักษณะโครงการแล้ว ยังให้แนวทางในการตั้งคำถามและความมุ่งหมายของการประเมิน ตลอดจนวิธีการรวบรวมข้อมูลเพื่อการประเมินอีกด้วย ซึ่งได้มีผู้เสนอรูปแบบของการประเมิน โครงการและแนวคิดที่สำคัญไว้ดังนี้

สตฟเฟิลบีม (Stufflebeam) ได้กล่าวถึงการประเมินแบบชิป โมเดล ซึ่งมุ่งประเมินจากสิ่งที่จะประเมิน ๔ ประการคือ

^{๒๘} สุวิมล ศิริกานันท์, การประเมินโครงการแนวทางสู่การปฏิบัติ, (กรุงเทพมหานคร : คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๔๕), หน้า ๑๔.

๑) การประเมินบริบทหรือสภาพแวดล้อม (Context evaluation) มีจุดมุ่งหมายสำคัญ เพื่อตรวจสอบหาความต้องการที่ดำเนินการแล้ว แต่ยังไม่บรรลุผลและ โอกาสที่ยังไม่ได้ถูกนำไปใช้ อันจะนำไปสู่การกำหนดวัตถุประสงค์ หรือการปรับวัตถุประสงค์ได้อย่างถูกต้อง ซึ่งเป็นรูปแบบ พื้นฐานของการประเมินต่างๆ ไป เป็นการเน้นความสัมพันธ์เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม ความต้องการ และเงื่อนไขที่เป็นจริง เพื่อช่วยในการวิเคราะห์ปัญหา อันเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจสามารถ แบ่งได้ ๒ วิธี คือ

๑.๑) การประเมินสภาพการณ์ (Contingency) เป็นลักษณะการประเมินที่มุ่งค้นหา พลัง หรืออิทธิพลที่อยู่ภายนอกระบบ เพื่อให้ได้ข้อมูลมาใช้พัฒนาโครงการให้ดีขึ้น

๑.๒) การประเมินความสอดคล้อง (Congruence) เป็นลักษณะการประเมินเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติจริงกับผลที่คาดหวังหรือวัตถุประสงค์ที่วางไว้ การประเมินแบบนี้เป็นการ ประเมินทั้งระบบ เป็นการศึกษาสภาพแวดล้อมภายใน โครงการ เช่น ลักษณะ โครงสร้างการบริหาร โครงการ ลักษณะการวางแผนดำเนินงาน การติดต่อสัมพันธ์ระหว่างแผนงานต่าง ๆ การประเมิน บริบท หรือสภาพแวดล้อม เป็นการประเมินสภาพแวดล้อมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อให้ เกิดความสอดคล้องก่อนเริ่มปฏิบัติงาน รวมถึงพิจารณาความจำเป็นที่จะต้องจัดทำโครงการดังกล่าว โดยกำหนดประเด็นในการประเมินโครงการ เช่น ความสมบูรณ์ของเนื้อหาโครงการ ความชัดเจน ของส่วนประกอบ ความสอดคล้องกับแผนแม่บท ความสอดคล้องระหว่างส่วนประกอบ ความ เข้าซ้อนกับโครงการอื่น ๆ ความสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย

๒) การประเมินปัจจัยนำเข้า (Input evaluation) เป็นการประเมินทรัพยากรด้านต่าง ๆว่าจะใช้อย่างไร จึงจะทำให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคน เงิน เวลา วัสดุอุปกรณ์ ซึ่งจะระบุให้ทราบถึงลักษณะของข้อมูลนำเข้า กล่าวคือ สมรรถภาพและความ รับผิดชอบของบุคคลและของหน่วยงาน รวมถึงกลยุทธ์หรือยุทธวิธีที่จะทำให้โครงการบรรลุถึง วัตถุประสงค์ อีกทั้งรูปแบบเฉพาะของข้อมูลที่จะช่วยสนับสนุนการนำยุทธวิธีมาใช้ ตลอดจนเป็น การประเมินความพร้อมของสิ่งต่าง ๆ ที่ถูกนำมาร่วมโครงการ ประกอบด้วย บุคลากร งบประมาณ แนวทางการจัดการ วัสดุอุปกรณ์ โดยมีประเด็นที่ควรพิจารณา เช่น ความสามารถของเจ้าหน้าที่ ความเพียงพอของงบประมาณ ความเหมาะสมของเทคนิควิธีการ การมีส่วนร่วม

๓) การประเมินกระบวนการ (Process evaluation) เป็นการประเมินเพื่อการควบคุม การบริหาร โครงการ ผลของการประเมินจะเป็นข้อมูลให้ผู้บริหาร โครงการใช้ปรับปรุง โครงการให้ สามารถดำเนินการและบรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ วัตถุประสงค์ใหญ่ ๆ ของการ ประเมินกระบวนการ คือ เพื่อหาหรือทำนายข้อบกพร่องของกระบวนการ หรือการดำเนินการตาม ขั้นตอนที่ยังวางไว้ เพื่อรวบรวมสารสนเทศสำหรับผู้ตัดสินใจวางแผนงาน และเพื่อเป็นรายงานสะสม

ถึงการปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และเป็นการประเมินการปฏิบัติงานตามนโยบาย แผนงาน หรือโครงการว่ามีความเหมาะสมเพียงใด โดยมีประเด็นที่ต้องการประเมิน เช่น การดำเนินงานตามแผน การติดตาม กำกับ ดูแลงาน การประสานระหว่างหน่วยงาน และภายในหน่วยงาน คำว่า กระบวนการ หมายถึงขั้นตอนหรือกรรมวิธีที่จะต้องปฏิบัติตามลำดับก่อนหลังอย่างเป็นระบบและครบวงจรในระหว่างดำเนินโครงการ กระบวนการดังกล่าวอาจจะแตกต่างกันไปตามเป้าหมายในเชิงปรัชญาของแต่ละโครงการ เช่น โครงการทางธุรกิจ เป้าหมายหลักก็คือ การแสวงหากำไรจากการดำเนินธุรกิจนั้น ๆ ให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยลดต้นทุนการดำเนินงานให้เหลือน้อยที่สุด ส่วนโครงการทางการศึกษาของรัฐ เป้าหมายหลักคือการปลูกฝังองค์ความรู้ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งเด็ก เยาวชน และบุคคลทั่วไป โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติในระยะยาว ไม่มุ่งแสวงหากำไรสูงสุดเป็นหลัก เป็นต้น ถึงแม้ว่ากระบวนการปฏิบัติระหว่างดำเนินโครงการอาจจะแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับเป้าหมายในเชิงปรัชญาของแต่ละโครงการนั้น ๆ แต่สำหรับการประเมินโครงการ โดยทั่วไปมีองค์ประกอบสำคัญที่ต้องพิจารณาเป็นพิเศษคือ ความสอดคล้องของกิจกรรมและช่วงเวลา โดยพิจารณาถึง กิจกรรม (activity) เพื่อให้ทราบว่ากิจกรรมนั้นๆ มีความสอดคล้องหรือตรงกับวัตถุประสงค์ของ โครงการหรือไม่ และมีการจัดลำดับที่เหมาะสมต่อเนื่องกันมากน้อยเพียงใด และช่วงเวลา (timing) เพื่อให้ทราบว่า ช่วงเวลาที่จะดำเนินโครงการทางด้านกิจกรรมนั้น ๆ มีความเหมาะสมเพียงไร มีข้อจำกัดประการใด และเวลาที่กำหนดไว้นั้น สามารถจะปรับเปลี่ยนไปจากเดิมได้ตามความจำเป็นหรือไม่ และเพราะเหตุ

๔) การประเมินผลผลิต (Product evaluation) เป็นการ ประเมินเพื่อวัดและแปลความของการบรรลุผลสำเร็จตามโครงการ ซึ่งไม่ใช่จะทำเฉพาะเมื่อสิ้นสุดโครงการเท่านั้น แต่ยังหมายถึงการประเมินในช่วงการดำเนินงานตามโครงการด้วย ส่วนมากจะอาศัยผลการประเมินบริบท ตัวป้อน และกระบวนการที่บันทึกไว้มาประกอบการพิจารณาด้วย การประเมินในลักษณะนี้ จะเป็นการเปรียบเทียบระหว่างผลงานที่เกิดขึ้นกับเกณฑ์ หรือมาตรฐาน หรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งเป็นการประเมินผลที่ได้จากโครงการว่าเป็นไปตามที่คาดหวังหรือไม่เพียงใด โครงการมีผลทางตรง และผลทางอ้อมหรือไม่ ประเด็นที่ประเมินผลได้แก่ บรรลุผลทางตรง เช่น เวลาที่เสร็จงบประมาณที่ใช้ ปริมาณงานที่ได้ ผลที่เกิดกับกลุ่มเป้าหมาย ว่ามีความเพียงพอและความทั่วถึง รวมถึงผลที่ไม่ได้คาดหวังทั้งทางบวกและทางลบ หรือบรรลุผลทางอ้อม มีประเด็นที่มีผลต่อความเป็นอยู่ของกำลังพล และผลต่อ โครงการอื่น หรือขัดแย้งกับ โครงการอื่น^{๒๕}

^{๒๕} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๕.

สรุป รูปแบบการประเมิน โครงการในการวิจัยนี้ หมายถึง รูปแบบการประเมินซึ่งอิงรูปแบบการประเมินแบบชิปโมเดลตามแนวคิดของสตัฟเฟิลบีม ๔ ประการคือ ๑) การประเมินบริบทหรือสภาพแวดล้อม ๒) การประเมินปัจจัยนำเข้า ๓) การประเมินกระบวนการ และ ๔) การประเมินผลผลิต เพื่อให้ได้แนวทางพัฒนาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งค้อ ให้มีประสิทธิภาพสูงยิ่งขึ้น

๒.๕.๖ แนวความคิดในการตัดสินใจ

สตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam) อธิบายแนวคิดในการตัดสินใจ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงออกเป็น ๔ แนวทาง ซึ่งขึ้นอยู่กับระดับข้อมูลที่จะนำมาใช้ประกอบ อันได้แก่

๑) การตัดสินใจที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยสิ้นเชิง เมื่อได้รับข้อมูลค้นพบใหม่สุดที่แน่ใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง การตัดสินใจแบบนี้มีโอกาสดังขึ้นน้อยมากหรือแทบจะไม่เกิดขึ้นเลย

๒) การตัดสินใจเพื่อการเปลี่ยนแปลงแก้ไขกิจกรรมบางสิ่งบางอย่าง เพื่อประคองคุณภาพภายในองค์การให้เป็นไปโดยปกติ โดยการใช้เทคนิคต่าง ๆ มาช่วยแก้ไขหรือสับเปลี่ยนหน้าที่การทำงาน เปลี่ยนระบบการเก็บข้อมูล แต่มิได้มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกิดขึ้น

๓) การตัดสินใจเพื่อปรับปรุง พัฒนาให้องค์การดีขึ้น คือทำให้เกิดประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล โดยมีคณะกรรมการหรือผู้เชี่ยวชาญแก้ไข แนะนำ ให้ความรู้ และนำเทคนิคใหม่ ๆ เข้ามาใช้เพื่อการเปลี่ยนแปลงนั้น

๔) การตัดสินใจโดยความคิดริเริ่ม นำกิจกรรมใหม่ ๆ เข้ามาใช้ทดลองเพื่อดูผล และโอกาสของการเปลี่ยนแปลง โดยการใช้ทฤษฎีและข้อค้นพบใหม่มาทดลองใช้ ซึ่งบางครั้งก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงสูงและเป็นประโยชน์^{๑๐}

๒.๕.๗ ประเภทของการตัดสินใจ

สตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam) ได้กล่าวไว้ว่า การตัดสินใจที่ควบคู่ไปกับการประเมินแบบชิป สามารถแบ่งออกได้เป็น ๔ ประเภท ดังนี้

๑) การตัดสินใจเพื่อการวางแผน เป็นการตัดสินใจที่อาศัยการประเมินสภาวะแวดล้อม มีบทบาทสำคัญคือ การกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการให้สอดคล้องกับแผนในการดำเนินงาน

^{๑๐} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๕.

๒) การตัดสินใจเพื่อกำหนดโครงสร้างของโครงการ เป็นการตัดสินใจที่อาศัยการประเมินตัวบ่อน บทบาทสำคัญคือ การกำหนดโครงสร้างของแผนงาน และขั้นตอนการทำงานต่างๆ ของโครงการ

๓) การตัดสินใจเพื่อนำโครงการไปปฏิบัติในการตัดสินใจที่อาศัยการประเมินกระบวนการ มีบทบาทสำคัญ คือ ควบคุมการทำงานให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และเพื่อปรับปรุงแก้ไขแนวทางการทำงานให้ได้ผลดีที่สุด

๔) การตัดสินใจเพื่อการทบทวนโครงการ เป็นการตัดสินใจที่อาศัยผลจากการประเมินที่เกิดขึ้นมีบทบาทหลัก คือ การตัดสินใจเกี่ยวกับการยุติ ล้มเลิกหรือขยายโครงการต่อไป

แนวคิดและเป้าหมายของการประเมินดังกล่าว นั้น ก็เพื่อประโยชน์ต่อการตัดสินใจในการดำเนินโครงการแต่ละประเภท จะเห็นได้ชัดว่าการประเมินแต่ละประเภท จะต้องเอื้ออำนวยต่อการนำไปตัดสินใจ ดังรูปแบบความสัมพันธ์ต่อไปนี้

แนวคิดและรูปแบบการประเมินของ สดฟ้เฟิลบีม นับว่าเป็นต้นแบบของการประเมินอย่างมีระบบ โดยพิจารณาได้จากโมเดลการประเมินที่แสดงถึงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และมีการปรับปรุงผลทุกขั้นตอน เป็นกระบวนการประเมินที่มีประสิทธิภาพ มีการกำหนด หรือระบุและบ่งชี้ข้อมูลที่ต้องการ การจัดเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์และจัดสารสนเทศข้อมูล การรายงานเพื่อนำเสนอฝ่ายบริหาร ซึ่งแต่ละขั้นตอนมีความสำคัญต่อการประเมิน โครงการตามโมเดลดังกล่าว

๒.๕.๘ การประเมินกระบวนการปฏิบัติและติดตามงานโครงการ

นิศา ชูโต ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินกระบวนการปฏิบัติและติดตามงานโครงการ อาจมองได้ ๓ แนวทาง คือ

๑) ประเมินเกี่ยวกับความพยายาม (Effort) ในการปฏิบัติตามโครงการ หมายถึง การวิเคราะห์ทั้งคุณภาพและปริมาณของปัจจัยนำเข้าในโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดในโครงการว่าได้เกิดขึ้นจริงหรือไม่ ตรงตามเวลาที่กำหนดไว้เพียงใด ทั้งนี้จะประเมินได้จากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประเมิน ตั้งแต่วัตถุประสงค์ ทรัพยากรที่ใช้ รวมทั้งสถานที่ เครื่องมือ วัสดุ อุปกรณ์ การอบรมเจ้าหน้าที่ที่มีคุณภาพ ระดับความสามารถของเจ้าหน้าที่ที่ได้มาตรฐาน ให้บริการได้เหมาะสมกับขนาดของกลุ่มเป้าหมาย เครื่องมือและวัสดุที่ใช้ในการให้บริการ ตลอดจนกำหนดการทำงาน เวลา ขนาดของกิจกรรมต่างๆ ในการให้บริการ เปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานจริงของโครงการว่าตรงตามเกณฑ์ที่วางไว้หรือไม่ ทั้งเกณฑ์ในระดับปริมาณ คุณภาพและตารางเวลา ผู้ประเมินจะต้องตรวจสอบองค์ประกอบ ต่าง ๆ ของการปฏิบัติงาน ตารางเวลาของกิจกรรมที่เกิดขึ้น และประเมินผลของกิจกรรมเหล่านั้น

๒) การประเมินเกี่ยวกับกระบวนการปฏิบัติ (Process) โดยเน้นว่าการปฏิบัติงานจริง ๆ นั้นทำกันอย่างไร รูปแบบแผนการทำงานและเคล็ดลับต่าง ๆ ที่จะทำให้โครงการประสบความสำเร็จหรือมีข้อบกพร่องอย่างไร ทำไมจึงเป็นเช่นนั้น ส่วนประกอบต่าง ๆ ของกิจกรรมในโครงการต่อเนื่องกันหรือไม่ ผู้ร่วมงานได้รับการฝึกฝนการให้บริการได้มาตรฐานหรือไม่ ผู้ร่วมงานและกระบวนการปฏิบัติงานเป็นอย่างไร การให้บริการนั้นไปถึงกลุ่มเป้าหมาย ครอบคลุมครบถ้วนหรือไม่ กลุ่มเป้าหมายเข้าใจและให้ความร่วมมือ และแสดงความรู้สึกร้อย่างไรต่อการให้บริการนั้น ตลอดจนคนในชุมชนมองเห็นประโยชน์จากการให้บริการนั้นหรือไม่ ทั้งนี้ ผู้ประเมินจะต้องเข้าไปดู คุกกคลี ทำความเข้าใจ สร้างความคุ้นเคยกับการปฏิบัติตามโครงการอย่างจริงจัง ทำความรู้จักคุ้นเคยกับผู้ปฏิบัติงาน สังเกต ฝึมือ สัมภาษณ์ผู้ร่วมงาน ตรวจสอบข้อมูลแบบบันทึกต่าง ๆ ของการให้บริการ เพื่อดูความครอบคลุมของกลุ่มเป้าหมาย และดูมาตรฐานของการให้บริการ ความต่อเนื่องของการบริการของกลุ่มเป้าหมาย ตรวจสอบสาเหตุของการรับ การเลือกรับบริการ รวมทั้งสำรวจผู้ออกจากกรบริการกลางคันด้วย นอกจากนี้แล้วยังใช้การสัมภาษณ์ ความพอใจ ความเข้าใจ ความคาดหวัง การใช้ประโยชน์ของผู้รับบริการกลุ่มต่าง ๆ หรืออาจจะให้การสำรวจศึกษาชุมชน เพื่อให้ได้สาเหตุและตัวการต่าง ๆ อันเป็นหลักฐานประกอบในการหาความสำเร็จ หรือจุดอ่อนของวิธีการปฏิบัติงานในโครงการ ซึ่งจะเป็ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการติดตามกระบวนการปฏิบัติต่อไป

๓) ประเมินเกี่ยวกับผลที่ได้จากบริการ (Specification of service of treatment) หมายถึงการวิเคราะห์ที่จะชี้ให้เห็นถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากการให้บริการ (Service or treatment) ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้คำจำกัดความเกี่ยวกับบริการ ขนาดของบริการ หน่วยของบริการ ระยะเวลาหรือช่วงเวลาของการให้บริการ และวิธีการให้บริการว่าเป็นการให้เฉพาะตัวหรือเป็นกลุ่ม ตลอดจนค่าใช้จ่ายต่อหน่วย และผลที่จะเกิด และถ้ามีบริการหลาย ๆ อย่างให้เลือก ก็จะต้องมีการเปรียบเทียบวิธีการและผลของค่าใช้จ่ายต่อหน่วยบริการ ตลอดจนการตรวจสอบว่างานได้ดำเนินไปอย่างจริงจัง

การประเมินผลที่เกิดจากโครงการโดยตรง (Impact) เป็นประเด็นที่สำคัญยิ่ง ที่ผู้ประเมินจะต้องวัดและแสดงให้ประจักษ์แจ้งว่า “ผล” ที่เกิดขึ้นแก่ผู้รับบริการโครงการนั้นเป็น “เหตุ” โดยตรงมาจากการแทรกแซงของโครงการ และเกิดมาจากทรัพยากรที่นำเข้าไป ผู้ประเมินจะต้องสามารถตอบคำถามให้ได้ว่าโครงการนั้น บรรลุหรือไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ ผลที่เกิดขึ้นหรือความเปลี่ยนแปลงของผู้รับบริการที่พบ มีหลักฐานชัดเจนแจ้งว่าเกิดเพราะการได้รับบริการโดยตรง มิได้มาจากสาเหตุอื่น ๆ สามารถชี้แจงได้ว่าสภาพการใด หรือส่วนผสมของสภาพการใด ๆ ในโครงการที่จะทำให้เกิดผลที่ดีที่สุด (คือใช้ทรัพยากรต่ำสุด ได้ผลสูงสุดนั่นเอง) ชี้ให้เห็นว่ามี

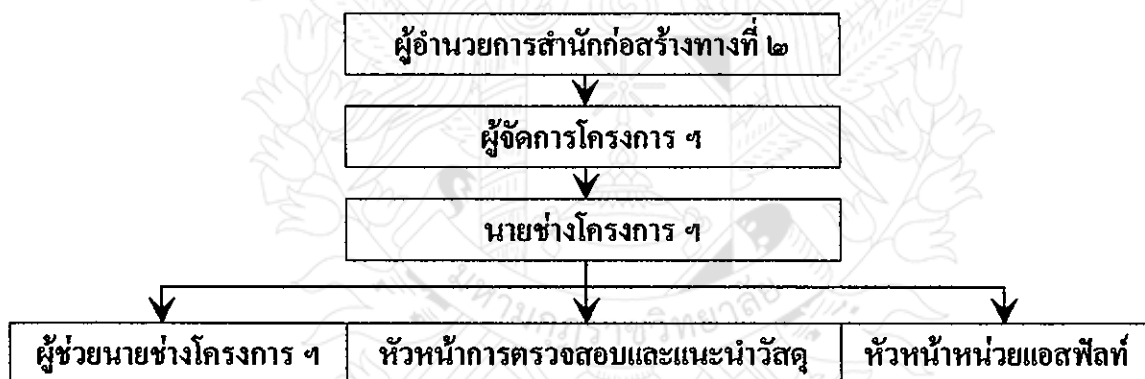
ผลข้างเคียงหรือผลกระทบใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจจากโครงการ นอกเหนือไปจากผลที่ต้องการ จะให้เกิดขึ้นจริง ๆ

ผลผลิตของโครงการ ในการประเมินผลผลิตของโครงการใด ๆ ก็ตาม เป็นการประเมินเกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากโครงการนั้น ๆ โดยพิจารณาถึงผลรวม (Overall) ของโครงการ เพื่อให้ทราบถึงผลที่เกิดขึ้นทั้งหมดจากกิจกรรมของโครงการ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม รวมถึงผลกระทบ เพื่อให้ทราบถึงผลที่ตามมาจากการดำเนินโครงการนั้น ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งจากที่คาดหวังไว้ และมีได้คาดหวังไว้ด้วย ตลอดจนคุณค่าหรือประโยชน์ (Utility) เพื่อให้ทราบถึงคุณค่าหรือความสำคัญของผลที่ได้จากการประเมิน ทั้งนี้ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการตัดสินใจต่อโครงการนั้น ๆ หรือเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมต่อไป^{๓๓}

สรุป การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและติดตามงานโครงการในการวิจัยนี้ หมายถึงรูปแบบการประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและติดตามงานและผลผลิตของโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ

๒.๖ สภาพพื้นที่ทำวิจัย

โครงสร้างกรมทางหลวง



แผนภูมิที่ ๒.๒ แสดงโครงสร้างกรมทางหลวง

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ (ตอน ๒) อยู่ที่ท้องที่อำเภอคอนสวรรค์ อำเภอแก่งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ ถนนเดิมเป็นถนนแบบ แอสฟัลท์ คอนกรีต มีผิวทางจราจรกว้าง ๘.๐๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๐๐ เมตรคันทางกว้าง ๙.๐๐ เมตร มีการจราจรแบบวิ่งสวนทางไป กลับ ได้มีการบูรณะให้ใช้งานได้ดีมาตลอด สถานการณ์ปัจจุบันมีการจราจร

^{๓๓}เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๕๒.

เพิ่มขึ้นจำนวนมาก กรมทางหลวงจึงได้ให้มีการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้นอีกเป็น ๒ ช่องจราจร ทางด้านขวาทางของถนนเดิม จุดเริ่มต้นการก่อสร้างที่ กม.๑๓+๓๐๐.๐๐๐ ห่างจากสี่แยกโรงต้ม อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ประมาณ ๑๓+๓๐๐.๐๐๐ กม.และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างที่สร้าง กม. ๒๕+๕๐๐.๐๐๐ ก่อนถึง อำเภอแก้งคร้อประมาณ ๓๐ กม. ก่อสร้างตามมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร แบบ DEPRESSED MEDIAN เป็นร่องน้ำลึก ๑.๒๐ ม.ศูนย์กลางถนนห่างกัน ๒๐.๐๐ ม. โดยก่อสร้างทางใหม่ขนานกับคันทางเดิมด้านขวาทาง (WB)ยาว = ๒๐.๐๐ ม. ที่ กม.^{๑๒}

ในอดีตถนนสายนี้มีประชาชนที่อาศัยอยู่ ๒ ข้างทางได้ใช้สัญจรไปมา และใช้เป็นทางขนส่งสินค้า พืชผลทางการเกษตร ไปยังจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเลย จังหวัดนครราชสีมา ต่อมาได้มีประชากรใช้เส้นทางดังกล่าวข้างต้นนั้น โดยแบ่งออกเป็น ๓ ตอน และให้สำนักก่อสร้างทางที่ ๒ ดำเนินการก่อสร้างขึ้น โดยเริ่มก่อสร้าง ตอนที่ ๓ ก่อน (ปีงบประมาณ ๒๕๔๕) และตอนที่ ๑ และตอนที่ ๒ เริ่มก่อสร้างในเดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ คาดว่าเส้นทางสายนี้ตั้งแต่โรงต้ม อำเภอแก้งคร้อ จะเริ่มเปิดใช้งานได้เต็มรูปแบบภายในต้นปี ๒๕๕๑ ลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างถนนใหม่ ด้านขวาทางเพิ่มขึ้น ๒ ช่องจราจร มาตรฐานทางชั้นพิเศษ ผิวทางเป็นแอสฟัลต์ ๒ ชั้นหนาชั้นละ ๕ ซม. รวมเป็น ความหนา ๑๐ ซม. ก่อสร้าง สะพานขนาดความกว้างผิวจราจร = ๑๑.๐๐ ม.

๒.๗ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ศึกษาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

กฤตภาส อุดรวิรการ ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๖ ตอน เชียงใหม่-อำเภอสันกำแพง” (รวมทางหลวง หมายเลข๑๑๔ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยก่อน ระหว่าง และหลังการดำเนินการก่อสร้าง โครงการ ฯ ที่ประชาชนในแต่ละช่วงมีความพึงพอใจ คือ การมีทางเท้าสำหรับคนเดินอย่างเป็นสัดส่วน การดึงดูดความสนใจเหมาะที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยว การใช้วัสดุตรงตามรูปแบบที่กำหนด การมีอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเหมาะสม และการมีป้าย จราจร ป้ายบอกทิศทางและตำแหน่งสถานที่ ฯ และป้ายแนะนำเป็นต้น สำหรับปัจจัยก่อน ระหว่าง และหลังการดำเนินการก่อสร้าง โครงการ ฯ ที่ประชาชนในแต่ละช่วงไม่มีความพึงพอใจ คือ ระยะเวลาที่กรมทางหลวงกำหนดในการก่อสร้าง การที่ ๒ ข้างทางมีกองวัสดุระเกะระกะ

^{๑๒}กรมทางหลวง, รายงานประจำปี ๒๕๕๓, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกรมทางหลวง, ๒๕๕๓), หน้า ๑๗.

โครงการก่อสร้างไม่เสร็จตามเวลาดำหนด การควบคุมฝุ่นละอองบริเวณก่อสร้าง ในส่วนของปัญหา ก่อนการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ คืออุบัติเหตุเนื่องจากช่องจราจรแคบ ปัญหาระหว่างการ ดำเนินการก่อสร้าง คือ ปัญหาเรื่องฝุ่นละออง และมลภาวะทางอากาศ และปัญหาหลังการ ดำเนินการก่อสร้าง คือรูปแบบ โครงสร้างถนนไม่ตรงตามรูปแบบที่ต้องการ สำหรับข้อเสนอแนะ ก่อนการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ควรมีการกำหนดระยะเวลาในการก่อสร้างให้เหมาะสม เนื่องจากประชาชนที่อยู่ในบริเวณการดำเนินการก่อสร้าง ได้รับผลกระทบโดยตรง ส่วนในช่วง ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างนั้น ควรมีการจัดการไม่ให้มีกองวัสดุของระเคระกะบริเวณสองข้าง ทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ยังควร จัดการเรื่องฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศด้วยและสำหรับหลังการดำเนินการก่อสร้าง (ความ คาดหวังในการดำเนินการก่อสร้างของประชาชน) ควรควบคุมให้โครงการดำเนินการเสร็จสิ้นตาม กำหนดและมีคุณภาพตามที่กำหนดไว้^{๓๓}

ขจรศักดิ์ ราธิมานนท์ ได้วิจัเรื่อง “ความพึงพอใจในการดำเนินงานของ อบต. ในภารกิจ บริการสาธารณะที่ได้รับการถ่ายโอนขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองกรด อำเภอคำชะอี จังหวัดนครราชสีมา” ผลการศึกษาปรากฏ ดังนี้

๑) ผู้นำชุมชนขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองกรด อำเภอคำชะอี จังหวัด นครราชสีมา มีความพึงพอใจกับการดำเนินงานของ อบต. ในภารกิจบริการสาธารณะที่ได้รับการ ถ่ายโอนโดยรวมอยู่ในระดับมาก และมีความพึงพอใจเป็นรายด้านอยู่ในระดับมากทั้ง ๔ ด้าน คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการส่งเสริมคุณภาพชีวิต ด้านบุคลากรและด้านงบประมาณ โดยในแต่ละ ด้านมีข้อที่มีค่าเฉลี่ยจากมาก ไปหาน้อย ๑ อันดับ ดังนี้

๑.๑) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ความสามารถในการดูแลการก่อสร้างระบบประปา ชนบทที่ได้รับการถ่ายโอน การก่อสร้างและการปรับปรุงถนนหนทางของ อบต. ได้รับความสะดวก และใช้การได้ดี และการถ่ายโอนโครงการขุดลอกหนองน้ำและคลองธรรมชาติ อบต. ปฏิบัติงาน ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๒) ด้านการส่งเสริมคุณภาพชีวิต ได้แก่ การถ่ายโอนโครงการอาหารกลางวันให้ อบต. ทำให้โรงเรียนได้รับความสะดวกและดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ อบต. จัดสรรอาหารเสริม (นม)

^{๓๓} กฤตภาส อุครวีรการ, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทาง หลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๖ ตอนเชียงใหม่ - อำเภอสันกำแพง (รวมทางหลวง หมายเลข๑๑๔๑)”, วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี), ๒๕๔๑, ๑๕๖ หน้า.

ให้เด็กก่อนวัยเรียน และการบริหารงานด้านอาหารเสริม/นมของ อบต.เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

๑.๓) ด้านบุคลากร ได้แก่ พนักงานส่วนตำบลของ อบต.มีความรู้ด้านระเบียบกฎหมาย พนักงานส่วนตำบลของ อบต.ให้บริการประชาชนเกี่ยวกับการขออนุมัติขออนุญาต เช่น การก่อสร้าง การเสียภาษี และพนักงานส่วนตำบลของ อบต.ควรได้รับการอบรมให้ความรู้เพื่อให้มีประสิทธิภาพการทำงาน

๑.๔) ด้านงบประมาณ ได้แก่ การใช้จ่ายงบประมาณในการรับการถ่ายโอน อบต. ดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดตามความต้องการของประชาชน อบต.มีการตั้งงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนและการวางแผนในการบริหารงานงบประมาณของ อบต.สามารถทำให้แผนงาน โครงการสำเร็จลุล่วงด้วยดีและการที่ อบต.สนับสนุนงบประมาณให้หน่วยงานอื่นถือเป็นหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติ

๒) ผู้นำชุมชนที่มีเพศและมีรายได้แตกต่างกันมีความพึงพอใจเกี่ยวกับการดำเนินงานของ อบต.ในภารกิจบริการสาธารณะที่ได้รับการถ่ายโอนไม่แตกต่างกัน

๓) ผู้นำชุมชนมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ๓ อันดับแรก คือ ควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอ ให้ตรงกับความต้องการและเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างแท้จริง รองลงมาคือเครื่องมืออุปกรณ์ที่ได้รับการถ่ายโอนควรมีคุณภาพดีและสามารถใช้งานได้ และ โครงการก่อสร้างขนาดเล็ก อบต. ควร มีบทบาทในการดำเนินงานมากยิ่งขึ้นและควรมีการอบรม พัฒนาพนักงาน เพื่อรองรับการถ่ายโอนภารกิจ^{๑๔}

ประคอง ทองขาว ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการ ด้านสาธารณูปโภค : ศึกษาเฉพาะกรณีองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งแร่ อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร” ผลการศึกษาวีจยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านสาธารณูปโภค อยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย ๒.๖๔ ความพึงพอใจต่อการให้บริการสาธารณูปโภคด้านสังคม อยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย ๒.๘๘ ความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย ๒.๕๒ ความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านเศรษฐกิจ อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย ๒.๓๕ โดยสรุป จาก

^{๑๔} จจรศักดิ์ ราติมานนท์, “ความพึงพอใจในการดำเนินงานของ อบต.ในภารกิจบริการสาธารณะที่ได้รับการถ่ายโอนขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองกรด อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา”, การศึกษาค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม), ๒๕๔๗, ๔๖ หน้า.

ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการบริการสาธารณสุขปโภคขององค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งแต้ อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร ทั้ง ๔ ด้าน ความพึงพอใจโดยเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง^{๓๕}

อดิศรา เกิดทอง ได้วิจัยเรื่อง “ความมีประสิทธิภาพในการให้บริการสาธารณสุขของเทศบาลเมืองอุตรดิตถ์” ผลการศึกษาพบว่า การให้บริการสาธารณสุขที่มีประสิทธิภาพโดยทำการจำแนกบริการสาธารณสุขออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ ด้านสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขการ ด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม ด้านการศึกษาและวัฒนธรรม และด้านงานให้บริการและการบริการชุมชน ยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่อย่างแท้จริง ถึงแม้ว่าทั้งเทศบาลและประชาชนจะให้ความสำคัญกับบริการสาธารณสุขด้านสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขการเป็นลำดับแรกเหมือนกัน แต่มีจุดเน้นในการให้และความต้องการในการรับบริการแตกต่างกัน^{๓๖}

ปัจจัยอุปสรรคที่มีผลต่อความมีประสิทธิภาพในการให้บริการสาธารณสุขของเทศบาลส่วนใหญ่ จะเป็นปัจจัยภายใน เช่น การขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี ความขาดแคลนบุคลากร ความโปร่งใส ความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของผู้บริหาร เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีปัจจัยภายนอกที่เทศบาลควรให้ความสนใจอย่างมาก คือ การมีส่วนร่วมของประชาชน^{๓๗}

ชูศักดิ์ เสโลห์ ได้วิจัยเรื่อง “ความต้องการของประชาชนที่มีต่อการบริการสาธารณสุขในเทศบาลตำบลวังเหนือ อำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง” ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลตำบลวังเหนือมีความต้องการรับบริการสาธารณสุขจากเทศบาลตำบลวังเหนือทุกด้านอยู่ในระดับมาก ประกอบด้วย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านส่งเสริมคุณภาพชีวิต ด้านการจัดระเบียบชุมชน/สังคม และการรักษาความสงบเรียบร้อย ด้านการจัดการวางแผน การส่งเสริมการลงทุนพาณิชย์กรรมและการท่องเที่ยว ด้านการจัดการและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและด้านศิลปวัฒนธรรมจารีตประเพณีและภูมิปัญญาท้องถิ่น ในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับความต้องการบริการสาธารณสุขจากเทศบาลตำบลวังเหนือ พบว่าปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และความแตกต่างของชุมชน มีความสัมพันธ์กับความต้องการบริการสาธารณสุขจากเทศบาลตำบลวังเหนือ ยกเว้นปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศที่ไม่มีความสัมพันธ์กับความ

^{๓๕} ประคอง ทองขาว, “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการด้านสาธารณสุขปโภค : ศึกษาเฉพาะกรณีองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งแต้ อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร”, ศาสตาสาตรมหาบัณฑิต, (โรงเรียนเสนาธิการทหารบก : สถาบันวิชาการทหารบกชั้นสูง), ๒๕๔๘, หน้า ๑๐.

^{๓๖} อดิศรา เกิดทอง, “ความมีประสิทธิภาพในการให้บริการสาธารณสุขของเทศบาลเมืองอุตรดิตถ์”, วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่), ๒๕๔๕, ๑๑๑ หน้า.

ต้องการบริการสาธารณะจากเทศบาลตำบลวังเหนือ และปัจจัยด้านสภาพทางกายภาพ ปัจจัยด้านสภาพครอบครัว และปัจจัยด้านสภาพเศรษฐกิจ มีอิทธิพลต่อความต้องการรับบริการสาธารณะของประชาชนจากเทศบาลตำบลวังเหนือในระดับมาก^{๓๔}

วิสา นราเทียม ได้วิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการสาธารณะด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา” ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนเห็นว่าการบริการสาธารณะด้านโครงสร้างพื้นฐานประเภทถนนลาดยางขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา โดยรวมและเป็นรายด้านอยู่ในระดับมาก โดยเรียงลำดับของค่าเฉลี่ย ดังนี้ ด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น รองลงมาได้แก่ ด้านการประหยัดเวลาในการเดินทาง ด้านการแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างรวดเร็ว และด้านการตรงกับความต้องการของประชาชน โดยมีข้อที่เห็นว่ามี การดำเนินงานอยู่ในระดับมาก ๓ อันดับในแต่ละด้าน ดังนี้ ด้านการตรงกับความต้องการของประชาชน ได้แก่ ช่องทางที่จะดำเนินโครงการ ได้ตรงตามความต้องการของประชาชนคือการที่ประชาชนได้เรียกร้องหรือเสนอความเห็นผ่านทางสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรหรือสมาชิกสภาท้องถิ่น การให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารชุมชนและการที่ข้าราชการเอาใจใส่ในการปฏิบัติงานในพื้นที่, ด้านการแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างรวดเร็ว ได้แก่ การที่ อบจ.มีศูนย์ประสานงานที่คอยรับเรื่องและรายงานปัญหาความเดือดร้อนของราษฎรในพื้นที่การที่ อบจ.มีระบบการบริหารจัดการที่สั้นและกระชับและมีอำนาจในการตัดสินใจในการดำเนินงานสามารถกระทำได้ทันทีจะสามารถแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างรวดเร็ว, ด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น ได้แก่ เครื่องหมายจราจรที่ชัดเจนทำให้การใช้ถนนมีระเบียบขึ้น ราษฎรสามารถขนส่งผลิตผลทางการเกษตรและสัญจรไปมาได้ตลอดทุกฤดูกาล ภูมิทัศน์ สองข้างทางเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม, ด้านการประหยัดเวลาในการเดินทาง ได้แก่ แผนการเดินทางถูกกำหนดได้อย่างถูกต้องยวดยานบนท้องถนนสามารถใช้ความเร็วได้สูงขึ้นและผู้ใช้รถใช้ถนนใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง^{๓๕}

สุโขทัย แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุง

^{๓๔} ชูศักดิ์ เสโล่ห์, “ความต้องการของประชาชนที่มีต่อบริการสาธารณะในเทศบาลตำบลวังเหนือ อำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง”, การศึกษาค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่), ๒๕๕๐, ๖๕ หน้า.

^{๓๕} วิสา นราเทียม, “ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการสาธารณะด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา”, การศึกษาค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม), ๒๕๕๗, ๔๒ หน้า.

ถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจในระดับมาก โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) ปัจจัยทางด้านรูปแบบวิศวกรรมและประโยชน์ใช้สอยโดยรวมพบว่ามี ความพึงพอใจในปัจจัยทางด้านประโยชน์ใช้สอยมากกว่าปัจจัยทางด้านรูปแบบวิศวกรรม ๒) ประชาชนมีความพึงพอใจต่อปัจจัยที่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯ โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยพบว่าด้านภูมิทัศน์ และทัศนียภาพของทางหลวงมีพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาคือด้านความปลอดภัยในการใช้ทางและค่าที่ สุดคือด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ๓) ความพึงพอใจต่อปัจจัยระหว่างดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่ามีปัจจัยด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาคือด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง และค่าที่ สุดคือด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงกับด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ๔) ความพึงพอใจต่อปัจจัยหลังดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯ แล้วเสร็จ (ความคาดหวัง) โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยพบว่ามีปัจจัยด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาคือด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงและค่าที่ สุดคือด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ๕) ปัญหาในโครงการก่อสร้างปรับปรุงฯทางหลวงสายนี้ โดยรวมพบปัญหาในระดับมาก โดยปัญหาก่อนการก่อสร้างมีปัญหามากที่สุด รองลงมาเป็นปัญหา ระหว่างการก่อสร้าง และปัญหาที่พบค่าที่ สุดคือปัญหาหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ความคาดหวัง)^{๔๐}

มลใจ แก้วกล้า ได้วิจัยเรื่อง “ความต้องการของประชาชนที่มีต่อบริการสาธารณะในเขต องค์การบริหารส่วนตำบลชะอวด อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช” ผลการศึกษาวิจัยพบว่า ประชาชนมีความต้องการบริการสาธารณะโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษาและอาชีพอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการให้ บริการและการบริการชุมชน อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ด้านการศึกษา ศาสนาและวัฒนธรรม และด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับมาก^{๔๑}

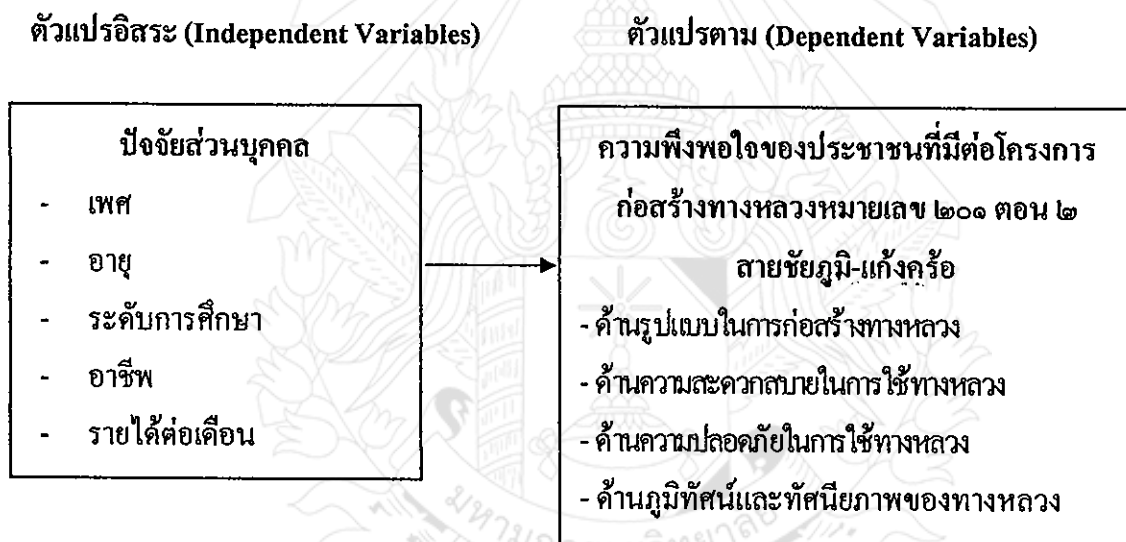
^{๔๐} สุขใจ แสงสกุล, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง ของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้”, วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี), ๒๕๕๒, ๑๔๕ หน้า.

^{๔๑} มลใจ แก้วกล้า, “ความต้องการของประชาชนที่มีต่อบริการสาธารณะในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลชะอวด อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช,” ศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), ๒๕๕๓, ๑๓๕ หน้า.

สรุปได้ว่าจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องประชาชนส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวง โดยเน้นในด้านประโยชน์ในการใช้สอยอยู่ในระดับมาก ส่วนด้านความปลอดภัยและด้านภูมิทัศน์ประชาชนมีความพึงพอใจในระดับรองลงมา

๒.๘ สรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในด้านวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วนั้น ผู้วิจัยจึงนำกรอบแนวคิด จากหลักเกณฑ์ข้อบังคับของกรมทางหลวง^๒ และงานวิจัยของสุขใจ แสงสกุล^๓ ใน ๔ ด้าน คือ ๑) ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง และ ๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง มาสรุปเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัยได้ดังนี้



แผนภูมิที่ ๒.๓ แสดงสรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

^๒กรมทางหลวง, โครงการก่อสร้างทางที่ ๒, อ่างแก้ว, หน้า ๑๐.

^๓สุขใจ แสงสกุล, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้”, วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, อ่างแก้ว, หน้า ๓๖.

บทที่ ๓

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของ กรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณี โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ” นี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยทำการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ ตำรา เอกสาร วิทยานิพนธ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

- ๓.๑ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- ๓.๒ เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง
- ๓.๓ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- ๓.๔ การสร้างและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย
- ๓.๕ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
- ๓.๖ การวัดค่าตัวแปร
- ๓.๗ การวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผล
- ๓.๘ สถิติที่ใช้ในการวิจัย

๓.๑ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

๓.๑.๑ ประชากร ได้แก่ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำนวน ๑,๕๐๔ คน^๑

๓.๑.๒ กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำนวน ๓๐๖ คนซึ่งได้มาโดยวิธีเปิดตารางสำเร็จรูปของเกรงจี (Krejcie) และ มอร์แกน (Morgan)^๒

^๑งานทะเบียนราษฎร, สำนักงานเทศบาลเมือง อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ, พฤษภาคม ๒๕๕๔, (อัคราณา).

^๒บุญชม ศรีสะอาด, การวิจัยเบื้องต้น, พิมพ์ครั้งที่ ๗, (กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น, ๒๕๔๕), หน้า ๔๓.

๓.๒ เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยวิธีการเปิดตารางสำเร็จของเกรจซี (Krejcie) และ มอร์แกน (Morgan)^๑ จากจำนวนประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ รวมทั้งสิ้น ๑,๕๐๔ คน และใช้วิธีการสุ่มแล้ว จึงใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ด้วยวิธีการจับฉลาก โดยวิธีหยิบบัตรละ ๑ ใบ นำใบที่หยิบได้คืนเข้าที่เดิมแล้วจับสลากอีกจนครบตามจำนวนที่ต้องการ ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

๓.๓ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม ๑ ชุด โดยแบ่งออกเป็น ๓ ตอน คือ

ตอนที่ ๑ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน ๕ ข้อ ลักษณะของคำถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check List)

ตอนที่ ๒ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ประกอบด้วย ๔ ด้าน ดังนี้

- | | |
|--|-------------|
| ๑) ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง | จำนวน ๕ ข้อ |
| ๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง | จำนวน ๕ ข้อ |
| ๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง | จำนวน ๕ ข้อ |
| ๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง | จำนวน ๕ ข้อ |

ลักษณะของแบบสอบถามเป็นคำถามปลายปิด จำนวน ๒๐ ข้อ แบ่งออกเป็น ๕ ระดับ ตามแบบของ ลิเคิร์ท (Likert Scale) โดยกำหนดค่า ดังนี้

- | | | |
|---|---------|-------------------|
| ๕ | หมายถึง | พึงพอใจมากที่สุด |
| ๔ | หมายถึง | พึงพอใจมาก |
| ๓ | หมายถึง | พึงพอใจปานกลาง |
| ๒ | หมายถึง | พึงพอใจน้อย |
| ๑ | หมายถึง | พึงพอใจน้อยที่สุด |

ตอนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด

^๑เรื่องเดียวกัน, หน้า ๔๓.

๓.๔ การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม (Questionnaires) ซึ่งมีขั้นตอนการสร้างแบบสอบถาม ดังนี้

๓.๔.๑ ศึกษาค้นคว้าเอกสารต่าง ๆ บทความ ตำรา และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๓.๔.๒ สร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมขอบเขตการศึกษาวิจัย โดยใช้คำถาม ๒ ประเภท คือ แบบปลายปิดและแบบปลายเปิด

๓.๔.๓ นำเครื่องมือที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว เสนออาจารย์ที่ปริกษาสารนิพนธ์แก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องและชัดเจน เหมาะสม ทั้งเนื้อหาสาระ และการใช้ถ้อยคำสำนวนภาษา แล้วนำมาจัดทำเป็นแบบสอบถาม

๓.๔.๔ นำเครื่องมือที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว เสนอผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๓ ท่าน คือ

๑) พระสมัชช กิตติญาโณ

วุฒิการศึกษา ศศ.ม. (การพัฒนารวมชน) มหาวิทยาลัยศิลปากร
ตำแหน่งปัจจุบัน อาจารย์บรรยายพิเศษ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์

๒) นางบานชื่น นักการเรือน

วุฒิการศึกษา ศน.ม. (รัฐศาสตร์การปกครอง) มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
ตำแหน่งปัจจุบัน อาจารย์บรรยายพิเศษ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์

๓) นายพิพัฒน์ อาจมีแก้ว

วุฒิการศึกษา วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า (บางมด)
ตำแหน่งปัจจุบัน นายช่างโยธากรมทางหลวง ระดับอาวุโส

โดยให้ตรวจสอบหรือปรับปรุงแก้ไขความถูกต้องสมบูรณ์ของเนื้อหา เพื่อให้ได้แบบสอบถามที่มีความตรงตามเนื้อหา

๓.๔.๕ นำแบบสอบถามหาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์หรือเนื้อหา (IOC) ตามสูตรดังนี้^๕

| | |
|--------|---|
| สูตร | $IOC = \frac{\sum x}{N}$ |
| เมื่อ | IOC แทนดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ $\sum x$ แทนผลรวมของคะแนนความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ N แทนจำนวนผู้เชี่ยวชาญ |
| โดยที่ | +๑ แนใจว่าสอดคล้อง ๐ ไม่แนใจว่าสอดคล้อง -๑ แนใจว่าไม่สอดคล้อง |

โดยเลือกข้อคำถามที่มีค่าตั้งแต่ ๐.๖๖ ขึ้นไป จากข้อคำถามทั้งหมดจำนวน ๒๐ ข้อ ใช้ได้จำนวน ๒๐ ข้อ ซึ่งข้อคำถามที่ใช้ได้มีค่า IOC อยู่ในช่วง ๐.๖๖-๑.๐๐

๓.๔.๖ นำเครื่องมือที่สมบูรณ์แล้วไปใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยต่อไป

๓.๔.๗ ปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความถูกต้อง

๓.๔.๘ เมื่อผู้เชี่ยวชาญได้ตรวจสอบความถูกต้องเสร็จแล้ว นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับผู้ที่ไม่ใช่กลุ่ม แต่มีลักษณะคล้ายกันกับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยนี้ คือ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ จำนวน ๓๐ คน แล้วนำผลการตอบแบบสอบถาม ไปหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์อัลฟา (Coefficient Alpha) ของครอนบาค (Cronbach) ดังนี้^๕

$$\text{สูตร } \alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{s_1^2}{s_x^2} \right)$$

เมื่อ k = จำนวนข้อสอบทั้งหมด

^๕ธีระศักดิ์ อุ่นอารมณ์เลิศ, เครื่องมือวิจัยทางการศึกษา : การสร้างและการพัฒนา (นครปฐม : ภาควิชาพื้นฐานทางการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, ๒๕๔๕), หน้า ๖๕.

^๕กัลยา วานิชปัญญา, สถิติสำหรับงานวิจัย, (กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๘), หน้า ๓๕.

s^2_1 = ผลรวมของค่า ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ

s^2_x = ความแปรปรวนของคะแนนรวม

ผลการทดสอบ ได้ค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือเท่ากับ ๐.๘๘

๓.๔.๘ นำแบบสอบถามที่สมบูรณ์แล้วไปใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยต่อไป

๓.๕ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลไว้ดังนี้

๓.๕.๑ ติดต่อห้องเรียนบัณฑิตศึกษาศูนย์การศึกษาศึกษาบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ ทำหนังสือขอความอนุเคราะห์ไปถึง นายอำเภอแก่งคร้อ ที่ต้องเก็บข้อมูล

๓.๕.๒ ส่งแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง

๓.๕.๓ ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลคืนด้วยตนเอง

๓.๕.๔ เมื่อได้แบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน ๓๐๖ ชุด คิดเป็น ๑๐๐% นำมาตรวจสอบความสมบูรณ์และจัดลำดับข้อมูล

๓.๕.๕ นำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์และประมวลผลต่อไป

๓.๖ การวัดค่าตัวแปร

การวิจัยครั้งนี้ ได้กำหนดการวัดค่าตัวแปร ซึ่งเป็นการแปลความหมายค่าเฉลี่ยของแบบสอบถามความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยใช้เกณฑ์ ดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับ}} = \frac{5 - 1}{5} = \frac{4}{5} = 0.8$$

| ระดับ | ค่าช่วงค่าเฉลี่ย | การแปลผล |
|-------|------------------|-------------------------------|
| ๕ | ๔.๒๑ - ๕.๐๐ | ระดับความพึงพอใจ... มากที่สุด |
| ๔ | ๓.๔๑ - ๔.๒๐ | ระดับความพึงพอใจ... มาก |
| ๓ | ๒.๖๑ - ๓.๔๐ | ระดับความพึงพอใจ... ปานกลาง |

รองศาสตราจารย์ ดร. สรชัย พิศาลบุตร, วิทยานิพนธ์การวิจัยด้วยกรณีศึกษา,
(กรุงเทพมหานคร : พิมพ์ที่ บริษัททุนพัฒนกิจ จำกัด, ๒๕๔๘), หน้า ๔๓.

| | | |
|---|-------------|--------------------------------|
| ๒ | ๑.๘๑ - ๒.๖๐ | ระดับความพึงพอใจ... น้อย |
| ๑ | ๑.๐๐ - ๑.๘๐ | ระดับความพึงพอใจ... น้อยที่สุด |

๓.๗ การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษาวิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามทั้งหมด โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ ซึ่งแยกวิเคราะห์ตามลำดับคือ

๓.๗.๑ วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง วิเคราะห์โดยการแจกแจงค่าความถี่ (Frequency) และหาค่าร้อยละ (Percentage)

๓.๗.๒ วิเคราะห์ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยการใช้ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

๓.๗.๓ การทดสอบสมมติฐาน เป็นการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ สำหรับปัจจัยที่มีจำนวน ๒ กลุ่ม ได้แก่ เพศ ใช้การทดสอบค่าที (t-test) และใช้การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (ONE-WAY ANOVA) สำหรับปัจจัยที่มีจำนวนมากกว่า ๒ กลุ่ม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

๓.๗.๔ วิเคราะห์ข้อเสนอแนะปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยการใช้การแจกแจงค่าความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย

๓.๘ สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สำหรับการวิจัยเรื่องนี้ มีสถิติที่ใช้ในการทำวิจัย ๒ ประเภท ได้แก่

๓.๘๐.๑ สถิติการบรรยาย (Descriptive Statistics) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

๓.๘๐.๒ สถิติอนุมานหรืออ้างอิง (Inferential Statistics) ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé)

สูตรการหาค่าสถิติที่ใช้ในการวิจัย มีดังนี้

๑) การหาค่าร้อยละ (Percentage)^๓

$$P = \frac{X \times 100}{N}$$

P = ค่าร้อยละ

X = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

N = จำนวนประชากร

๒) การหาค่าเฉลี่ย (Mean)^๔

$$\bar{X} = \frac{\sum fx}{N}$$

\bar{X} = ค่าเฉลี่ย

$\sum fx$ = ผลรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม

N = จำนวนประชากร

๓) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)^๕

$$S = \sqrt{\frac{N \sum fx^2 - (\sum fx)^2}{N(N-1)}}$$

S = ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

$\sum fx$ = ผลรวมของผู้ตอบแบบสอบถามแต่ละระดับ

N = จำนวนประชากร

^๓นิภา เมธาวีชัย, วิทยาการวิจัย, (กรุงเทพมหานคร : สถาบันราชภัฏธนบุรี, ๒๕๔๓), หน้า ๑๒๘.

^๔สังศรี ชมภูวงศ์, การวิจัย, (นครศรีธรรมราช : มหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีธรรมราช, ๒๕๔๓), หน้า ๕๕.

^๕ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ, เทคนิคการวิจัยทางการศึกษา, (กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น, ๒๕๔๐), หน้า ๕๓.

๔) การทดสอบสมมติฐาน (t-test)**

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}}$$

t = ค่าที-เทสท์ (t- test)

$\bar{X}_1 - \bar{X}_2$ = ค่าเฉลี่ยของคะแนนกลุ่มที่ ๑ และกลุ่มที่ ๒ ตามลำดับ

S_1^2, S_2^2 = ความแปรปรวนของคะแนนกลุ่มที่ ๑ และกลุ่มที่ ๒ ตามลำดับ

n_1, n_2 = จำนวนคะแนนของกลุ่มที่ ๑ และกลุ่มที่ ๒ ตามลำดับ

๕) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ONE WAY ANOVA) หรือ (F-test)**

$$F = \frac{MS_b}{MS_w}$$

F = อัตราส่วนของความแปรปรวน

MS_b = ค่าความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม

MS_w = ค่าความแปรปรวนภายในกลุ่ม

**นิภา เมธาวีชัย, วิทยาการวิจัย, อ้างแล้ว, หน้า ๒๓๘.

**เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๑๐.

บทที่ ๔

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณี หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ” นี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ตั้งวัตถุประสงค์ของการวิจัย (Research Objectives) ไว้ ๓ ประการ คือ ๑) เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ๒) เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ของประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, อาชีพ และรายได้ต่อเดือนต่างกัน ๓) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือวิจัย คือ แบบสอบถาม ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำนวน ๓๐๖ คน โดยวิธีการสุ่มแบบอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล แล้วนำแบบสอบถามมาดำเนินการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ เพื่อคำนวณหาค่าสถิติ สำหรับตอบวัตถุประสงค์และสมมติฐานการวิจัยให้ครบถ้วนตามที่ตั้งไว้ มีลำดับขั้นตอน ดังนี้

๔.๑ สัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

๔.๒ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

๔.๓ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

๔.๑ สัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อความเข้าใจที่ตรงกันในการแปลความหมายข้อมูล จึงกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

| | | |
|-----------|-----|---|
| \bar{X} | แทน | ค่าเฉลี่ย (Mean) |
| S.D. | แทน | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) |
| n | แทน | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง |
| t | แทน | ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาความมีนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบ t (t – distribution) |
| F | แทน | ค่าสถิติที่ใช้พิจารณาความมีนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบ F (F – distribution) |
| df | แทน | ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degree of Freedom) |
| SS | แทน | ผลรวมกำลังสอง (Sum of Squares) |
| MS | แทน | ค่าเฉลี่ยผลรวมกำลังสอง (Mean Square) |
| Sig. | แทน | นัยสำคัญทางสถิติ (Significance) |
| * | แทน | ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ |

๔.๒ ขั้นตอนวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ ๑ ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย

ตอนที่ ๒ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ใช้การวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย

ตอนที่ ๓ การทดสอบสมมติฐานของการวิจัย ใช้การทดสอบค่าที (t-test) การวิเคราะห์หาความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) และเปรียบเทียบหาค่าความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé)

ตอนที่ ๔ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย

๔.๓ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ ๑ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ในการวิจัยเรื่องนี้ ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ซึ่งมีคุณลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการบรรยาย ปากฎตั้งตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔.๑ แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามเพศ

| เพศ | จำนวน | ร้อยละ |
|------|-------|--------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๖๔.๓๘ |
| หญิง | ๑๐๕ | ๓๕.๖๒ |
| รวม | ๓๐๖ | ๑๐๐.๐๐ |

จากตารางที่ ๔.๑ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากเป็นเพศชาย จำนวน ๑๕๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๓๘ ส่วนเพศหญิง จำนวน ๑๐๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๖๒

ตารางที่ ๔.๒ แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) บั๊จจัยส่วนนุคคลของ
 ปรระชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ คอน ๒
 สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามอายุ

| อายุ | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------|-------|--------|
| ๑๘-๒๕ ปี | ๒๑ | ๗.๐๐ |
| ๒๖-๓๓ ปี | ๑๖ | ๕.๐๐ |
| ๓๔-๔๑ ปี | ๑๗๗ | ๕๘.๐๐ |
| ๔๒ ปีขึ้นไป | ๙๒ | ๓๐.๐๐ |
| รวม | ๓๐๖ | ๑๐๐.๐๐ |

จากตารางที่ ๔.๒ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง
 หมายเลข ๒๐๑ คอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากมีอายุ ๓๔-๔๑ ปี
 จำนวน ๑๗๗ คนคิดเป็นร้อยละ ๕๘.๐๐ รองลงมามีอายุ ๔๒ ปีขึ้นไปมีจำนวน ๙๒ คนคิดเป็นร้อย
 ละ๓๐.๐๐ และส่วนน้อย มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี จำนวน ๑๖ คนคิดเป็นร้อยละ ๕.๐๐

ตารางที่ ๔.๓ แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) บั๊จจัยส่วนนุคคลของ
 ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ คอน ๒
 สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา | จำนวน | ร้อยละ |
|-----------------|-------|--------|
| ประถมศึกษา | ๑๖ | ๕.๐๐ |
| มัธยมศึกษา/ปวช. | ๔๕ | ๑๕.๐๐ |
| อนุปริญญา/ปวส. | ๑๕๔ | ๕๐.๐๐ |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | ๙๑ | ๓๐.๐๐ |
| รวม | ๓๐๖ | ๑๐๐.๐๐ |

จากตารางที่ ๔.๓ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง
 หมายเลข ๒๐๑ คอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากมีการศึกษาระดับ
 อนุปริญญา/ปวส. จำนวน ๑๕๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๐๐ รองลงมามีการศึกษาระดับปริญญาตรี
 ขึ้นไปจำนวน ๙๑ คนคิดเป็นร้อยละ๓๐.๐๐ และส่วนน้อยมี การศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน
 ๑๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๕.๐๐

ตารางที่ ๔.๔ แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปัจจัยส่วนบุคคลของ
 ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒
 สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ | จำนวน | ร้อยละ |
|------------------------------|-------|--------|
| รับจ้าง/พนักงานบริษัท | ๖๐ | ๒๐.๐๐ |
| ค้าขาย/ทำธุรกิจ | ๕๕ | ๓๑.๐๐ |
| เกษตรกรรวม | ๘๔ | ๒๗.๐๐ |
| รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ | ๖๗ | ๒๒.๐๐ |
| รวม | ๓๐๖ | ๑๐๐.๐๐ |

จากตารางที่ ๔.๔ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวง
 หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากมีอาชีพค้าขาย/ทำธุรกิจ
 จำนวน ๕๕ คนคิดเป็นร้อยละ ๓๑.๐๐ รองลงมามีอาชีพเกษตรกรรวมจำนวน ๘๔ คนคิดเป็นร้อยละ
 ๒๗.๐๐ และส่วนน้อยมีอาชีพรับจ้าง/พนักงานบริษัท จำนวน ๖๐ คนคิดเป็นร้อยละ ๒๐.๐๐

ตารางที่ ๔.๕ แสดงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ปัจจัยส่วนบุคคลของ
 ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒
 สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| รายได้ต่อเดือน | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------------|-------|--------|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา | ๖๑ | ๒๑.๐๐ |
| ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท | ๑๐๖ | ๓๕.๐๐ |
| ๑๐,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท | ๘๗ | ๒๘.๐๐ |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป | ๕๒ | ๑๖.๐๐ |
| รวม | ๓๐๖ | ๑๐๐.๐๐ |

จากตารางที่ ๔.๕ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑
 ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากมีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท
 จำนวน ๑๐๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๐๐ รองลงมามีรายได้ต่อเดือน ๑๐,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาทจำนวน
 ๘๗ คนคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๐๐ และส่วนน้อยมีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาทจำนวน ๕๒
 คน คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๕๕

ตอนที่ ๒ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของ
กรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

การศึกษาวิเคราะห์ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทาง
หลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่
(Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำเสนอ
ในรูปตารางประกอบการบรรยาย ปากกวดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔.๖ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผลความพึงพอใจ
ของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑
ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน

| ข้อความ | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|--|-----------|------|-----------|
| ๑. ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง | ๔.๔๕ | ๐.๘๒ | มากที่สุด |
| ๒. ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง | ๔.๔๒ | ๐.๘๘ | มากที่สุด |
| ๓. ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง | ๔.๓๘ | ๐.๕๐ | มากที่สุด |
| ๔. ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง | ๔.๓๘ | ๐.๕๔ | มากที่สุด |
| รวม | ๔.๔๒ | ๐.๘๕ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๖ พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข
๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๓ ด้าน อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นราย
ด้าน โดยเรียงลำดับจากด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ไปหาด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ย
สูงสุด ได้แก่ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านความ
สะดวกสบายในการใช้ทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ด้านความ
ปลอดภัยในการใช้ทางหลวง และ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๗ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผล ความพึงพอใจ
 ของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑
 ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง

| ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|--|-----------|------|-----------|
| ๑. ระยะเวลาในการก่อสร้าง (กำหนด เวลา ๓๖๐ วัน) | ๔.๕๓ | ๐.๘๒ | มากที่สุด |
| ๒. ความพึงพอใจในรูปแบบที่กรมทางหลวง ได้ออกแบบ และทำการก่อสร้างมีความเหมาะสม | ๔.๕๐ | ๐.๘๓ | มากที่สุด |
| ๓. รูปแบบการก่อสร้างและปรับปรุงครั้งนี้สามารถแก้ไข ปัญหาปัญหาจราจรติดขัดได้ | ๔.๔๕ | ๐.๘๖ | มากที่สุด |
| ๔. จำนวนช่องจราจร ๔ ช่องจราจร | ๔.๕๒ | ๐.๘๓ | มากที่สุด |
| ๕. ผิวถนนเป็นแบบถนนคอนกรีต | ๔.๔๗ | ๐.๘๘ | มากที่สุด |
| รวม | ๔.๔๕ | ๐.๘๒ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๗ พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวง
 หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง โดยรวมอยู่ในระดับ
 มากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงลำดับจากข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ไปหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด
 พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ข้อที่ ๑ ระยะเวลาในการก่อสร้าง (กำหนด เวลา ๓๖๐ วัน) อยู่ใน
 ระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ข้อที่ ๔ จำนวนช่องจราจร ๔ ช่องจราจร อยู่ในระดับมากที่สุด และ
 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ข้อที่ ๓ รูปแบบการก่อสร้างและปรับปรุงครั้งนี้สามารถแก้ไขปัญหา
 ปัญหาจราจรติดขัดได้ อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๘ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผล ความพึงพอใจ
 ของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑
 ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง

| ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|---|-----------|------|-----------|
| ๑. การระบายน้ำบริเวณผิวทาง | ๔.๓๖ | ๑.๐๒ | มากที่สุด |
| ๒. จำนวนจุดกั้บรถ U-TURN หน้าหน่วยงาน | ๔.๔๖ | ๐.๘๘ | มากที่สุด |
| ๓. ทางเชื่อมเข้าหน่วยงานต่าง ๆ | ๔.๔๓ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| ๔. ผิวจราจรของถนนมีความเรียบและไม่ลื่น | ๔.๓๕ | ๐.๕๓ | มากที่สุด |
| ๕. มีไหล่ทางกว้างพอที่จะสามารถหลบหลีกรถขณะรอ เลี้ยวตามทางแยกต่าง ๆ ได้ | ๔.๔๔ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| รวม | ๔.๔๒ | ๐.๘๘ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๘ พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวง
 หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง โดยรวมอยู่
 ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดไปหาข้อที่มี
 ค่าเฉลี่ยต่ำสุด พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ข้อที่ ๒ จำนวนจุดกั้บรถ U-TURN หน้า
 หน่วยงาน อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ข้อที่ ๕ มีไหล่ทางกว้างพอที่จะสามารถหลบหลีก
 รถขณะรอเลี้ยวตามทางแยกต่าง ๆ ได้ อยู่ในระดับมากที่สุด และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ข้อที่ ๑
 การระบายน้ำบริเวณผิวทาง อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๕ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผล ความพึงพอใจ
 ของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑
 ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง

| ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|---|-----------|------|-----------|
| ๑. มีสะพานลอยสำหรับคนเดินข้าม | ๔.๕๐ | ๐.๘๕ | มากที่สุด |
| ๒. มีทางเท้าสำหรับคนเดินกว้าง ๔.๐๐ ม. | ๔.๔๘ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| ๓. มีสัญญาณไฟจราจรเตือนบริเวณทางแยกและทางเชื่อม | ๔.๓๘ | ๐.๕๔ | มากที่สุด |
| ๔. มีทางม้าลายหรือ ไฟสัญญาณสำหรับคนข้ามถนน | ๔.๑๗ | ๑.๒๑ | มาก |
| ๕. มีช่องทางสำหรับรถจักรยาน | ๔.๓๘ | ๐.๕๓ | มากที่สุด |
| รวม | ๔.๓๘ | ๐.๕๐ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๕ พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวง
 หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง โดยรวมอยู่ใน
 ระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงลำดับจากข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดไปหาข้อที่มีค่าเฉลี่ย
 ต่ำสุด พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ข้อที่ ๑ มีสะพานลอยสำหรับคนเดินข้าม อยู่ในระดับมาก
 ที่สุด รองลงมาได้แก่ข้อที่ ๒ มีทางเท้าสำหรับคนเดินกว้าง ๔.๐๐ ม. อยู่ในระดับมากที่สุด และข้อที่
 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ข้อที่ ๔ มีช่องทางสำหรับรถจักรยาน อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๑๐ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลผล ความพึงพอใจ
 ของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑
 ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง

| ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|--|-----------|------|-----------|
| ๑. ทางเท้ามีการปลูกต้นไม้ใหญ่ | ๔.๓๗ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| ๒. ศาลาพักผ่อนโดยสาร | ๔.๔๒ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| ๓. ไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางเท้า | ๔.๔๑ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| ๔. สองข้างทางมีหญ้าและวิเวทวิทัศนสวยงามตลอดเส้นทาง | ๔.๒๓ | ๑.๓๐ | มากที่สุด |
| ๕. เกาะกลางถนนการปลูกไม้ดอกไม้ประดับ | ๔.๔๘ | ๐.๘๕ | มากที่สุด |
| รวม | ๔.๓๘ | ๐.๕๔ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๑๐ พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวง
 หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง โดยรวมอยู่
 ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงลำดับจากข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดไปหาข้อที่มี
 ค่าเฉลี่ยต่ำสุด พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ข้อที่ ๕ เกาะกลางถนนการปลูกไม้ดอกไม้ประดับ
 อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ข้อที่ ๒ ศาลาพักผ่อนโดยสาร อยู่ในระดับมากที่สุด และข้อที่มี
 ค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ข้อที่ ๔ สองข้างทางมีหญ้าและวิเวทวิทัศนสวยงามตลอดเส้นทาง อยู่ในระดับ
 มาก

ตอนที่ ๓ การทดสอบสมมติฐานของการวิจัย

ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานการวิจัยไว้ว่า ประชาชน ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ต่างกัน มีความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวง ของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง และ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แตกต่างกันอย่างผลการวิเคราะห์ปรากฏ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔.๑๑ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------|-----|-----------|------|-----------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๓๗ | ๐.๘๗ | มากที่สุด |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๗๒ | ๐.๖๕ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๑๑ พบว่า ประชาชนทั้งเพศหญิง และเพศชายมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๑๒ แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | t | Sig. (๒-tailed) |
|------|-----|-----------|------|------|-----------------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๓๗ | ๐.๘๗ | ๓.๕๑ | ๐.๐๐* |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๗๒ | ๐.๖๕ | | |

* $p < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๑๒ พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง แตกต่างกัน โดยประชาชนที่มีเพศหญิงมีความพึงพอใจสูงกว่าเพศชาย

ตารางที่ ๔.๑๓ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------|-----|-----------|------|-----------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๓๔ | ๐.๕๕ | มากที่สุด |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๕๖ | ๐.๗๓ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๑๓ พบว่า ประชาชนทั้งเพศหญิง และเพศชายมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๑๔ แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | t | Sig. (๒-tailed) |
|------|-----|-----------|------|------|-----------------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๓๔ | ๐.๕๕ | ๒.๑๔ | ๐.๐๓* |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๕๖ | ๐.๗๓ | | |

*P < ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๔ พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง แตกต่างกัน โดยประชาชนที่มีเพศหญิงมีความพึงพอใจสูงกว่าเพศชาย

ตารางที่ ๔.๑๕ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------|-----|-----------|------|-----------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๒๕ | ๐.๕๘ | มากที่สุด |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๖๒ | ๐.๖๘ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๑๕ พบว่า ประชาชนทั้งเพศหญิง และเพศชายมีความพึงพอใจ ต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๑๖ แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | t | Sig. (๒-tailed) |
|------|-----|-----------|------|------|-----------------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๒๕ | ๐.๕๘ | ๓.๘๑ | ๐.๐๐* |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๖๒ | ๐.๖๘ | | |

* $p < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๑๖ พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงแตกต่างกัน โดยประชาชนที่มีเพศหญิงมีความพึงพอใจสูงกว่าเพศชาย

ตารางที่ ๔.๑๗ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------|-----|-----------|------|-----------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๒๓ | ๑.๐๒ | มากที่สุด |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๖๖ | ๐.๖๕ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๑๗ พบว่า ประชาชนทั้งเพศหญิงและเพศชายมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๑๘ แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | t | Sig. (๒-tailed) |
|------|-----|-----------|------|-------|-----------------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๒๓ | ๑.๐๒ | -๔.๓๕ | ๐.๐๐* |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๖๖ | ๐.๖๕ | | |

*P < ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๘ พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง แตกต่างกัน โดยประชาชนที่มีเพศหญิงมีความพึงพอใจสูงกว่าเพศชาย

ตารางที่ ๔.๑๙ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------|-----|-----------|------|-----------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๓๐ | ๐.๕๓ | มากที่สุด |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๖๔ | ๐.๖๕ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๑๙ พบว่า ประชาชนทั้งเพศหญิง และเพศชายมีความพึงพอใจต่อ ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้านอยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๒๐ แสดงการเปรียบเทียบความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามเพศ

| เพศ | n | \bar{X} | S.D. | t | Sig. (๒-tailed) |
|------|-----|-----------|------|-------|-----------------|
| ชาย | ๑๕๗ | ๔.๓๐ | ๐.๕๓ | -๓.๗๖ | ๐.๐๐* |
| หญิง | ๑๐๕ | ๔.๖๔ | ๐.๖๕ | | |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๒๐ พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แตกต่างกัน โดยประชาชนที่มีเพศหญิงมีความพึงพอใจสูงกว่าเพศชาย

ตารางที่ ๔.๒๑ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามอายุ

| อายุ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๑๘-๒๕ ปี | ๒๑ | ๓.๔๓ | ๐.๘๔ | มาก |
| ๒๖-๓๓ ปี | ๑๖ | ๓.๐๐ | ๐.๐๐ | ปานกลาง |
| ๓๔-๔๑ ปี | ๑๗๓ | ๔.๖๔ | ๐.๕๗ | มากที่สุด |
| ๔๒ ปีขึ้นไป | ๕๒ | ๔.๕๒ | ๐.๘๓ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๓.๕๒ | ๐.๕๖ | มาก |

จากตารางที่ ๔.๒๑ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอายุโดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามช่วงอายุ พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๓๔-๔๑ ปี อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ประชาชนที่มีอายุ ๔๒ ปีขึ้นไป อยู่ในระดับมากที่สุด และต่ำสุดประชาชนที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี อยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ ๔.๒๒ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามอายุ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|--------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๓๐.๕๓ | ๓ | ๑๐.๑๗๖ | ๕๒.๔๖ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๓๕.๓๒ | ๓๐๒ | ๐.๔๔๘ | | |
| รวม | ๑๖๕.๘๕ | ๓๐๕ | | | |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๒๒ พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเซฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๒๓

ตารางที่ ๔.๒๓ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ (Scheffé)

| อายุ | ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๔๓$) | ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๓.๐๐$) | ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๗๔$) | ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๕๒$) |
|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๔๓$) | - | ๐.๔๓ | -๑.๓๑* | -๑.๐๘* |
| ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๓.๐๐$) | | - | -๑.๗๔* | -๑.๕๒* |
| ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๗๔$) | | | - | ๐.๒๒ |
| ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๕๒$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๒๓ พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปี และอายุ ๒๖-๓๓ ปี มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มียุ ๓๔-๔๑ ปี และ ๔๒ ปีขึ้นไป, อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๒๔ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอายุ

| อายุ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๑๘-๒๕ ปี | ๒๑ | ๓.๒๕ | ๐.๕๘ | ปานกลาง |
| ๒๖-๓๓ ปี | ๑๖ | ๒.๘๑ | ๐.๒๘ | ปานกลาง |
| ๓๔-๔๑ ปี | ๑๗๗ | ๔.๖๖ | ๐.๖๕ | มากที่สุด |
| ๔๒ ปีขึ้นไป | ๕๒ | ๔.๔๘ | ๐.๘๔ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๔๒ | ๐.๘๘ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๒๔ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอายุโดยรวมมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามช่วงอายุ พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๓๔-๔๑ ปี อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๔๒ ปีขึ้นไป อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี อยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ ๔.๒๕ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอายุ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๗๕.๑๔ | ๓ | ๒๖.๓๘ | ๔๕.๕๕ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๖๐.๖๕ | ๓๐๒ | ๐.๕๓ | | |
| รวม | ๒๓๕.๗๙ | ๓๐๕ | | | |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๒๕ พบว่า ความพึงพอใจของประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ที่มีอายุต่างกัน มีความพึงพอใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๒๖

ตารางที่ ๔.๒๖ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé)

| อายุ | ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๒๕$) | ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๒.๘๑$) | ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๖๖$) | ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๔๘$) |
|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๒๕$) | - | ๐.๔๓ | -๑.๓๘* | -๑.๑๕* |
| ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๒.๘๑$) | | - | -๑.๘๕* | -๑.๖๗* |
| ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๖๖$) | | | - | ๐.๑๕ |
| ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๔๘$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๒๖ พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปีและ ๒๖-๓๓ปีมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่อายุ ๓๔-๔๑ ปี และ ๔๒ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๒๗ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอายุ

| อายุ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๑๘-๒๕ ปี | ๒๑ | ๓.๒๑ | ๐.๕๗ | ปานกลาง |
| ๒๖-๓๓ ปี | ๑๖ | ๒.๖๕ | ๐.๔๗ | ปานกลาง |
| ๓๔-๔๑ ปี | ๑๗๗ | ๔.๖๒ | ๐.๖๖ | มากที่สุด |
| ๔๒ ปีขึ้นไป | ๕๒ | ๔.๔๕ | ๐.๘๓ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๓.๘๑ | ๐.๖๕ | มาก |

จากตารางที่ ๔.๒๗ พบว่าประชาชนจำแนกตามอายุโดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง อยู่ในระดับมาก เมื่อแยกตามช่วงอายุ พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๓๔-๔๑ ปี อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๔๒ ปีขึ้นไป อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี อยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ ๔.๒๘ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอายุ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๘๕.๗๗ | ๓ | ๒๘.๕๕ | ๕๒.๖๕ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๖๓.๘๕ | ๓๐๒ | ๐.๕๔ | | |
| รวม | ๒๔๙.๖๒ | ๓๐๕ | | | |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๒๘ พบว่า ประชาชนอายุต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๒๙

ตารางที่ ๔.๒๕ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ คอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ (Scheffé)

| อายุ | ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๒๑$) | ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๒.๖๕$) | ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๖๒$) | ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๔๕$) |
|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๒๑$) | - | ๐.๕๒ | -๑.๔๑* | -๑.๒๘* |
| ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๒.๖๕$) | | - | -๑.๕๓* | -๑.๘๐* |
| ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๖๒$) | | | - | ๐.๑๓ |
| ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๔๕$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๒๕ พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปี และอายุ ๒๖-๓๓ ปี มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ คอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มียุ ๓๔-๔๑ ปี และ ๔๒ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๓๐ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามอายุ

| อายุ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๑๘-๒๕ ปี | ๒๑ | ๓.๒๒ | ๐.๕๒ | ปานกลาง |
| ๒๖-๓๓ ปี | ๑๖ | ๒.๘๑ | ๐.๒๘ | ปานกลาง |
| ๓๔-๔๑ ปี | ๑๗๗ | ๔.๕๘ | ๐.๗๕ | มากที่สุด |
| ๔๒ ปีขึ้นไป | ๕๒ | ๔.๕๔ | ๐.๘๔ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๓.๗๕ | ๐.๗๓ | มาก |

จากตารางที่ ๔.๓๐ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอายุโดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงโดยรวม อยู่ในระดับมาก เมื่อแยกตามช่วงอายุ พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๓๔-๔๑ ปี อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๔๒ ปีขึ้นไป อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี อยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ ๔.๓๑ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามอายุ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๗๗.๒๘ | ๓ | ๒๕.๗๖ | ๓๕.๕๐ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๕๔.๕๕ | ๓๐๒ | ๐.๖๔ | | |
| รวม | ๒๓๑.๘๓ | ๓๐๕ | | | |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๓๑ พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความพึงพอใจ ต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๓๒

ตารางที่ ๔.๓๒ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง ที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé)

| อายุ | ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๒๒$) | ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๒.๘๑$) | ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๕๘$) | ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๕๔$) |
|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๒๒$) | - | ๐.๔๑ | -๑.๓๖* | -๑.๓๒* |
| ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๒.๘๑$) | | - | -๑.๗๗* | -๑.๗๓* |
| ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๕๘$) | | | - | ๐.๐๔ |
| ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๕๔$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๓๒ พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปีและผู้ที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มีอายุ ๓๔-๔๑ ปี และ ๔๒ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๓๓ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามอายุ

| อายุ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๑๘-๒๕ ปี | ๒๑ | ๓.๒๕ | ๐.๕๑ | ปานกลาง |
| ๒๖-๓๓ ปี | ๑๖ | ๒.๘๓ | ๐.๒๖ | ปานกลาง |
| ๓๔-๔๑ ปี | ๑๗๗ | ๔.๖๕ | ๐.๖๑ | มากที่สุด |
| ๔๒ ปีขึ้นไป | ๕๒ | ๔.๕๑ | ๐.๘๓ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๓.๗๕ | ๐.๗๑ | ปานกลาง |

จากตารางที่ ๔.๓๓ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอายุโดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้านอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อแยกตามช่วงอายุ พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๓๔-๔๑ ปี อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ประชาชนที่มีอายุ ๔๒ ปีขึ้นไป อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี อยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ ๔.๓๔ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามอายุ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๗๗.๗๕ | ๓ | ๒๕.๕๑ | ๕๓.๒๕ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๔๖.๕๘ | ๓๐๒ | ๐.๔๘ | | |
| รวม | ๒๒๔.๓๔ | ๓๐๕ | | | |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๓๔ พบว่า ประชาชนมีอายุต่างกัน มีความพึงพอใจ ต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเซฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๓๕

ตารางที่ ๔.๓๕ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ที่มีอายุต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé)

| อายุ | ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๒๘$) | ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๒.๘๓$) | ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๖๕$) | ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๕๑$) |
|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| ๑๘-๒๕ ปี ($\bar{X} = ๓.๒๘$) | - | ๐.๔๖ | -๑.๓๗* | -๑.๒๒* |
| ๒๖-๓๓ ปี ($\bar{X} = ๒.๘๓$) | | - | -๑.๘๒* | -๑.๖๘* |
| ๓๔-๔๑ ปี ($\bar{X} = ๔.๖๕$) | | | - | ๐.๑๔ |
| ๔๒ ปีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๕๑$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๓๕ พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ๑๘-๒๕ และ ๒๖-๓๓ ปี มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้านแตกต่างกันกับผู้ที่มียุ ๓๔-๔๑ ปี และ ๔๒ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๓๖ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-----------------|-----|-----------|------|-----------|
| ประถมศึกษา | ๑๖ | ๓.๗๕ | ๑.๐๐ | มาก |
| มัธยมศึกษา/ปวช. | ๔๕ | ๔.๒๕ | ๐.๕๖ | มากที่สุด |
| อนุปริญญา/ปวส. | ๑๕๔ | ๔.๕๐ | ๐.๔๐ | มากที่สุด |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | ๕๑ | ๔.๐๔ | ๐.๘๗ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๓.๘๒ | ๐.๖๕ | มาก |

จากตารางที่ ๔.๓๖ พบว่า ประชาชนจำแนกตามระดับการศึกษาโดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง อยู่ในระดับมาก เมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุดได้แก่ประชาชนที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญา/ปวส. อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ประชาชนที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช. อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๓๗ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๕๕.๖๑ | ๓ | ๑๘.๕๔ | ๓๗.๒๖ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๕๐.๒๓ | ๓๐๒ | ๐.๔๙ | | |
| รวม | ๒๐๕.๘๔ | ๓๐๕ | | | |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๓๗ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๓๘

ตารางที่ ๔.๓๘ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffé)

| ระดับการศึกษา | ประถมศึกษา ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | มัธยมศึกษา/ ปวช. ($\bar{X} = ๔.๒๘$) | อนุปริญญา/ ปวส. ($\bar{X} = ๔.๘๐$) | ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๐๔$) |
|---|------------------------------------|---|--|---|
| ประถมศึกษา ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | - | -๐.๕๔ | -๑.๑๕* | -๐.๒๙ |
| มัธยมศึกษา/ปวช. ($\bar{X} = ๔.๒๘$) | | - | -๐.๖๑* | ๐.๒๕ |
| อนุปริญญา/ปวส. ($\bar{X} = ๔.๘๐$) | | | - | ๐.๘๓* |
| ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๐๔$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๓๘ ประชาชนที่มีระดับการศึกษาอนุปริญญา/ปวส. มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง แตกต่างกับกับผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช. และระดับ ปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๓๕ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-----------------|-----|-----------|------|-----------|
| ประถมศึกษา | ๑๖ | ๓.๗๕ | ๑.๐๐ | มาก |
| มัธยมศึกษา/ปวช. | ๔๕ | ๔.๒๕ | ๐.๕๖ | มากที่สุด |
| อนุปริญญา/ปวส. | ๑๕๔ | ๔.๘๒ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | ๕๑ | ๓.๕๑ | ๐.๕๘ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๑๕ | ๐.๘๐ | มากที่สุด |

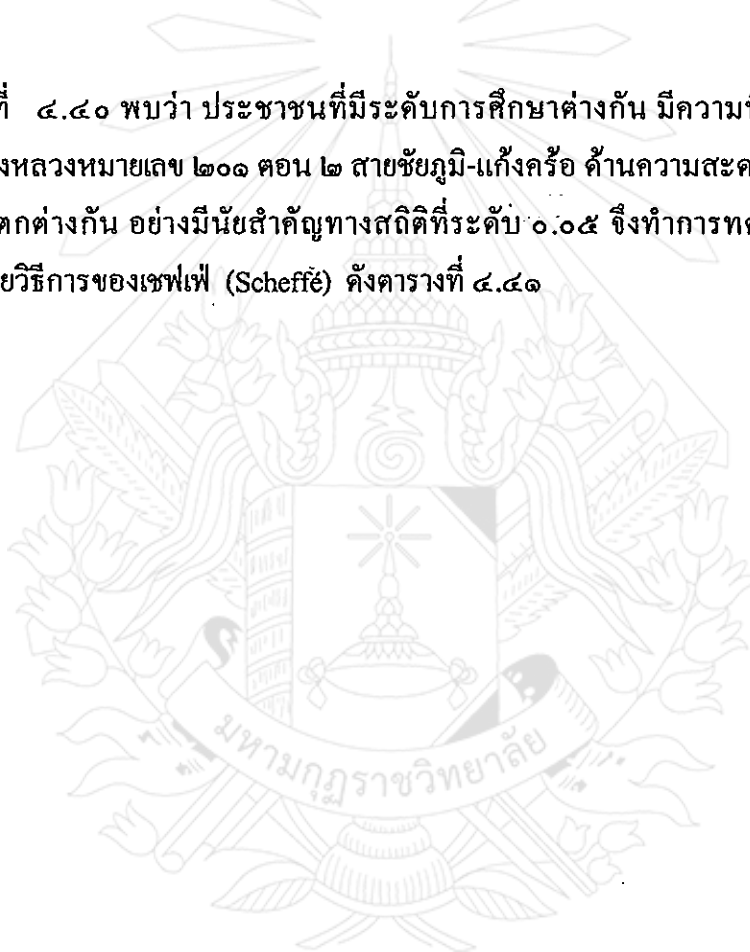
จากตารางที่ ๔.๓๕ พบว่าประชาชนจำแนกตามระดับการศึกษาโดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญา/ปวส.อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช. อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๔๐ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๕๖.๕๒ | ๓ | ๑๘.๘๔ | ๓๑.๐๕ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๘๓.๒๗ | ๓๐๒ | ๐.๖๐ | | |
| รวม | ๒๓๙.๗๙ | ๓๐๕ | | | |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๔๐ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๔๑



ตารางที่ ๔.๔๑ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของเชฟเฟ่ (Scheffé)

| ระดับการศึกษา | ประถมศึกษา ($\bar{X} = 3.75$) | มัธยมศึกษา/ปวช. ($\bar{X} = 4.28$) | อนุปริญญา/ปวส. ($\bar{X} = 4.82$) | ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.81$) |
|---|------------------------------------|---|--|---|
| ประถมศึกษา ($\bar{X} = 3.75$) | - | -0.53 | -0.07* | -0.06 |
| มัธยมศึกษา/ปวช. ($\bar{X} = 4.28$) | | - | -0.54* | 0.38 |
| อนุปริญญา/ปวส. ($\bar{X} = 4.82$) | | | - | 0.98* |
| ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = 3.81$) | | | | - |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๔๑ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาอนุปริญญา/ปวส. มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช. และระดับปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๔๒ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-----------------|-----|-----------|------|-----------|
| ประถมศึกษา | ๑๖ | ๓.๗๕ | ๑.๐๐ | มาก |
| มัธยมศึกษา/ปวช. | ๔๕ | ๔.๒๕ | ๐.๕๖ | มากที่สุด |
| อนุปริญญา/ปวส. | ๑๕๔ | ๔.๘๕ | ๐.๔๕ | มากที่สุด |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | ๕๑ | ๓.๗๖ | ๐.๕๔ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๑๖ | ๐.๘๓ | มาก |

จากตารางที่ ๔.๔๒ พบว่า ประชาชนจำแนกตามระดับการศึกษาโดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญา/ปวส. อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช. อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา อยู่ในระดับมาก

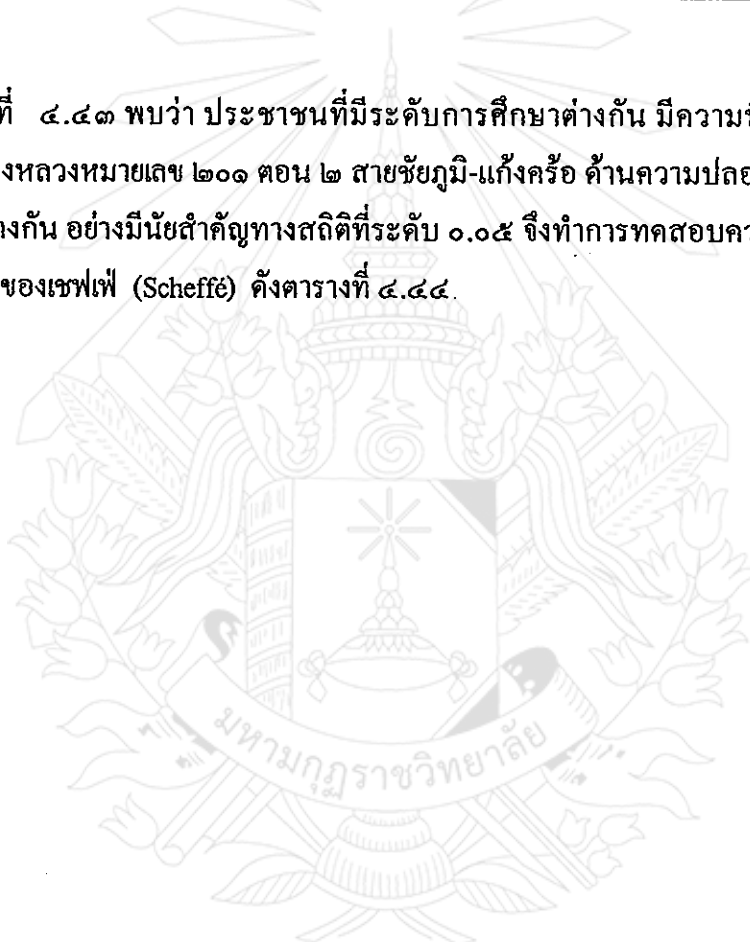


ตารางที่ ๔.๔๓ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๗๕.๕๑ | ๓ | ๒๕.๑๗ | ๕๑.๕๘ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๗๔.๑๑ | ๓๐๒ | ๐.๕๗ | | |
| รวม | ๒๔๙.๖๒ | ๓๐๕ | | | |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๔๓ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๔๔.



ตารางที่ ๔.๔๔ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffé)

| ระดับการศึกษา | ประถมศึกษา ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | มัธยมศึกษา/ ปวช. ($\bar{X} = ๔.๒๖$) | อนุปริญญา/ ปวส. ($\bar{X} = ๔.๘๕$) | ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๗๖$) |
|---|------------------------------------|---|--|---|
| ประถมศึกษา ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | - | -๐.๕๔* | -๑.๑๐* | -๐.๐๑ |
| มัธยมศึกษา/ปวช. ($\bar{X} = ๔.๒๖$) | | - | -๐.๕๖* | ๐.๕๓* |
| อนุปริญญา/ปวส. ($\bar{X} = ๔.๘๕$) | | | - | ๑.๐๕* |
| ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๗๖$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๔๔ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา/ปวช. มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. และ ผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. แตกต่างกับผู้ที่มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. และ ปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็น รายคู่

ตารางที่ ๔.๔๕ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-----------------|-----|-----------|------|-----------|
| ประถมศึกษา | ๑๖ | ๓.๖๕ | ๑.๐๐ | มาก |
| มัธยมศึกษา/ปวช. | ๔๕ | ๔.๒๕ | ๐.๕๖ | มากที่สุด |
| อนุปริญญา/ปวส. | ๑๕๔ | ๔.๘๕ | ๐.๔๑ | มากที่สุด |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | ๕๑ | ๓.๖๘ | ๑.๐๔ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๑๕ | ๐.๘๘ | มาก |

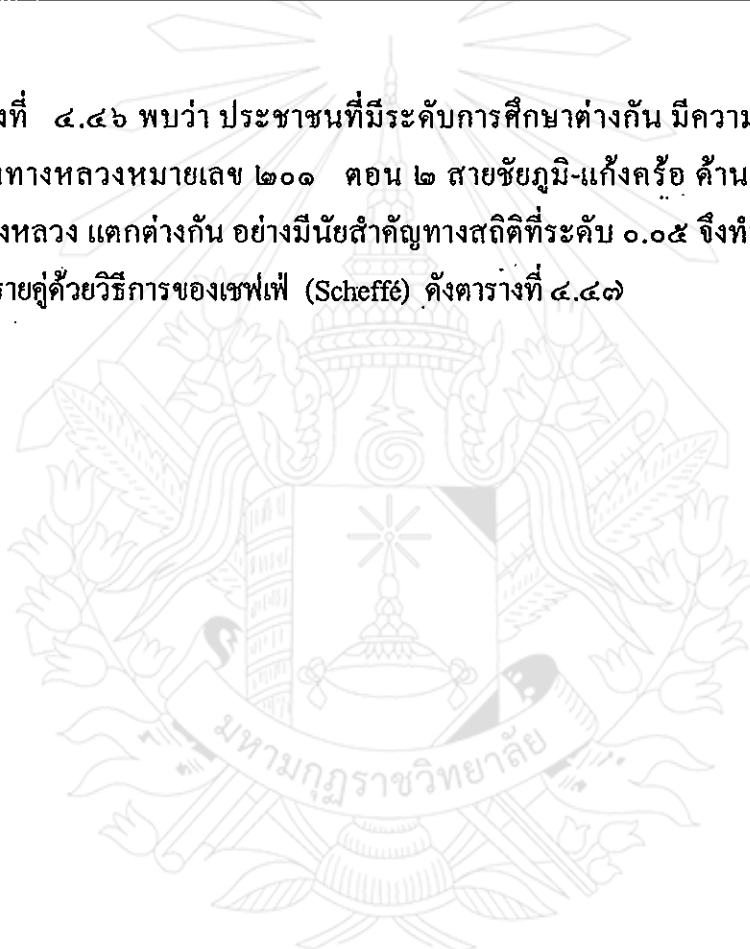
จากตารางที่ ๔.๔๕ พบว่า ประชาชนจำแนกตามระดับการศึกษาโดยรวมที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุดได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญา/ปวส.อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ประชาชนที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช. อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๔๖ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามระดับการศึกษา

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๕๒.๒๓ | ๓ | ๓๐.๗๔ | ๕๑.๕๘ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๘๐.๐๑ | ๓๐๒ | ๐.๕๙ | | |
| รวม | ๒๓๒.๒๔ | ๓๐๕ | | | |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๔๖ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๔๗



ตารางที่ ๔.๔๗ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffé)

| ระดับการศึกษา | ประถมศึกษา ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | มัธยมศึกษา/ ปวช. ($\bar{X} = ๔.๒๘$) | อนุปริญญา/ ปวส. ($\bar{X} = ๔.๘๘$) | ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๖๘$) |
|---|------------------------------------|---|--|---|
| ประถมศึกษา ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | - | -๐.๕๔ | -๑.๑๔* | ๐.๐๗ |
| มัธยมศึกษา/ปวช. ($\bar{X} = ๔.๒๘$) | | - | -๐.๖๑* | ๐.๖๑* |
| อนุปริญญา/ปวส. ($\bar{X} = ๔.๘๘$) | | | - | ๑.๒๒* |
| ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๖๘$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๔๗ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาและระดับมัธยมศึกษา/ปวช. มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. และปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๔๘ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย ชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้านจำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-----------------|-----|-----------|------|-----------|
| ประถมศึกษา | ๑๖ | ๓.๗๕ | ๑.๐๐ | มาก |
| มัธยมศึกษา/ปวช. | ๔๕ | ๔.๒๕ | ๐.๕๖ | มากที่สุด |
| อนุปริญญา/ปวส. | ๑๕๔ | ๔.๘๗ | ๐.๔๓ | มากที่สุด |
| ปริญญาตรีขึ้นไป | ๕๑ | ๓.๘๕ | ๐.๘๘ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๑๕ | ๐.๘๑ | มาก |

จากตารางที่ ๔.๔๘ พบว่า ประชาชนจำแนกตามระดับการศึกษา โดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน อยู่ในระดับมาก เมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญา/ปวส.อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช. อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๔๙ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|---------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๖๘.๗๐ | ๓ | ๒๒.๐๕ | ๔๔.๓๒ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๕๖.๐๔ | ๓๐๒ | ๐.๕๑๗ | | |
| รวม | ๒๒๔.๗๔๖ | ๓๐๕ | | | |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๔๙ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน มีความพึงพอใจแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffe) ดังตารางที่ ๔.๕๐

ตารางที่ ๔.๕๐ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ (Scheffé)

| ระดับการศึกษา | ประถมศึกษา ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | มัธยมศึกษา/ ปวช. ($\bar{X} = ๔.๒๙$) | อนุปริญญา/ ปวส. ($\bar{X} = ๔.๘๗$) | ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๘๕$) |
|---|------------------------------------|---|--|---|
| ประถมศึกษา ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | - | -๐.๕๔ | -๐.๑๒* | -๐.๑๐ |
| มัธยมศึกษา/ปวช. ($\bar{X} = ๔.๒๙$) | | - | -๐.๕๘* | ๐.๔๔* |
| อนุปริญญา/ปวส. ($\bar{X} = ๔.๘๗$) | | | - | ๐.๐๒* |
| ปริญญาตรีขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๘๕$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๕๐ พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาและการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แตกต่างกับผู้ที่มีการศึกษาระดับ อนุปริญญา/ปวส. และปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๕๑ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------------------------------|-----|-----------|------|-----------|
| รับจ้าง/พนักงานบริษัท | ๖๐ | ๔.๔๔ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| ค้าขาย/ทำธุรกิจ | ๕๕ | ๔.๕๗ | ๐.๗๕ | มากที่สุด |
| เกษตรกร | ๘๔ | ๔.๔๑ | ๐.๘๖ | มากที่สุด |
| รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ | ๖๗ | ๔.๕๔ | ๐.๗๗ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๔๕ | ๐.๘๒ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๕๑ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอาชีพ โดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามอาชีพ พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย/ทำธุรกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ประชาชนที่มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ประชาชนที่มีอาชีพ เกษตรกร อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๕๒ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามอาชีพ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|------|------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๑.๔๑ | ๓ | ๐.๔๗ | ๐.๖๕ | ๐.๕๕ |
| ภายในกลุ่ม | ๒๐๔.๔๓ | ๓๐๒ | ๐.๖๗ | | |
| รวม | ๒๐๕.๘๔ | ๓๐๕ | | | |

จากตารางที่ ๔.๕๒ พบว่า ประชาชนอาชีพต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

ตารางที่ ๔.๕๓ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------------------------------|-----|-----------|------|-----------|
| รับจ้าง/พนักงานบริษัท | ๖๐ | ๔.๔๕ | ๑.๐๒ | มากที่สุด |
| ค้าขาย/ทำธุรกิจ | ๕๕ | ๔.๔๐ | ๐.๘๐ | มากที่สุด |
| เกษตรกรกรม | ๘๔ | ๔.๓๕ | ๐.๕๓ | มากที่สุด |
| รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ | ๖๗ | ๔.๔๕ | ๐.๘๒ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๔๒ | ๐.๘๘ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๕๓ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอาชีพโดยรวม มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง โดยรวม อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามอาชีพพบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพรับจ้าง/พนักงานบริษัท อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพ เกษตรกรกรมอยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๕๔ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอาชีพ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|------|------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๐.๗๗ | ๓ | ๐.๒๕ | ๐.๓๒ | ๐.๘๐ |
| ภายในกลุ่ม | ๒๓๕.๐๒ | ๓๐๒ | ๐.๗๕ | | |
| รวม | ๒๓๕.๗๙ | ๓๐๕ | | | |

จากตารางที่ ๔.๕๔ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอาชีพ โดยรวมแตกต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ ๔.๕๕ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------------------------------|-----|-----------|------|-----------|
| รับจ้าง/พนักงานบริษัท | ๖๐ | ๔.๒๗ | ๑.๑๑ | มากที่สุด |
| ค้าขาย/ทำธุรกิจ | ๕๕ | ๔.๔๓ | ๐.๗๗ | มากที่สุด |
| เกษตรกรรวม | ๘๔ | ๔.๓๕ | ๐.๕๒ | มากที่สุด |
| รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ | ๖๗ | ๔.๔๕ | ๐.๘๔ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๓๘ | ๐.๕๐ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๕๕ พบว่า ของประชาชนอาชีพ โดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง โดยรวม อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามอาชีพ พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาแก่ประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย/ทำธุรกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพ รับจ้าง/พนักงานบริษัท อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๕๖ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามอาชีพ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|------|------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๑.๓๘ | ๓ | ๐.๔๖ | ๐.๕๖ | ๐.๖๔ |
| ภายในกลุ่ม | ๒๔๘.๒๔ | ๓๐๒ | ๐.๘๒ | | |
| รวม | ๒๔๙.๖๒ | ๓๐๕ | | | |

จากตารางที่ ๔.๕๖ พบว่า ประชาชนอาชีพต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ ๔.๕๗ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------------------------------|-----|-----------|------|-----------|
| รับจ้าง/พนักงานบริษัท | ๖๐ | ๔.๒๑ | ๑.๑๕ | มากที่สุด |
| ค้าขาย/ทำธุรกิจ | ๕๕ | ๔.๕๑ | ๐.๘๒ | มากที่สุด |
| เกษตรกร | ๘๔ | ๔.๓๔ | ๐.๕๒ | มากที่สุด |
| รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ | ๖๗ | ๔.๔๒ | ๐.๕๑ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๓๘ | ๐.๕๔ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๕๗ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอาชีพโดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามอาชีพ พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย/ทำธุรกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพรับจ้าง/พนักงานบริษัท อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๕๘ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามอาชีพ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|------|------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๓.๓๖ | ๓ | ๑.๑๒ | ๑.๒๕ | ๐.๒๘ |
| ภายในกลุ่ม | ๒๖๘.๘๘ | ๓๐๒ | ๐.๘๙ | | |
| รวม | ๒๗๒.๒๔ | ๓๐๕ | | | |

จากตารางที่ ๔.๕๘ พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ ๔.๕๕ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|------------------------------|-----|-----------|------|-----------|
| รับจ้าง/พนักงานบริษัท | ๖๐ | ๔.๓๔ | ๑.๐๐ | มากที่สุด |
| ค้าขาย/ทำธุรกิจ | ๕๕ | ๔.๔๘ | ๐.๗๖ | มากที่สุด |
| เกษตรกร | ๘๔ | ๔.๓๗ | ๐.๕๐ | มากที่สุด |
| รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ | ๖๗ | ๔.๔๘ | ๐.๗๕ | มากที่สุด |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๔๒ | ๐.๘๕ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๕๕ พบว่า ประชาชนจำแนกตามอาชีพ โดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้านอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามอาชีพ พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย/ทำธุรกิจอยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ อาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีอาชีพ รับจ้าง/พนักงานบริษัท อยู่ในระดับมากที่สุด

ตารางที่ ๔.๖๐ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามอาชีพ

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|------|------|------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๑.๐๕ | ๓ | ๐.๓๖ | ๐.๔๕ | ๐.๖๘ |
| ภายในกลุ่ม | ๒๒๓.๖๔ | ๓๐๒ | ๐.๗๔ | | |
| รวม | ๒๒๔.๖๙ | ๓๐๕ | | | |

จากตารางที่ ๔.๖๐ พบว่า ประชาชน อาชีพต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ ๔.๖๑ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| รายได้ต่อเดือน | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา | ๖๑ | ๔.๔๖ | ๐.๘๕ | มากที่สุด |
| ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท | ๑๐๖ | ๔.๓๕ | ๐.๘๕ | มากที่สุด |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท | ๘๗ | ๔.๕๒ | ๐.๔๕ | มากที่สุด |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป | ๕๒ | ๔.๐๓ | ๐.๘๗ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๔๕ | ๐.๘๒ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๖๑ พบว่า ประชาชนจำแนกตามรายได้ โดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามรายได้ต่อเดือน พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมา อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๖๒ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๒๘.๑๒ | ๓ | ๙.๓๗ | ๑๕.๕๒ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๗๗.๗๒ | ๓๐๒ | ๐.๕๘ | | |
| รวม | ๒๐๕.๘๔ | ๓๐๕ | | | |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๖๒ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๕๗

ตารางที่ ๔.๖๓ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé)

| รายได้ | ๕,๐๐๐ บาท ลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๖$) | ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๓๕$) | ๑๐,๐๐๑- ๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๓๕$) | ๑๕,๐๐๑ บาท ขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๓๕$) |
|---|---|---|---|--|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๖$) | - | .๐๓ | -.๔๓* | .๔๒* |
| ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๓๕$) | | - | -.๕๓* | .๓๖ |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๕๒$) | | | - | .๘๕* |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๐๓$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๖๓ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มีการได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท และผู้ที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๖๔ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| รายได้ต่อเดือน | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา | ๖๑ | ๔.๔๓ | ๐.๘๖ | มากที่สุด |
| ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท | ๑๐๖ | ๔.๑๘ | ๐.๕๖ | มาก |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท | ๘๗ | ๔.๕๑ | ๐.๔๗ | มากที่สุด |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป | ๕๒ | ๔.๐๖ | ๐.๕๔ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๔๒ | ๐.๘๘ | มากที่สุด |

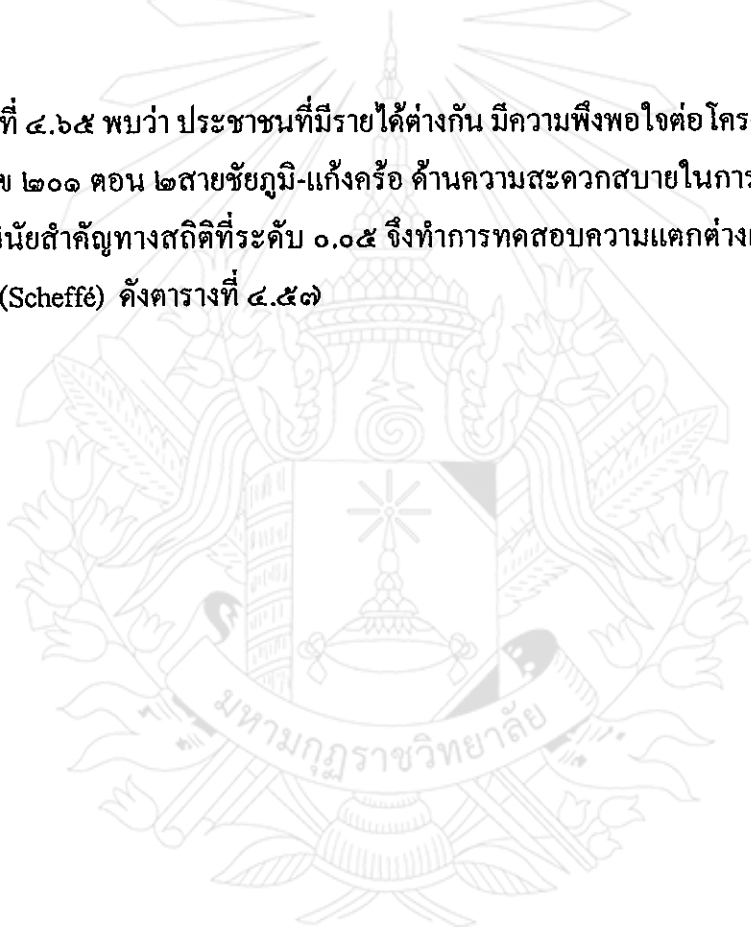
จากตารางที่ ๔.๖๔ พบว่า ประชาชนจำแนกตามรายได้ โดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามรายได้ต่อเดือน พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุดได้แก่ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมา อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๖๕ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๓๓.๕๐ | ๓ | ๑๑.๑๖ | ๑๖.๓๔ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๒๐๖.๒๕ | ๓๐๒ | ๐.๖๘ | | |
| รวม | ๒๔๙.๖๒ | ๓๐๕ | | | |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๖๕ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๕๗



ตารางที่ ๔.๖๖ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffé)

| รายได้ | ๕,๐๐๐ บาทลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๓$) | ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๑๘$) | ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๕๑$) | ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๐๖$) |
|---|---------------------------------------|--|---|--|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๓$) | - | .๒๔ | -.๔๘* | .๓๖ |
| ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๑๘$) | | - | -.๗๓* | .๑๓ |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๕๑$) | | | - | .๘๕* |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป ($\bar{X} = ๔.๐๖$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๖๖ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มีการได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาทและผู้ที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๖๗ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| รายได้ต่อเดือน | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา | ๖๑ | ๔.๔๕ | ๐.๘๕ | มากที่สุด |
| ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท | ๑๐๖ | ๔.๑๖ | ๐.๕๗ | มาก |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท | ๘๗ | ๔.๘๘ | ๐.๔๘ | มากที่สุด |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป | ๕๒ | ๓.๕๒ | ๐.๕๖ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๓๘ | ๐.๕๐ | มากที่สุด |

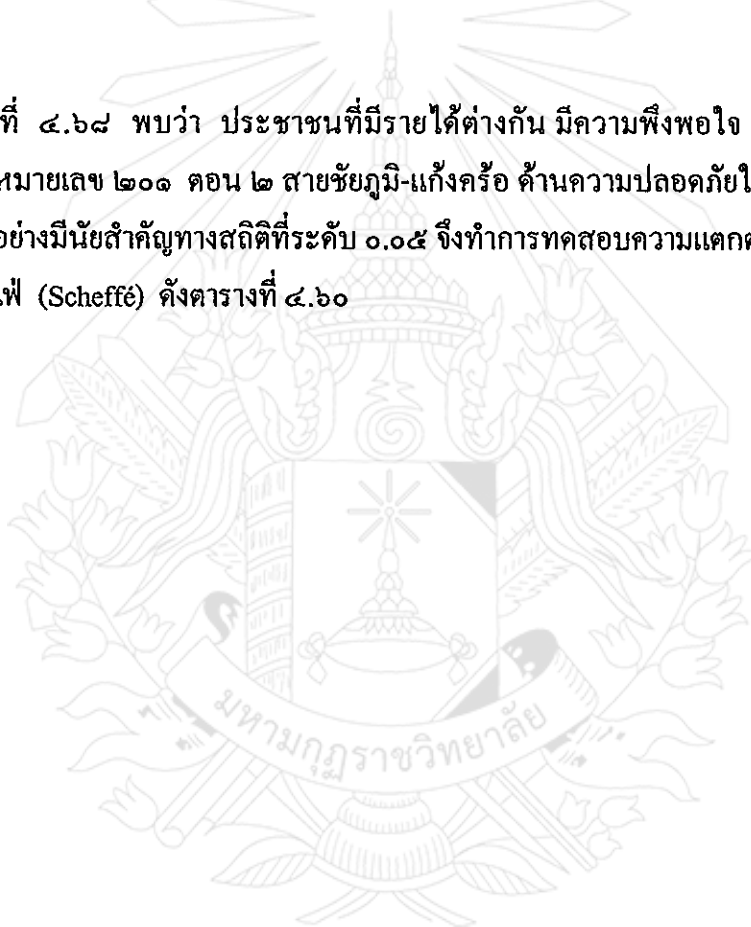
จากตารางที่ ๔.๖๗ พบว่า ประชาชนจำแนกตามรายได้ โดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามรายได้ต่อเดือน พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมา อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๖๘ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๓๘.๒๔ | ๓ | ๑๒.๗๔ | ๑๘.๒๑ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๒๑๑.๓๘ | ๓๐๒ | ๐.๗๐ | | |
| รวม | ๒๔๙.๖๒ | ๓๐๕ | | | |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๖๘ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความพึงพอใจ ต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๖๐



ตารางที่ ๔.๖๕ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé)

| รายได้ | ๕,๐๐๐ บาท ลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๕$) | ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๑๖$) | ๑๐,๐๐๑- ๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๘๘$) | ๑๕,๐๐๑ บาท ขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๕๒$) |
|---|---|--|---|--|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๕$) | - | .๒๕ | -.๔๓* | .๕๓* |
| ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๑๖$) | | - | -.๗๒* | .๒๕ |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๘๘$) | | | - | .๕๖* |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๕๒$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๖๕ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกับกับผู้ที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาทและ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ ๔.๑๐ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย ชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| รายได้ต่อเดือน | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา | ๖๑ | ๔.๔๗ | ๐.๘๔ | มากที่สุด |
| ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท | ๑๐๖ | ๔.๒๑ | ๑.๐๒ | มากที่สุด |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท | ๘๗ | ๔.๕๒ | ๐.๔๕ | มากที่สุด |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป | ๕๒ | ๓.๗๕ | ๑.๐๐ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๓๘ | ๐.๕๔ | มากที่สุด |

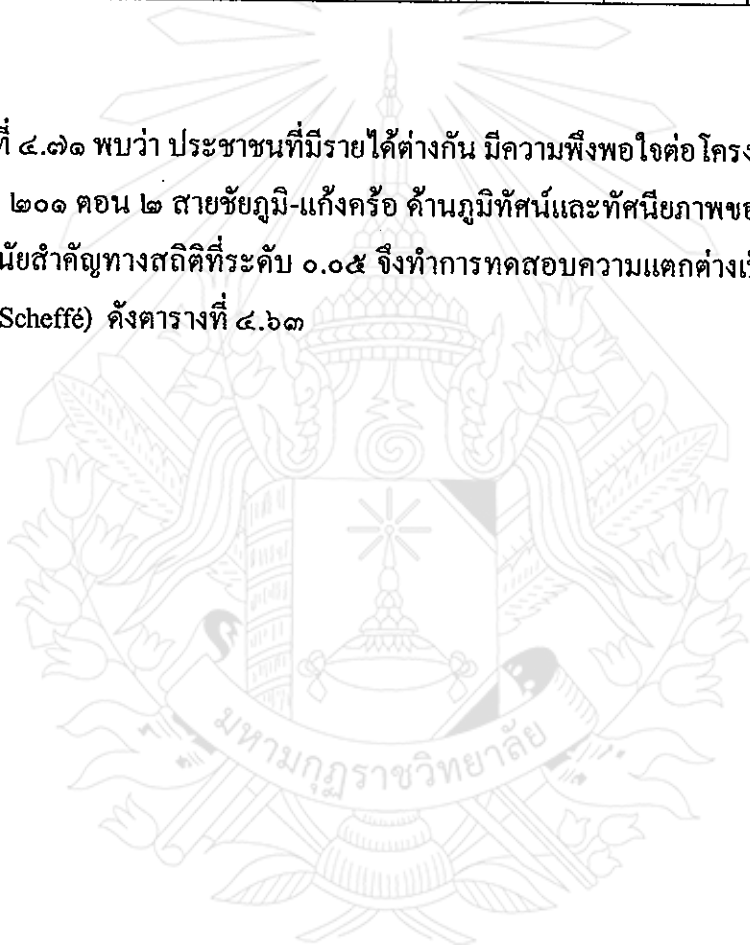
จากตารางที่ ๔.๑๐ พบว่า ประชาชนจำแนกตามรายได้ โดยรวมมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามรายได้ต่อเดือน พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมา อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไปอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ ๔.๗๑ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๔๕.๕๕ | ๓ | ๑๖.๕๓ | ๒๒.๔๒ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๒๒๒.๖๕ | ๓๐๒ | ๐.๗๓ | | |
| รวม | ๒๖๘.๒๔ | ๓๐๕ | | | |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๔.๗๑ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของ ทางหลวงแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๖๓



ตารางที่ ๔.๗๒ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffé)

| รายได้ | ๕,๐๐๐ บาท ลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๗$) | ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๒๑$) | ๑๐,๐๐๑- ๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๕๒$) | ๑๕,๐๐๑ บาท ขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๗๕$) |
|---|---|--|---|--|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๗$) | - | .๒๖ | -.๔๖* | .๗๑* |
| ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๒๑$) | | - | -.๗๒* | .๔๕* |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๕๒$) | | | - | ๑.๑๗* |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๗๕$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๗๒ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง แตกต่างกับผู้ที่มีการได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท และ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็น รายคู่

ตารางที่ ๔.๗๓ แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| รายได้ต่อเดือน | n | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|-------------------|-----|-----------|------|-----------|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา | ๖๑ | ๔.๔๕ | ๐.๘๔ | มากที่สุด |
| ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท | ๑๐๖ | ๔.๒๔ | ๐.๕๐ | มากที่สุด |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท | ๘๗ | ๔.๕๑ | ๐.๔๖ | มากที่สุด |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป | ๕๒ | ๓.๕๔ | ๐.๘๕ | มาก |
| รวม | ๓๐๖ | ๔.๔๒ | ๐.๘๕ | มากที่สุด |

จากตารางที่ ๔.๗๓ พบว่า ประชาชนจำแนกตามรายได้โดยรวม มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อแยกตามรายได้ต่อเดือน พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงสุดได้แก่ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมา อยู่ในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ประชาชนรายได้ต่อเดือน ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อยู่ในระดับมาก

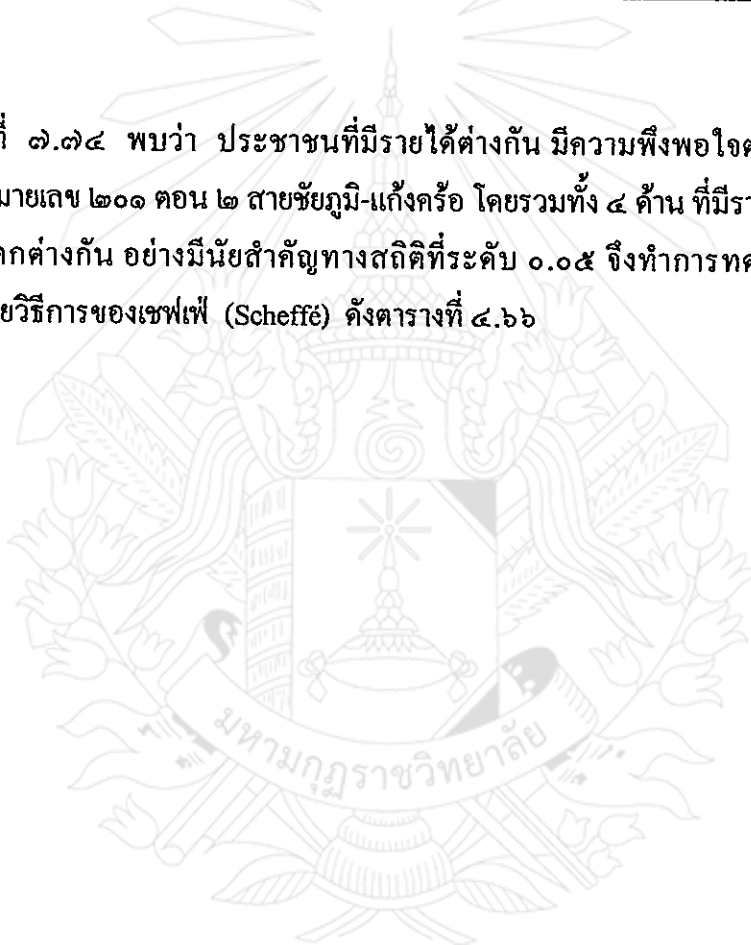


ตารางที่ ๔.๗๔ แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

| แหล่งความแปรปรวน | SS | df | MS | F | Sig. |
|------------------|--------|-----|-------|-------|-------|
| ระหว่างกลุ่ม | ๓๖.๓๓ | ๓ | ๑๒.๑๑ | ๑๕.๔๑ | ๐.๐๐* |
| ภายในกลุ่ม | ๑๘๘.๔๑ | ๓๐๒ | ๐.๖๒ | | |
| รวม | ๒๒๔.๗๔ | ๓๐๕ | | | |

* $P < 0.05$

จากตารางที่ ๗.๗๔ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ที่มีรายได้ต่างกัน มีความพึงพอใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ้ (Scheffé) ดังตารางที่ ๔.๖๖



ตารางที่ ๔.๗๕ แสดงการวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ที่มีรายได้ต่างกัน ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ่ (Scheffe)

| รายได้ | ๕,๐๐๐ บาท ลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๕$) | ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๒๔$) | ๑๐,๐๐๑- ๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๕๑$) | ๑๕,๐๐๑ บาท ขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๕๔$) |
|---|---|--|---|--|
| ๕,๐๐๐ บาทลงมา ($\bar{X} = ๔.๔๕$) | - | .๒๑ | -.๔๕* | -๑.๑๗ |
| ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๒๔$) | | - | -.๖๗* | .๓๐ |
| ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท ($\bar{X} = ๔.๕๑$) | | | - | .๕๗* |
| ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป ($\bar{X} = ๓.๕๔$) | | | | - |

* $P < ๐.๐๕$

จากตารางที่ ๔.๗๕ พบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาทมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แตกต่างกับผู้ที่มีการได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ และ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตอนที่ ๔ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้าง
ทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

ผู้วิจัยได้ตั้งคำถามแบบปลายเปิด (Open Ended Questionnaire) สำหรับให้
ผู้ตอบแบบ สอบถามได้นำเสนอปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับ โครงการก่อสร้างทาง
หลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ และใช้การวิเคราะห์หา
ค่าความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบกรรบาย ปราบกฏดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔.๗๖ แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไข
ปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย
ชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง

| ปัญหา | ความถี่ | แนวทางแก้ไขปัญหา | ความถี่ |
|--|---------|---|---------|
| ๑. รูปแบบที่กรมทางหลวงได้ออกแบบและทำการก่อสร้างสามารถแก้ไขปัญหาราจรได้แต่ระยะเวลาในการก่อสร้างล่าช้ามาก | ๒๓ | ๑. ผู้บริหารควรจะต้องติดตามตรวจสอบและเร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างให้สำเร็จตามกำหนดระยะเวลา เพราะถ้าทำดีแต่ล่าช้าปัญหาก็เพิ่มขึ้น | ๒๕ |
| ๒. ปัญหาด้านรูปแบบวิศวกรรมในเรื่องท่อระบายน้ำเนื่องจากมีขนาดเล็กอาจทำให้กระบายน้ำไม่สะดวกทำให้มีน้ำท่วมขังในถนนเวลาฝนตกทำให้เกิดความเดือดร้อนในการสัญจรได้ | ๑๗ | ๒. ควรเพิ่มขนาดท่อระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่กว่าเดิม | ๑๗ |
| รวม | ๔๐ | รวม | ๔๒ |

จากตารางที่ ๔.๗๖ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง
หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำนวน ๘๒ คน ได้เสนอปัญหาและแนวทางแก้ไข
ปัญหามากที่สุด ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ได้แก่เรื่อง รูปแบบที่กรมทางหลวงได้ออก
แบบและทำการก่อสร้างสามารถแก้ไขปัญหาราจรได้แต่ระยะเวลาในการก่อสร้างล่าช้า
มาก ดังนั้น ผู้บริหารควรจะต้องติดตามตรวจสอบและเร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างให้สำเร็จตาม
กำหนดระยะเวลา เพราะถ้าทำดีแต่ล่าช้า ปัญหาก็เพิ่มขึ้น จำนวน ๔๕ คน

ตารางที่ ๔.๑๑ แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไข
 ปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย
 ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง

| ปัญหา | ความถี่ | แนวทางแก้ไขปัญหา | ความถี่ |
|---|---------|---|---------|
| ๑.จำนวนจุดกลับรถ U-TURN หน้า หน่วยงาน และทางเชื่อมเข้า หน่วยงานต่าง ๆ มีน้อยเกินไปและ บางจุดก็ไม่ตรงกับหน่วยงานเลย | ๑๘ | ๑. ผู้บริหารควรจะปรับปรุงหรือเพิ่ม จุดกลับรถ U - TURN หน้า หน่วยงาน และทางเชื่อมเข้า หน่วยงาน | ๑๕ |
| ๒.ทางเท้าสำหรับคนเดินและช่องทาง สำหรับรถจักรยานแคบและไม่ เพียงพอ | ๑๕ | ๒. ผู้บริหารควรจะปรับปรุงเพิ่มหรือ ขยายทางเท้าสำหรับคนเดินและ ช่องทางสำหรับรถจักรยานให้ กว้างขึ้นอีก | ๑๖ |
| รวม | ๓๓ | รวม | ๓๑ |

จากตารางที่ ๔.๑๑ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง
 หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำนวน ๖๕ คน ได้เสนอปัญหาและแนวทางแก้ไข
 ปัญหา ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงมากที่สุด ได้แก่ เรื่อง จำนวนจุดกลับรถ
 U-TURN หน้าหน่วยงาน และทางเชื่อมเข้าหน่วยงานต่าง ๆ มีน้อยเกินไปและบางจุดก็ไม่ตรงกับ
 หน่วยงานเลย ดังนั้นผู้บริหารควรจะปรับปรุงหรือเพิ่มจุดกลับรถ U-TURN หน้าหน่วยงาน และทาง
 เชื่อมเข้าหน่วยงาน จำนวน ๑๕ คน รองลงมา ได้แก่ ทางเท้าสำหรับคนเดินและช่องทางสำหรับ
 รถจักรยานแคบและไม่เพียงพอ ดังนั้น ผู้บริหารควรจะปรับปรุงเพิ่มหรือขยายทางเท้าสำหรับคนเดินและ
 ช่องทางสำหรับรถจักรยานให้กว้างขึ้นอีก จำนวน ๑๖ คน

ตารางที่ ๔.๑๘ แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไข
ปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย
ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง

| ปัญหา | ความถี่ | แนวทางแก้ไขปัญหา | ความถี่ |
|--|---------|--|---------|
| ๑. ป้ายจราจรมีจำนวนน้อยเกินไป | ๑๕ | ๑. ควรจะเพิ่มป้ายจราจรในจุดที่สำคัญ ๆ เช่น ในชุมชน ทางแยก ทางข้าม และทางโค้ง เป็นต้น | ๒๐ |
| ๒. ไฟทางที่ให้แสงสว่างบริเวณชุมชนมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอ | ๑๖ | ๒. ควรจะเพิ่มจำนวนไฟทางที่ให้แสงสว่างบริเวณชุมชนให้มากขึ้น | ๑๖ |
| ๓. ศาลาที่พักผู้โดยสารมีจำนวนน้อย | ๑๔ | ๓. ควรจะเพิ่มจำนวนบริเวณชุมชนให้มากขึ้นและปรับปรุงให้ได้มาตรฐานด้วย | ๑๔ |
| รวม | ๔๕ | รวม | ๕๐ |

จากตารางที่ ๔.๑๘ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายรัชภูมิ-แก่งคร้อ จำนวน ๕๕ คน ได้เสนอปัญหาและแนวทางแก้ไข ปัญหา ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง มากที่สุด ได้แก่ เรื่อง ป้ายจราจรมีจำนวนน้อยเกินไป ดังนั้น ควรจะเพิ่มป้ายจราจรในจุดที่สำคัญ ๆ เช่น ในชุมชน ทางแยก ทางข้าม และทางโค้ง เป็นต้น จำนวน ๑๕ คน รองลงมา ได้แก่ เรื่อง ไฟทางที่ให้แสงสว่างบริเวณชุมชนมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอ ควรจะเพิ่มจำนวนไฟทางที่ให้แสงสว่างบริเวณชุมชนให้มากขึ้น จำนวน ๑๖ คน และ เรื่องศาลาที่พักผู้โดยสารมีจำนวนน้อย ควรจะเพิ่มจำนวนบริเวณชุมชนให้มากขึ้นและปรับปรุงให้ได้มาตรฐานด้วย จำนวน ๑๔ คน

ตารางที่ ๔.๑๕ แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไข
ปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย
ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง

| ปัญหา | ความถี่ | แนวทางแก้ไขปัญหา | ความถี่ |
|--|---------|--|---------|
| ๑. สองข้างทางบางช่วงมีหญ้าและ ต้นไม้ขึ้นเต็มไปหมด | ๑๗ | ๑. ผู้บริหารควรจะให้พนักงานตัด หญ้าและปรับแต่งต้นไม้ | ๑๗ |
| ๒. สองข้างทางบางช่วงมีขยะและเศษ วัสดุ เศษดิน ทำให้กีดขวางการ สัญจร | ๑๔ | ๒. ผู้บริหารควรจะให้พนักงาน เก็บกวาดทำความสะอาดให้ เรียบร้อย | ๑๔ |
| รวม | ๓๑ | รวม | ๓๑ |

จากตารางที่ ๔.๑๕ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง
หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำนวน ๖๒ คน ได้เสนอปัญหาและแนวทางแก้ไข
ปัญหา ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงมากที่สุด ได้แก่ เรื่อง สองข้างทางบางช่วงมีหญ้า
และต้นไม้ขึ้นเต็มไปหมด ดังนั้น ผู้บริหารควรจะให้พนักงานตัดหญ้าและปรับแต่งต้นไม้ จำนวน
๑๗ คน รองลงมา ได้แก่ เรื่องสองข้างทางบางช่วงมีขยะและเศษวัสดุ เศษดิน ทำให้กีดขวางการ
สัญจร ผู้บริหารควรจะให้พนักงานเก็บกวาดทำความสะอาดให้เรียบร้อย จำนวน ๑๔ คน

จากข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของ
กรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน พบว่า ด้านที่มีความถี่สูงสุด คือ
ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ได้แก่เรื่อง รูปแบบที่กรมทางหลวงได้ออกแบบและทำ
การก่อสร้างสามารถแก้ไขปัญหาราจรติดขัดได้ แต่ระยะเวลาในการก่อสร้างล่าช้ามาก ดังนั้น
ผู้บริหารควรจะติดตามตรวจสอบและเร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างให้สำเร็จตามกำหนดระยะเวลา
เพราะถ้าทำดีแต่ล่าช้าปัญหาก็เพิ่มขึ้น จำนวน ๔๘ คน

บทที่ ๕

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณี หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ” มีสภาพความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาจากการที่ทางภาครัฐได้มีการจัดสรรงบประมาณในการก่อสร้าง และบูรณะถนนหนทางต่าง ๆ ทั่วประเทศเป็นจำนวนมาก โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ (ตอน ๒) อยู่ที่ท้องที่ อำเภอคอนสวรรค์ อำเภอแก้งคร้อ จังหวัดชัยภูมิ ถนนเดิมเป็นถนนแบบแอสฟัลท์ คอนกรีต มีผิวทางจราจรกว้าง ๘.๐๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๐๐ เมตร คันทางกว้าง ๘.๐๐ เมตร มีการจราจรแบบวิ่งสวนทางไปกลับ ได้มีการบูรณะให้ใช้งานได้ดีมาตลอด สถานการณ์ปัจจุบันมีการจราจรเพิ่มขึ้นจำนวนมาก กรมทางหลวงจึงได้ให้มีการก่อสร้างทางเพิ่มขึ้นอีกเป็น ๒ ช่องจราจร ปัญหาที่พบในการก่อสร้างและบูรณะปรับปรุงเส้นทางนี้คือ บริษัทรับเหมาก่อสร้าง ได้ทำการก่อสร้างถนนตามรูปแบบที่กรมทางหลวงเป็นผู้ออกแบบ โดยทำการขุดและถมร่องน้ำเดิม ๒ ข้างถนนเพื่อทำการก่อสร้างท่อระบายน้ำด้านข้างตลอดเส้นทาง ทำให้ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณ ๒ ข้างถนนสายนี้ เกรงว่าเมื่อถึงฤดูฝนจะเกิดน้ำท่วมขังอาคารบ้านเรือนที่อยู่อาศัยของตนเองเนื่องจากไม่มีทางระบายน้ำ จึงได้มีการร้องเรียนคัดค้านขอให้กรมทางหลวงปรับปรุงรูปแบบถนนที่ได้ออกแบบไว้เสียใหม่ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ จากปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อได้วิจัยแล้วผู้วิจัยคาดว่าจะสามารถนำไปแก้ไขปัญหาคือปัญหาคัดค้านการระบายน้ำ ความเหมาะสมในด้านปริมาณจราจร มลภาวะทางเสียง รวมถึงความปลอดภัยของประชาชน ๒ ข้างทาง เป็นต้น ข้อมูลเหล่านี้ควรจะต้องนำมาประกอบการพิจารณาในการออกแบบ เพื่อให้การก่อสร้างนั้นไม่ให้เกิดปัญหาและสร้างผลกระทบแก่สังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ทำให้ชุมชนมีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จะตามมาจากการสร้างถนน เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา และ โทรศัพท์ เป็นต้น ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัย ไว้ ๓ ประการ คือ ๑) เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ๒) เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ของประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, อาชีพ และรายได้ต่อเดือนต่างกัน ๓) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไข ปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ จำนวน ๓๐๖ คน โดยวิธีการใช้สุตรการคำนวณขนาด กลุ่มตัวอย่างของทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane) และใช้วิธีการสุ่มแบบอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามปลายปิดและปลายเปิด ใช้สถิติบรรยาย ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และสถิติอนุมานหรืออ้างอิง ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จะทดสอบความแตกต่างของ ค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ เชฟเฟ้ (Scheffé) โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผลด้วย คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ ซึ่งสามารถสรุปผลของการวิจัย ตามข้อค้นพบ (Fact Findings) ได้ดังต่อไปนี้

๕.๑ สรุปผลการวิจัย

๕.๑.๑ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากเป็นเพศชาย จำนวน ๑๕๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๐๐ ส่วนมากมีอายุ ๓๔-๔๑ ปี จำนวน ๑๗๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๐๐ มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน ๑๕๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๕๐. มีอาชีพค้าขาย/ทำธุรกิจ จำนวน ๘๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๐๐ และมีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาทจำนวน ๑๐๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๐๐

๕.๑.๒ ผลการศึกษาวิเคราะห์ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ มีความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน อยู่ในระดับมากที่สุด และจำแนกในแต่ละด้าน โดยเรียงจากด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด มีดังต่อไปนี้

๑) ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ มีความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ อยู่ในระดับมากที่สุด

๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง พบว่าประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ มีความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้ง อยู่ในระดับมากที่สุด

๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ มีความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้ง อยู่ในระดับมากที่สุด

๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง พบว่า ประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ มีความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้ง อยู่ในระดับมากที่สุด

๕.๑.๓ ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบความพึงพอใจที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ของประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, อาชีพ และรายได้ต่อเดือนต่างกัน พบว่า ประชาชนประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, อาชีพ และรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความพึงพอใจที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แตกต่างกัน ผลการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ พบว่า

ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ผู้ที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปีและผู้ที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี แตกต่างกับกับผู้ที่มีอายุ ๓๔-๔๒ ปี และ ๔๓ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาและผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. แตกต่างกับกับผู้ที่มีการศึกษาระดับ อนุปริญญา/ปวส. และ ปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แตกต่างกันกับผู้ที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท และผู้ที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่ เมื่อแยกทดสอบในแต่ละด้าน มีรายละเอียดดังนี้

๑) ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง พบว่า ประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, และรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความพึงพอใจที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ แตกต่างกัน ยกเว้น ประชาชนที่มี อาชีพ ต่างกันมีความพึงพอใจที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ไม่แตกต่างกัน ผลการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ พบว่า

ประชาชนที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปีและผู้ที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงผู้แตกต่างกันกับผู้ที่มีอายุ ๓๔-๔๒ ปี และ ๔๓ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาและระดับมัธยมศึกษา/ปวช. มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง แตกต่างกันกับผู้ที่มีการศึกษาระดับ อนุปริญญา/ปวส. และผู้ที่มีการศึกษาระดับ ปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง แตกต่างกันกับผู้ที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาทและ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง พบว่าประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, และรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ แตกต่างกัน ยกเว้น ประชาชนที่มี อาชีพ ต่างกันมีความพึงพอใจที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ไม่แตกต่างกัน ผลการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปีและผู้ที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงแตกต่างกันกับผู้ที่มีอายุ ๓๔-๔๒ ปี และ ๔๓ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้น ไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาและผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกันกับผู้ที่มีการศึกษาระดับ อนุปริญญา/ปวส. และผู้ที่มีการศึกษาระดับ ปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความพึงพอใจของประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ ทางหลวง ผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๐ บาทลงมา แตกต่างกันกับผู้ที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท ผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท แตกต่างกันกับผู้ที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท ผู้ที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท แตกต่างกันกับผู้ที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงพบว่าประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, และรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความพึงพอใจที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ แตกต่างกัน ยกเว้น ประชาชนที่มี อาชีพ ต่างกันมีความพึงพอใจที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ไม่แตกต่างกัน ผลการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ พบว่า

ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ผู้ที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปีและผู้ที่มีอายุ ๒๖-๓๑ ปี แตกต่างกันกับผู้ที่มีอายุ ๓๔-๔๒ ปี และ ๔๓ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาและผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกันกับผู้ที่มีการศึกษาระดับ อนุปริญญา/และปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาทมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง แตกต่างกันกับผู้ที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท และผู้ที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงพบว่าประชาชนที่มี เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, และรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ แตกต่างกัน ยกเว้น ประชาชนที่มี อาชีพ ต่างกันมีความพึงพอใจที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ไม่แตกต่างกัน ผลการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ พบว่า

ประชาชนที่มีอายุ ๑๘-๒๕ ปี และผู้ที่มีอายุ ๒๖-๓๓ ปี มีความพึงพอใจของประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง แตกต่างกับกับผู้ที่มีอายุ ๓๔-๔๒ ปี และ ๔๓ ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาและผู้ที่มีการศึกษาระดับ อนุปริญญา/ปวส. มีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง แตกต่างกับกับผู้ที่มี การศึกษาระดับ อนุปริญญา/ปวส. ผู้ และ ปริญญาตรีขึ้นไปผู้ที่มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. แตกต่างกับกับผู้ที่มี การศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็น รายคู่

ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ บาทลงมาและผู้ที่มีรายได้ ๕,๐๐๑- ๑๐,๐๐๐ บาท มีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง แตกต่างกับกับผู้ที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท และ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนนอกนั้นไม่พบความแตกต่างเป็นรายคู่

๕.๑.๔ ผลการศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง เรียงลำดับ ดังนี้

๑. ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ควรจะติดตามตรวจสอบและเร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างให้สำเร็จตามกำหนดระยะเวลา และควรเพิ่มขนาดท่อระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่กว่าเดิม

๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง ผู้บริหารควรปรับปรุงหรือเพิ่มจุดกลับรถ U-TURN หน้าหน่วยงาน และทางเชื่อมเข้าหน่วยงาน และควรปรับปรุงเพิ่มหรือขยายทางเท้าสำหรับคนเดินและช่องทางสำหรับรถจักรยานให้กว้างขึ้นอีก

๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง ควรจะเพิ่มป้ายจราจรในจุดที่สำคัญ ๆ เช่น ในชุมชน ทางแยก ทางข้าม และทางโค้ง เป็นต้น ควรจะเพิ่มจำนวนไฟทางที่ให้แสงสว่างบริเวณชุมชนให้มากขึ้น และควรเพิ่มจำนวนบริเวณชุมชนให้มากขึ้นและปรับปรุงให้ได้มาตรฐานด้วย

๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง ผู้บริหารควรจะให้พนักงานตัดหญ้าและปรับแต่งต้นไม้ และควรจะให้พนักงานเก็บกวาดทำความสะอาดให้เรียบร้อย

๕.๒ อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัย สามารถนำมาอภิปรายผล ได้ดังนี้

๕.๒.๑ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวงศึกษาเฉพาะกรณี หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ประชาชนความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการก่อสร้างและปรับปรุงครั้งนี้สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้เป็นอย่างดี การเดินทางสัญจรสะดวกสบายถนนมีความกว้างขวาง มีสะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามและมีทางเท้าสำหรับคนเดินกว้าง ๔.๐๐ ม. ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวงกรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจในระดับมาก

ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการก่อสร้างสำเร็จตามกำหนดระยะเวลา ช่องทางจราจรเพิ่มเป็น ๔ ช่องจราจร จาก ๒ ช่องทาง รูปแบบที่กรมทางหลวงได้ออกแบบและทำการก่อสร้างมีความเหมาะสมดี ผิวถนนก็เรียบดีและการก่อสร้างและปรับปรุงครั้งนี้สามารถแก้ไขปัญหาปัญหาจราจรติดขัดได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจต่อปัจจัยทางด้านรูปแบบวิศวกรรม ในระดับมาก

ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงและด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจาก เนื่องจากประชาชนที่อยู่ในบริเวณการดำเนินการก่อสร้างได้รับผลกระทบโดยตรง ส่วนในช่วงระหว่างดำเนินการก่อสร้างนั้น ควรมีการจัดการไม่ให้มีกองวัสดุกองระเกะระกะบริเวณสองข้างทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ยังควรจัดการเรื่องฝุ่นละอองและ

มลพิษทางอากาศด้วยและสำหรับหลังการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจต่อ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง และด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง ในระดับมากที่สุด และสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กฤตภาส อุตรวีรการ ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๖ ตอนเชียงใหม่ อำเภอสันกำแพง” (รวมทางหลวง หมายเลข๑๑๔ ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาก่อนการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ คืออุบัติเหตุเนื่องจากช่องจราจรแคบ ควรมีการจัดการไม่ให้มีกองวัสดุกองระเกะระกะบริเวณสองข้างทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ยังควรจัดการเรื่องฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศด้วยและสำหรับหลังการดำเนินการก่อสร้าง

๕.๒.๒ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ จำแนกเป็นรายด้าน

๑) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจาก การก่อสร้างสำเร็จตามกำหนดระยะเวลา ช่องทางจราจรเพิ่มเป็น ๔ ช่องจราจร จาก ๒ ช่องทาง รูปแบบที่กรมทางหลวงได้ออกแบบและทำการก่อสร้างมีความเหมาะสมดี ผิวถนนก็เรียบดีและการก่อสร้างและปรับปรุงครั้งนี้สามารถแก้ไขปัญหาปัญหาจราจรติดขัดได้ ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจต่อ ปัจจัยทางด้านรูปแบบวิศวกรรม ในระดับมาก

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ ๑ ระยะเวลาในการก่อสร้าง (กำหนด เวลา ๑๖๐ วัน) ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการก่อสร้างเสร็จตามระยะที่กำหนดไว้ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กฤตภาส อุตรวีรการ ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๑๐๐๖ ตอนเชียงใหม่ อำเภอสันกำแพง” (รวมทางหลวง หมายเลข ๑๑๔) ผลการศึกษา

พบว่า ปัญหาหลังการดำเนินการก่อสร้าง คือรูปแบบ โครงสร้างถนนไม่ตรงตามรูปแบบที่ต้องการ สำหรับข้อเสนอแนะก่อนการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ควรมีการกำหนดระยะเวลาในการก่อสร้างให้เหมาะสม เนื่องจากประชาชนที่อยู่ในบริเวณการดำเนินการก่อสร้างได้รับผลกระทบโดยตรง

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ข้อที่ ๓ รูปแบบการก่อสร้างและปรับปรุงครั้งนี้สามารถแก้ไขปัญหาปัญหาจราจรติดขัดได้ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัดในถนนสายนี้ไม่มีมากนัก ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กฤตภาส อุตรวีการ ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๖ ตอนเชียงใหม่-อำเภอสันกำแพง” (รวมทางหลวง หมายเลข๑๑๔ ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาหลังการดำเนินการก่อสร้าง คือรูปแบบ โครงสร้างถนนไม่ตรงตามรูปแบบที่ต้องการ

๒) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนจุดกลับรถ U-TURN หน้าหน่วยงานมีหลายจุดเพียงพอต่อความต้องการ และไหล่ทางก็กว้างพอที่จะสามารถหลบหลีกกรณีรถจอดหรือเสียตามทางแยกต่าง ๆ และทางเชื่อมเข้าหน่วยงานต่าง ๆ ก็สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้ถนน ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ พึงพอใจในระดับมาก ความพึงพอใจต่อปัจจัยระหว่างดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่ามีปัจจัยด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาคือด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง และต่ำที่สุดคือด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงกับด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ ๒ จำนวนจุดกลับรถ U-TURN หน้าหน่วยงาน ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการก่อสร้างถนนสายนี้มีการสร้างจุดกลับรถ U-TURN หลายจุดซึ่งโดยคำนึงถึงประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ข้อที่ ๑ การระบายน้ำบริเวณผิวทาง ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการก่อสร้างได้ออกแบบเพื่อระบายน้ำบริเวณผิวทางเป็นอย่างดีทำให้ไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องการท่วมขังบนผิวทาง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ วิสา นรนทียม ได้วิจัยเรื่อง

“ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการสาธารณะด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนจังหวัด นครราชสีมา” ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนเห็นว่าการบริการสาธารณะด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ประเภทถนนลาดยางขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา โดยรวมและเป็นรายด้านอยู่ใน ระดับดีมาก

๓) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ทั้งนี้เนื่องจากการก่อสร้างมีสะพานลอยสำหรับคนเดินข้าม มีทางเท้า สำหรับคนเดินกว้าง ๔.๐๐ม. มีสัญญาณ ไฟจราจรเตือนบริเวณทางแยกและทางเชื่อม และมีช่องทาง สำหรับรถจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ วิสา นราเทียม ได้วิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการสาธารณะด้าน โครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา” ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนเห็นว่าการบริการสาธารณะด้าน โครงสร้างพื้นฐานประเภท ถนนลาดยางขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา โดยรวมและเป็นรายด้านอยู่ในระดับมาก โดยด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น ได้แก่ เครื่องหมายจราจรที่ชัดเจนทำให้การใช้ถนนมี ระเบียบขึ้น ราษฎรสามารถขนส่งผลิตผลทางการเกษตรและสัญจรไปมาได้ตลอดทุกฤดูกาล ภูมิ ทัศน์ สองข้างทางเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม และด้านการประหยัดเวลาในการเดินทาง ได้แก่ แผนการเดินทางถูกกำหนดได้อย่างถูกต้องขยวดยานบนท้องถนนสามารถใช้ความเร็ว ได้สูงขึ้นและ ผู้ใช้รถใช้ถนนใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ ๑ มีสะพานลอยสำหรับคนเดินข้าม ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากถนนมีความกว้างขึ้น และผิวทางก็เรียบรลิ่งเร็วทำให้การเดินทาง ข้ามถนนเป็นเรื่องอันครายและลำบาก ดังนั้นเมื่อมีสะพาน ไว้คอยบริการทำให้ประชาชนพึงพอใจ มากซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ขจรศักดิ์ ราสิมานนท์ ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของ อบต. ในภารกิจบริการสาธารณะที่ได้รับการถ่ายโอนขององค์การบริหารส่วนตำบล หนองกรด อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา” ผลการศึกษาพบว่า ผู้นำชุมชนขององค์การ บริหารส่วนตำบลหนองกรด อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา มีความพึงพอใจกับการ ดำเนินงานของ อบต. ในภารกิจบริการสาธารณะที่ได้รับการถ่ายโอน โดยรวมอยู่ในระดับมาก และมีความ พึงพอใจเป็นรายด้านอยู่ในระดับมากทั้ง ๔ ด้าน คือ ด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ด้านการส่งเสริม คุณภาพชีวิต ด้านบุคลากรและด้านงบประมาณ โดยด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ความสามารถในการดูแลการก่อสร้างระบบประปาชนบทที่ได้รับการถ่ายโอน การก่อสร้างและการปรับปรุงถนน หนทางของ อบต. ได้รับความสะดวกและใช้การได้ดี และการถ่ายโอนโครงการขุดลอกหนองน้ำ และคลองธรรมชาติ อบต. ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ข้อที่ ๔ มีทางม้าลายหรือไฟสัญญาณสำหรับคนข้ามถนน ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้เนื่องจากทางม้าลายหรือไฟสัญญาณสำหรับคนข้ามถนนมีหลายจุดแต่อาจจะยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนเมื่อเทียบกับด้านอื่น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจในระดับมาก โดยมีความพึงพอใจต่อปัจจัยระหว่างดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่ามี ความพึงพอใจในระดับต่ำที่สุดคือด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงกับด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง

๔) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการก่อสร้างถนนนั้นได้ออกแบบให้เกาะกลางถนนการปลูกไม้ดอกไม้ประดับ ทางเท้ามีการปลูกต้นไม้ใหญ่ และสองข้างทางมีหญ้าและวิวทิวทัศน์สวยงามตลอดเส้นทาง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจในระดับมาก โดยมีความพึงพอใจต่อปัจจัยหลังดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯ แล้วเสร็จ (ความคาดหวัง) โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยพบว่ามีปัจจัยด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ ๕ เกาะกลางถนนการปลูกไม้ดอกไม้ประดับ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากพนักงานได้ปลูกไม้ดอกไม้ประดับหลายชนิดตรงเกาะกลางถนนและให้การดูแลรักษาเป็นอย่างดี ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้พึงพอใจในระดับมาก โดยมีความพึงพอใจต่อปัจจัยหลังดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงฯ แล้วเสร็จ (ความคาดหวัง) โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยพบว่ามีปัจจัยด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ข้อที่ ๔ สองข้างทางมีหญ้าและวิวทิวทัศน์สวยงามตลอดเส้นทาง ทั้งนี้เนื่องจากมีบางช่วงที่สองข้างทางมีหญ้าขึ้นรกบ้างและวิวทิวทัศน์บางช่วงอาจจะไม่สวยมากนัก ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ วิสา นราเทียม ได้วิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการสาธารณะด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา” ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนเห็นว่าการบริการสาธารณะด้านโครงสร้างพื้นฐานประเภทถนนลาดยางขององค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา โดยรวมและเป็นรายด้านอยู่ในระดับมาก โดยด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น ได้แก่ เครื่องหมายจราจรที่ชัดเจนทำให้การใช้ถนนมีระเบียบขึ้น ราษฎรสามารถขนส่งผลิตผลทางการเกษตรและสัญจร ไปมาได้ตลอดทุกฤดูกาล ภูมิทัศน์ สองข้างทางเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม

๕.๒.๓ การศึกษาวิเคราะห์ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อโดยจำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ประชาชน ที่มี เพศ ต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้านแตกต่างกัน ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อธิบายได้ว่าเพศที่ต่างกัน มีผลทำให้มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ แตกต่างกันได้ ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของสุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรมศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้ แตกต่างกันได้ โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

๒) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ประชาชน ที่มี อายุ ต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้านแตกต่างกัน ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อธิบายได้ว่าอายุ ที่ต่างกัน มีผลทำให้มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ แตกต่างกันได้ ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของสุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรมศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแฉ่งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการ

ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ แยกต่างกัน โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

๓) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แยกต่างกัน ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อธิบายได้ว่าระดับการศึกษาที่ต่างกัน มีผลทำให้มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ แยกต่างกันได้ ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของสุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ แยกต่างกัน โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

๔) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ที่มีอาชีพต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน ไม่แยกต่างกัน ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อธิบายได้ว่าอาชีพที่ต่างกัน ไม่มีผลทำให้มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ แยกต่างกันได้ ซึ่งไม่สอดคล้องกับการวิจัยของ สุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ แยกต่างกัน โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

๕) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ประชาชนมีรายได้ต่อเดือน ต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ที่ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน แยกต่างกัน ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อธิบายได้ว่ารายได้ต่อเดือน ที่ต่างกัน มีผลทำให้มีความพึงพอใจต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ แยกต่างกันได้ ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของสุขใจ แสงสกุล ได้วิจัยเรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สาย ปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการ

ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ สายปรับปรุงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ แตกต่างกันโดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕

๕.๓ ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะและข้อค้นพบ (Fact Findings) จากการวิจัยและการอภิปรายผลแล้วสามารถสรุปผลโดยแบ่งเป็น ๒ ระดับ ดังนี้

๕.๓.๑ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการวิจัย จึงมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังนี้

๕.๓.๑ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณี หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ประชาชนความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรจะรักษามาตรฐานไว้

ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารควรจึงควรจะรักษามาตรฐานไว้

ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวงและด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวงซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรจะรักษามาตรฐานไว้

และแบ่งเป็นรายด้านในการเสนอแนะเชิงนโยบายตามลำดับ ดังนี้

๑) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ ๑ คือ ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวงพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรรักษามาตรฐานไว้

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ ๑ ระยะเวลาในการก่อสร้าง (กำหนด เวลา ๓๖๐ วัน)ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรรักษามาตรฐานไว้

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ข้อที่ ๓ รูปแบบการก่อสร้างและปรับปรุงครั้งนี้สามารถแก้ไขปัญหาปัญหาทางจราจรติดขัดได้ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรรักษามาตรฐานไว้

๒) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ ๒ คือ ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวงพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข

๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรรักษามาตรฐานไว้

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ ๒ จำนวนจุดกลับรถ U-TURN หน้าหน่วยงาน ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรรักษามาตรฐานไว้

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ข้อที่ ๑ การระบายน้ำบริเวณผิวทาง ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรรักษามาตรฐานไว้

๓) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ ๓ คือ ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรจะรักษามาตรฐานไว้

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ ๑ มีสะพานลอยสำหรับคนเดินข้าม ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารควรจะรักษามาตรฐานไว้

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ข้อที่ ๔ มีทางม้าลายหรือไฟสัญญาณสำหรับคนข้ามถนน ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมาก ดังนั้น ผู้บริหารควรรักษาและพัฒนาให้ดีขึ้น โดยวิธีการตรวจสอบและประเมินการสร้างทางม้าลายหรือ ไฟสัญญาณสำหรับคนข้ามถนนว่ามีคุณภาพหรือได้มาตรฐานหรือไม่ และควรจะปรับปรุง หรือจะสร้างเพิ่ม

๔) จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านที่ ๔ คือ ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรรักษามาตรฐานไว้

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ ๕ เกาะกลางถนนการปลูกไม้ดอกไม้ประดับ ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารจึงควรรักษามาตรฐานไว้

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ข้อที่ ๔ สองข้างทางมีหญ้าและวิวทิวทัศน์สวยงามตลอดเส้นทาง ซึ่งมีค่าแปลผล อยู่ในระดับมากที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารควรรักษามาตรฐานไว้

๕.๓.๒ ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาวิจัย

จากผลการวิจัย มีข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาวิจัย ดังนี้

- ๑) วิจัยเรื่อง “ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ โครงการก่อสร้างทางหลวง”
- ๒) วิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนิน โครงการก่อสร้างทางหลวง”
- ๓) วิจัยเรื่อง “ความคาดหวังของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวง”

บรรณานุกรม

๑) หนังสือ

- กรมทางหลวง. โครงการก่อสร้างทางที่ ๒. กรุงเทพมหานคร : สำนักก่อสร้างทางที่ ๒, ๒๕๕๐.
_____. รายงานประจำปี ๒๕๕๓. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกรมทางหลวง, ๒๕๕๓.
- กัลยา วานิชบัญชา. สถิติสำหรับงานวิจัย. กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์-
และบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๘.
- จิรพัฒน์ โชติไกร. วิศวกรรมการทาง (Highway Engineering). กรุงเทพมหานคร : พิสิกส์เซ็น
เตอร์การพิมพ์, ๒๕๒๗.
- ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิงษ์. แนวทางการวิเคราะห์และการประเมินผลงาน. กรุงเทพมหานคร :
วารสารพัฒนบริหารศาสตร์, ๓๖(๒), ๒๕๔๐.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ, รองศาสตราจารย์. การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. พิมพ์ครั้งที่
๕. นนทบุรี : บริษัท เอส.อาร์. พรินติ้ง แมสโปรดักส์ จำกัด, ๒๕๕๑.
- ธีระศักดิ์ อุ่ณารมณเลิศ. เครื่องมือวิจัยทางการศึกษา: การสร้างและการพัฒนา. นครปฐม : ภาควิชาพื้นฐานทาง
การศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, ๒๕๔๕.
- นิภา เมธชาวิชัย. วิทยาการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : สถาบันราชภัฏธนบุรี, ๒๕๔๓.
- บุญชม ศรีสะอาด. การวิจัยเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ ๗. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น, ๒๕๔๕
- ประสิทธิ์ พงษ์เรืองพันธ์ุ และเรณา พงษ์เรืองพันธ์ุ. ผู้บริหารกับการประเมินผล. ชลบุรี : เอกสาร
ประกอบการสอน โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๔๓.
- พวงเพ็ชร วัชรอยู่. แรงจูงใจกับการทำงาน. กรุงเทพมหานคร : โอ. เอส. พรินติ้งเฮ้าส์, ๒๕๓๗.
- ยอดพล ธนาบริบูรณ์. วิศวกรรมจราจร. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาการพิมพ์, ๒๕๔๑.
- เยาวดี วิบูลย์ศรี. การประเมินโครงการ แนวคิดและแนวปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๖.
- ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. เทคนิคการวิจัยทางการศึกษา. กรุงเทพมหานคร :
สุวีริยาสาส์น, ๒๕๔๐.
- วิชัย โสสุวรรณจินดา. ความลับขององค์การ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ธรรมนิศ, ๒๕๓๕.
- ส่งศรี ชมภูวงศ์. การวิจัย. นครศรีธรรมราช : มหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีธรรมราช, ๒๕๔๗.
- สมคิด พรหมขัย. เทคนิคการประเมินโครงการ. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช,
๒๕๔๒.

สมยศ เชื้อไทย. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ฉบับใช้เรียน.

กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, ๒๕๕๖.

สมยศ นาวิการ. การบริหารเพื่อความเป็นเลิศ. กรุงเทพมหานคร : บรรณกิจเทรคดิ่ง, ๒๕๓๘.

สมหวัง พิธิยานุวัฒน์. ความรู้พื้นฐานสำหรับการประเมิน. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๑.

สุจินต์ ธรรมชาติ. การวิจัยภาคปฏิบัติวิธีตัด. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๕.

สุวิมล ศิริกาญจน์. การประเมินโครงการแนวทางการปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร : คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๔๕๗.

อำนาจ เลิศขันธ์. การทดสอบ การวัดผลการศึกษา การประเมินผลการเรียน. กรุงเทพมหานคร : เอ พริ้งดิ่ง, ๒๕๔๒.

๒) วิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์/รายงานการวิจัย

กรรณิการ์ จันทร์แก้ว. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อระบบการและกระบวนการให้บริการของกรุงเทพมหานคร : ศึกษากรณีสำนักงานเขตประเวศ”. ภาคนิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ๒๕๓๘.

กฤตภาส อุดรวีรการ. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงของกรมทางหลวง กรณีศึกษา : โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๖ ตอนเชียงใหม่ - อำเภอสันกำแพง (รวมทางหลวง หมายเลข ๑๑๔๗)”. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, ๒๕๔๗.

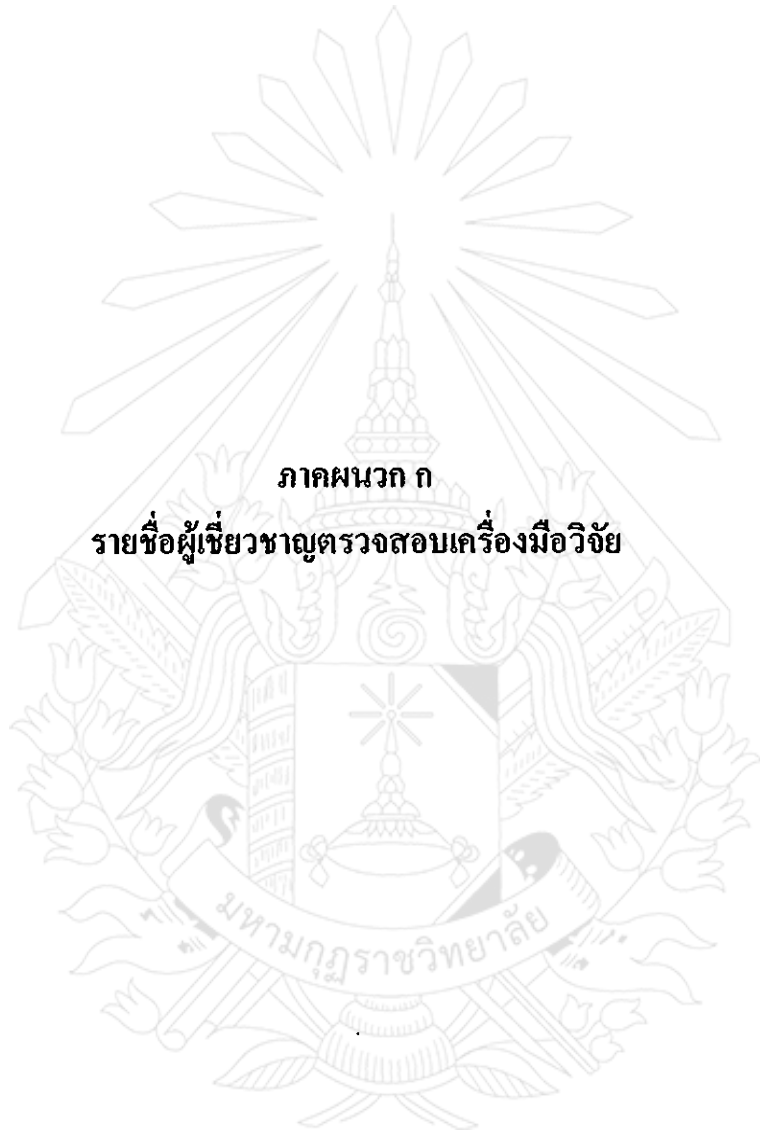
กานแก้ว เปี่ยมมทกุล. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของสำนักปลัดเทศบาลตำบลเมืองสรวง อำเภอเมืองสรวง จังหวัดร้อยเอ็ด”. ศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๕๐.

กัจจา สุขนิวัฒน์ชัย. “ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย”. ภาคนิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ๒๕๔๔.

ขจรศักดิ์ ราสีมานนท์. “ความพึงพอใจในการดำเนินงานของ อบต. ในภารกิจบริการสาธารณะที่ได้รับการถ่ายโอนขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองกรด อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา”. การศึกษาค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๔๗.



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือวิจัย

๑) พระสมชาย กิตติญาโณ

วุฒิการศึกษา ศศ.ม. (การพัฒนาชุมชน) มหาวิทยาลัยศิลปากร

ตำแหน่งปัจจุบัน อาจารย์บรรยายพิเศษ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ จังหวัดนครปฐม

๒. นางบานชื่น นักการเรือน

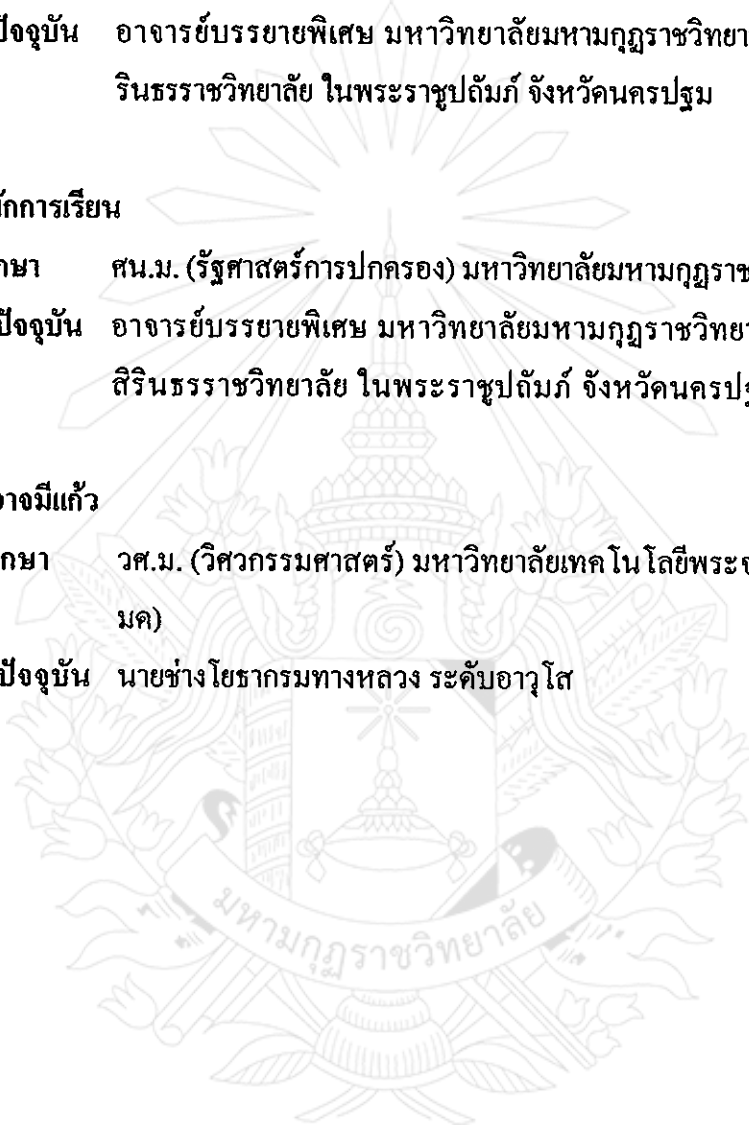
วุฒิการศึกษา ศน.ม. (รัฐศาสตร์การปกครอง) มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน อาจารย์บรรยายพิเศษ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ จังหวัดนครปฐม

๓) นายพิพัฒน์ อางมีแก้ว

วุฒิการศึกษา วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า (บางมด)

ตำแหน่งปัจจุบัน นายช่างโยธากรมทางหลวง ระดับอาวุโส





ภาคผนวก ข
หนังสือขอความอนุเคราะห์

ที่ ศร ๖๐๑๑ (๒.๘) / ๖ ๑๕๕



๕ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์
๒๖ หมู่ ๘ ต.ห้อมใหญ่ อ.สามพราน จ.นครปฐม ๙๓๑๖๐
โทร.(๐๒) ๕๒๙-๑๖๖๓, ๕๒๙-๑๒๕๒ FAX ๕๒๙-๑๒๕๑

๓๐ มีนาคม ๒๕๕๕

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือการวิจัย

เจริญพร นางบานชื่น นักการเรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย โครงร่างสารนิพนธ์ และเครื่องมือการวิจัย จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นายปรีชา ศรีประเสริฐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานีการปกครอง รุ่นที่ ๖/๒๕๕๓ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ ได้รับอนุมัติให้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งค้อ” ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัยด้วยการหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือการวิจัยก่อนทำการเก็บข้อมูล โดยมี พลเรือตรี รongศาสตราจารย์ทองใบ ธีรานันท์ทางกูร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และมีพระครูศรีปริยัติวิธาน (ดร.) เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

บัณฑิตวิทยาลัยพิจารณาแล้วเห็นว่า ท่านเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ จึงใคร่ขอเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามที่จะใช้เป็นเครื่องมือการวิจัยดังกล่าวแก่นักศึกษา จึงเจริญพรมาเพื่อพิจารณา ขออนุโมทนาขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอเจริญพร

(พระครูสุนทรธรรมโสภณ (ผศ.))

ผู้อำนวยการวิทยาลัยศาสนศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์

โครงการบัณฑิตศึกษา

โทร. ๐-๒๔๒๕-๑๖๖๓ ต่อ ๑๒๐

ที่ ศธ ๖๐๑๑ (๒.๘) / ๖ ๑๕๔



๕ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์
๒๖ หมู่ ๘ ต.ช้อมใหญ่ อ.สามพราน จ.นครปฐม ๙๓๑๖๐
โทร.(๐๒) ๕๒๙-๑๖๖๓, ๕๒๙-๑๖๕๒ FAX ๕๒๙-๑๖๕๑

๓๐ มีนาคม ๒๕๕๕

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน พระสมชัย กิตฺติญาโณ

สิ่งที่ส่งมาด้วย โครงร่างสารนิพนธ์ และเครื่องมือการวิจัย จำนวน ๑ ชุด

ด้วยนายปรีชา ศรีประเสริฐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศาสนศาสตร์ มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ ๖/๒๕๕๓ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ ได้รับอนุมัติให้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งค้อ” ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัยด้วยการหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือการวิจัยก่อนทำการเก็บข้อมูล โดยมี พลเรือตรี รongศาสตราจารย์ทองใบ ชีรานันท์ทางกูร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และมีพระครูศรีปริยัติวิธาน (ดร.) เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

บัณฑิตวิทยาลัยพิจารณาแล้วเห็นว่า ท่านเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ จึงใคร่ขอเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามที่จะใช้เป็นเครื่องมือการวิจัยดังกล่าวแก่นักศึกษา จึงเรียนมาเพื่อพิจารณา ขออนุโมทนาขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(พระครูสุนทรธรรม โสภณ (ผศ.))

ผู้อำนวยการวิทยาลัยศาสนศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์

โครงการบัณฑิตศึกษา

โทร. ๐-๒๔๒๕-๑๖๖๓ ต่อ ๑๒๐

ที่ ศธ ๖๐๑๑ (๒.๘) / ว ๑๕๔



๕ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์
๒๖ หมู่ ๘ ต.ช่อมใหญ่ อ.สามพราน จ.นครปฐม ๙๓๑๖๐
โทร.(๐๒) ๕๒๙-๑๖๖๓, ๕๒๙-๑๖๕๒ FAX ๕๒๙-๑๖๕๑

๓๐ มีนาคม ๒๕๕๕

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือการวิจัย

เจริญพร นายพิพัฒน์ อาจมีแก้ว

สิ่งที่ส่งมาด้วย โครงร่างสารนิพนธ์ และเครื่องมือการวิจัย จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นายปรีชา ศรีประเสริฐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัย
สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ ๖/๒๕๕๓ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธร
ราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ ได้รับอนุมัติให้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มี
ต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย
ชัยภูมิ-แก่งค้อ” ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัยด้วยการหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือการวิจัย
ก่อนทำการเก็บข้อมูล โดยมี พลเรือตรี รongศาสตราจารย์ทองใบ ชีรานันท์ทางกูร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา
และมีพระครูศรีปริยัติวิธาน (ดร.) เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

บัณฑิตวิทยาลัยพิจารณาแล้วเห็นว่า ท่านเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ จึง
ใคร่ขอเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามที่จะใช้เป็นเครื่องมือการวิจัยดังกล่าวแก่นักศึกษา
จึงเจริญพรมมาเพื่อพิจารณา ขออนุโมทนาขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอเจริญพร

(พระครูสุนทรธรรมโสภณ (พศ.))

ผู้อำนวยการวิทยาลัยศาสนศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์

โครงการบัณฑิตศึกษา

โทร. ๐-๒๔๒๕-๑๖๖๓ ต่อ ๑๒๐

ที่ ศร ๖๐๑๑ (๒.๘) / ๖ ๑๕๘



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์
๒๖ หมู่ ๘ ต.ช่อมใหญ่ อ.สามพราน จ.นครปฐม ๙๓๑๖๐
โทร.(๐๒) ๕๖๙-๑๖๖๓, ๕๖๙-๑๖๕๒ FAX ๕๖๙-๑๖๕๑

๓ เมษายน ๒๕๕๕

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ในการทดลองเครื่องมือเพื่อการวิจัย

เจริญพร นายอำเภอแก่งคร้อ

ถึงที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน ๓๐ ชุด

ด้วย นายปรีชา ศรีประเสริฐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ ๖/๒๕๕๓ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ ได้รับอนุมัติให้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ” ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัยด้วยการหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือการวิจัยก่อนทำการเก็บข้อมูล โดยมี พลเรือตรี รongศาสตราจารย์ทองใบ ธีรานันท์ทางกูร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และมีพระครูศรีปริยัติวิธาน (คร.) เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์เพื่อแจกแบบสอบถามแก่นุเคราะห์ในกำกับดูแลของท่าน จำนวน ๓๐ ชุด เพื่อทดลองเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเจริญพรมาเพื่อพิจารณา บัณฑิตวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน และขออนุโมทนาขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอเจริญพร

(พระครูสุนทรธรรมโสภณ (ศศ.))

ผู้อำนวยการวิทยาลัยศาสนศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์

โครงการบัณฑิตศึกษา

โทร. ๐-๒๔๒๕-๑๖๖๓ ต่อ ๑๒๐

ที่ ศร ๖๐๑๑ (๒.๘) / ๖ ๑๕๕



มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์
๒๖ หมู่ ๘ ต.ช่อมใหญ่ อ.สามพราน จ.นครปฐม ๙๓๑๖๐
โทร.(๐๒) ๕๖๙-๑๖๖๓, ๕๒๙-๑๒๕๒ FAX ๕๒๙-๑๒๕๑

๖ เมษายน ๒๕๕๕

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ใช้พื้นที่เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล
เจริญพร นายอำเภอแก่งกระจาน
สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

ด้วย นายปรีชา ศรีประเสริฐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศาสนศาสตร์ มหบัณฑิต
สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง รุ่นที่ ๖/๒๕๕๓ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธร
ราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์ ได้รับอนุมัติให้ทำสารนิพนธ์เรื่อง “ความพึงพอใจของประชาชนที่มี
ต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สาย
ชัยภูมิ-แก่งกระจาน” มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์
จึงขอความอนุเคราะห์ใช้พื้นที่เพื่อการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชาชน ในกำกับดูแลของท่าน เพื่อ
นำไปประกอบการดำเนินการวิจัย

จึงเจริญพรมาเพื่อพิจารณา บัณฑิตวิทยาลัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จาก
ท่าน และขออนุโมทนาขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอเจริญพร

(พระครูสุนทรธรรมโสภณ (ผศ.))

ผู้อำนวยการวิทยาลัยศาสนศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย

วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์

โครงการบัณฑิตศึกษา

โทร. ๐-๒๔๒๕-๑๖๖๓ ต่อ ๑๒๐



ภาคผนวก ก
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง

: ศึกษาเฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ

คำชี้แจง

ขอความกรุณาตอบแบบสอบถามนี้ตามเป็นจริง โดยใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน () หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง ข้อมูลที่ได้ทั้งหมดจะปกปิดเป็นความลับ แต่จะนำไปวิเคราะห์ เพื่อนำผลการวิจัยไปแก้ไขปรับปรุงเกี่ยวกับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ ให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น ๓ ตอน คือ

ตอนที่ ๑ ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ ๒ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ

ตอนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก่งคร้อ

ตอนที่ ๑ ปึงจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

สำหรับผู้วิจัย

เลขที่แบบสอบถาม.....

๑ ๒ ๓

๑. เพศ

() ๑. ชาย

() ๒. หญิง

๔

๒. อายุ

() ๑. ๑๘-๒๕ ปี

() ๒. ๒๖-๓๓ ปี

() ๓. ๓๔-๔๑ ปี

() ๔. ๔๒ ปีขึ้นไป

๕

๓. ระดับการศึกษา

() ๑. ประถมศึกษา

() ๒. มัธยมศึกษา/ปวช.

() ๓. อนุปริญญา/ปวส.

() ๔. ปริญญาตรีขึ้นไป

๖

๔. อาชีพ

() ๑. รับจ้าง/พนักงานบริษัท

() ๒. ค้าขาย/ทำธุรกิจ

() ๓. เกษตรกรรม

() ๔. รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ

๗

๕. รายได้ต่อเดือน

 ๘

() ๑. ๕,๐๐๐ บาทลงมา () ๒. ๕,๐๐๑-๑๐,๐๐๐ บาท

() ๓. ๑๐,๐๐๑-๑๕,๐๐๐ บาท () ๔. ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป

ตอนที่ ๒ ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง
หมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

| ข้อที่ | ข้อความ | ระดับความพึงพอใจ | | | | | สำหรับ ผู้วิจัย |
|-------------------------------------|--|------------------|----------|--------------|-----------|-----------------|--------------------------------|
| | | มากที่สุด ๕ | มาก ๔ | ปานกลาง ๓ | น้อย ๒ | น้อยที่สุด ๑ | |
| ๑) ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง | | | | | | | |
| ๑ | ระยะเวลาในการก่อสร้าง (กำหนดเวลา ๓๖๐ วัน) | | | | | | ๕ <input type="checkbox"/> |
| ๒ | ความพึงพอใจในรูปแบบที่กรมทางหลวงได้ออกแบบและทำการก่อสร้างมีความเหมาะสม | | | | | | ๑๐ <input type="checkbox"/> |
| ๓ | รูปแบบการก่อสร้างและปรับปรุงครั้งนี้สามารถแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดได้ | | | | | | ๑๑ <input type="checkbox"/> |
| ๔ | จำนวนช่องจราจร ๔ ช่องจราจร | | | | | | ๑๒ <input type="checkbox"/> |
| ๕ | ผิวถนนเป็นแบบถนนคอนกรีต | | | | | | ๑๓ <input type="checkbox"/> |
| ๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง | | | | | | | |
| ๑ | การระบายน้ำบริเวณผิวทาง | | | | | | ๑๔ <input type="checkbox"/> |
| ๒ | จำนวนจุดกลับรถ U-TURN หน้าหน่วยงาน | | | | | | ๑๕ <input type="checkbox"/> |
| ๓ | ทางเชื่อมเข้าหน่วยงานต่าง ๆ | | | | | | ๑๖ <input type="checkbox"/> |

สำหรับ
ผู้วิจัย

| ข้อที่ | ข้อความ | ระดับความพึงพอใจ | | | | | |
|--|---|------------------|----------|--------------|-----------|-----------------|-----------------------------|
| | | มากที่สุด ๕ | มาก ๔ | ปานกลาง ๓ | น้อย ๒ | น้อยที่สุด ๑ | |
| ๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง (ต่อ) | | | | | | | |
| ๔ | ผิวการจราจรของถนนมีความเรียบและไม่ลื่น | | | | | | ๑๗ <input type="checkbox"/> |
| ๕ | มีไหล่ทางกว้างพอที่จะสามารถหลบหลีกกรณีรถชะลอหรือหยุดตามทางแยกต่าง ๆ ได้ | | | | | | ๑๘ <input type="checkbox"/> |
| ๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง | | | | | | | |
| ๑ | มีสะพานลอยสำหรับคนเดินข้าม | | | | | | ๑๕ <input type="checkbox"/> |
| ๒ | มีทางเท้าสำหรับคนเดินกว้าง ๔.๐๐ม. | | | | | | ๒๐ <input type="checkbox"/> |
| ๓ | มีสัญญาณไฟจราจรเตือนบริเวณทางแยกและทางเชื่อม | | | | | | ๒๑ <input type="checkbox"/> |
| ๔ | มีทางม้าลายหรือไฟสัญญาณสำหรับคนข้ามถนน | | | | | | ๒๒ <input type="checkbox"/> |
| ๕ | มีช่องทางสำหรับรถจักรยาน | | | | | | ๒๓ <input type="checkbox"/> |
| ๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง | | | | | | | |
| ๑ | ทางเท้ามีการปลูกต้นไม้ใหญ่ | | | | | | ๒๔ <input type="checkbox"/> |
| ๒ | ศาลาพักผ่อนผู้โดยสาร | | | | | | ๒๕ <input type="checkbox"/> |
| ๓ | ไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางเท้า | | | | | | ๒๖ <input type="checkbox"/> |
| ๔ | สองข้างทางมีหญ้าและวิวทิวทัศน์สวยงามตลอดเส้นทาง | | | | | | ๒๗ <input type="checkbox"/> |

| ข้อที่ | ข้อความ | ระดับความพึงพอใจ | | | | |
|--|-----------------------------------|------------------|----------|--------------|-----------|-----------------|
| | | มากที่สุด ๕ | มาก ๔ | ปานกลาง ๓ | น้อย ๒ | น้อยที่สุด ๑ |
| ๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง (ต่อ) | | | | | | |
| ๕ | เกาะกลางถนนการปลูกไม้ดอกไม้ประดับ | | | | | |

สำหรับ
ผู้วิจัย๒๘

ตอนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข

๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ-แก้งคร้อ

๑) ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง

ปัญหา.....

.....

แนวทางแก้ไขปัญหา.....

๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง

ปัญหา.....

.....

แนวทางแก้ไขปัญหา.....

๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง

ปัญหา.....

.....

แนวทางแก้ไขปัญหา.....

๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง

ปัญหา.....

.....

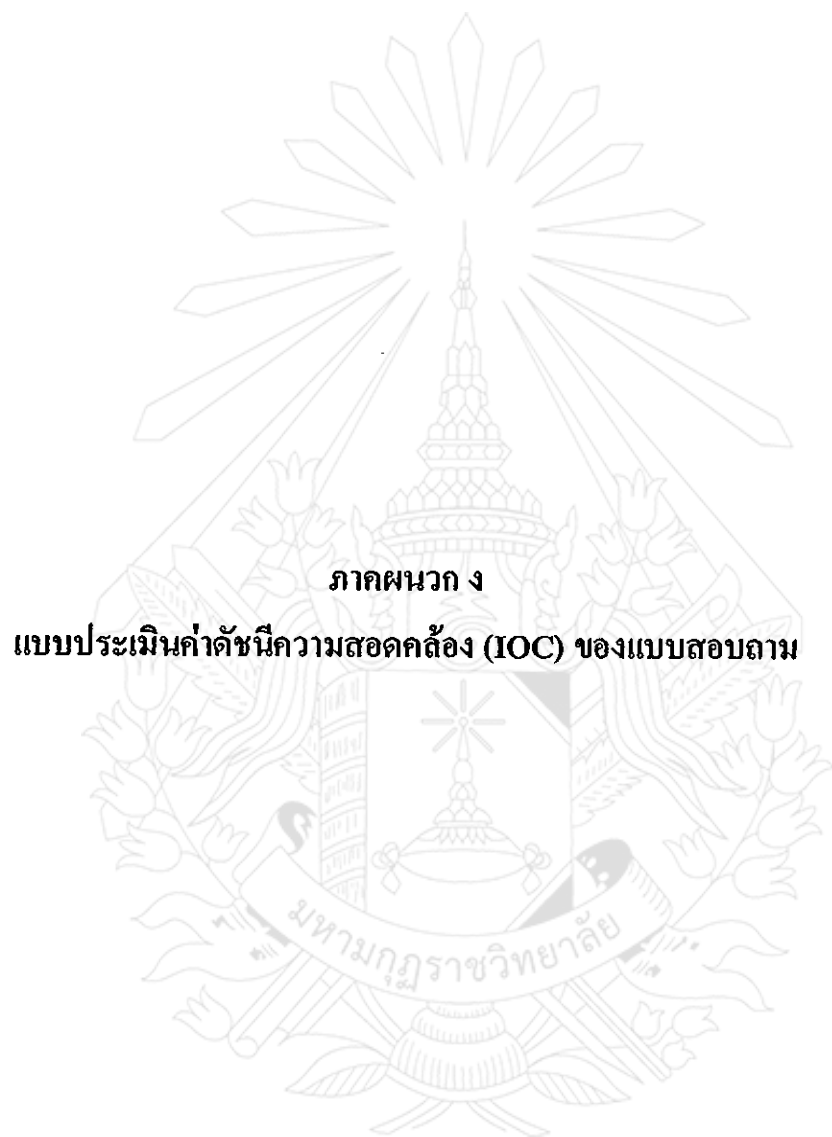
แนวทางแก้ไขปัญหา.....

ขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งที่ให้ความร่วมมือ

นายปรีชา ศรีประเสริฐ

นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตสิรินธรราชวิทยาลัย ในพระราชูปถัมภ์

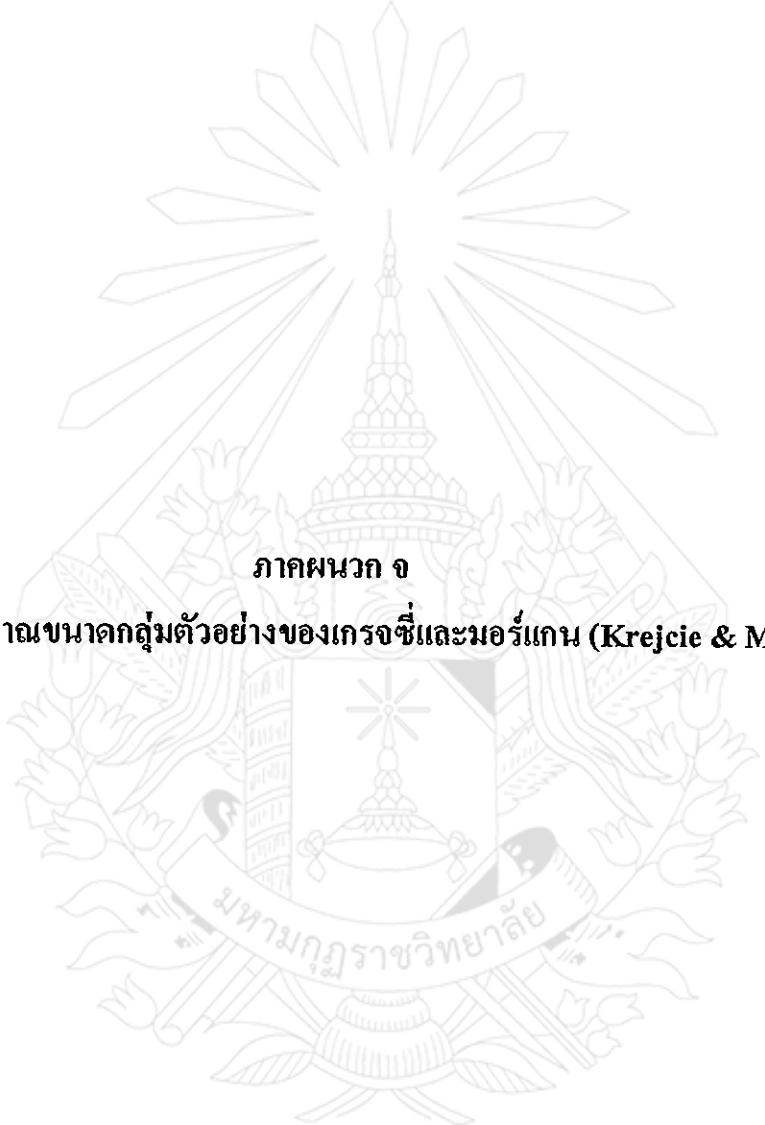


ภาคผนวก ง

แบบประเมินค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม

แบบประเมินค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม
เรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางหลวงของกรมทางหลวง : ศึกษา
เฉพาะกรณีหมายเลข ๒๐๑ ตอน ๒ สายชัยภูมิ - แก้งคร้อ

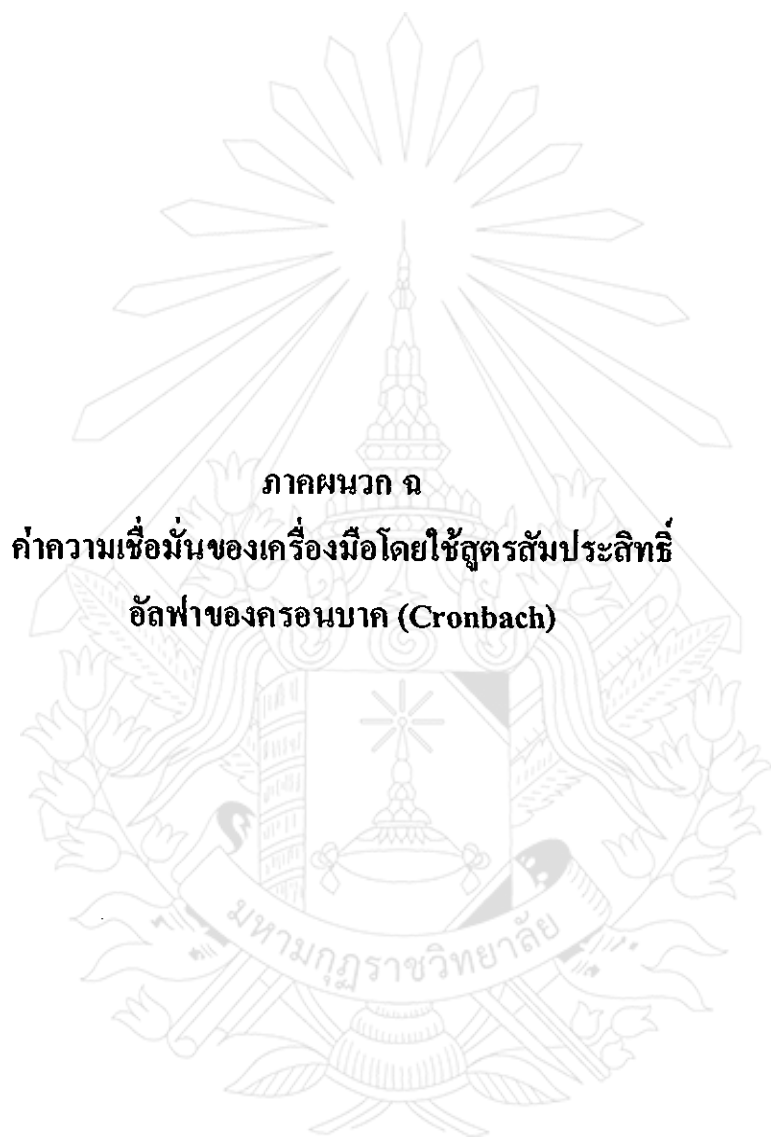
| ข้อ | ผู้เชี่ยวชาญ | | | ผลรวมของคะแนน ($\sum R$) | IOC = $\frac{\sum R}{N}$ | หมายเหตุ |
|---|--------------|---------|---------|-------------------------------|--------------------------|------------|
| | คนที่ ๑ | คนที่ ๒ | คนที่ ๓ | | | |
| ๑) ด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง | | | | | | |
| ๑ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๒ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๓ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๔ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๕ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๒) ด้านความสะดวกสบายในการใช้ทางหลวง | | | | | | |
| ๑ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๒ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๓ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๔ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๕ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง | | | | | | |
| ๑ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๒ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๓ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๔ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๕ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๔) ด้านภูมิทัศน์และทัศนียภาพของทางหลวง | | | | | | |
| ๑ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๒ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๓ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๔ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |
| ๕ | +๑ | +๑ | +๑ | ๓ | ๑.๐๐ | นำไปใช้ได้ |



ภาคผนวก จ
ตารางการประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่างของเกรจซีและมอร์แกน (Krejcie & Morgan)

ตารางการประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่างของเกรจซีและมอร์แกน (Krejcie & Morgan)

| จำนวนประชากร | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง | จำนวนประชากร | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง | จำนวนประชากร | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง | จำนวนประชากร | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง |
|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|
| ๑๐ | ๑๐ | ๑๕๐ | ๑๐๗ | ๔๖๐ | ๒๑๐ | ๒,๒๐๐ | ๓๒๓ |
| ๑๕ | ๑๔ | ๑๖๐ | ๑๑๓ | ๔๗๐ | ๒๑๔ | ๒,๔๐๐ | ๓๓๑ |
| ๒๐ | ๑๕ | ๑๗๐ | ๑๑๗ | ๕๐๐ | ๒๑๗ | ๒,๖๐๐ | ๓๓๕ |
| ๒๕ | ๒๔ | ๑๘๐ | ๑๒๓ | ๕๕๐ | ๒๒๖ | ๒,๘๐๐ | ๓๓๗ |
| ๓๐ | ๒๗ | ๑๙๐ | ๑๒๗ | ๖๐๐ | ๒๓๔ | ๓,๐๐๐ | ๓๔๑ |
| ๓๕ | ๓๒ | ๒๐๐ | ๑๓๒ | ๖๕๐ | ๒๔๒ | ๓,๕๐๐ | ๓๔๖ |
| ๔๐ | ๓๖ | ๒๑๐ | ๑๓๖ | ๗๐๐ | ๒๔๗ | ๔,๐๐๐ | ๓๕๑ |
| ๔๕ | ๔๐ | ๒๒๐ | ๑๔๐ | ๗๕๐ | ๒๕๔ | ๔,๕๐๐ | ๓๕๔ |
| ๕๐ | ๔๔ | ๒๓๐ | ๑๔๔ | ๘๐๐ | ๒๖๐ | ๕,๐๐๐ | ๓๕๗ |
| ๕๕ | ๔๗ | ๒๔๐ | ๑๔๗ | ๘๕๐ | ๒๖๕ | ๖,๐๐๐ | ๓๖๑ |
| ๖๐ | ๕๒ | ๒๕๐ | ๑๕๒ | ๙๐๐ | ๒๖๙ | ๗,๐๐๐ | ๓๖๔ |
| ๖๕ | ๕๖ | ๒๖๐ | ๑๕๕ | ๙๕๐ | ๒๗๔ | ๘,๐๐๐ | ๓๖๗ |
| ๗๐ | ๕๙ | ๒๗๐ | ๑๕๙ | ๑,๐๐๐ | ๒๗๗ | ๙,๐๐๐ | ๓๖๗ |
| ๗๕ | ๖๓ | ๒๘๐ | ๑๖๒ | ๑,๑๐๐ | ๒๗๙ | ๑๐,๐๐๐ | ๓๗๐ |
| ๘๐ | ๖๖ | ๒๙๐ | ๑๖๕ | ๑,๒๐๐ | ๒๘๑ | ๑๕,๐๐๐ | ๓๗๕ |
| ๘๕ | ๗๐ | ๓๐๐ | ๑๖๙ | ๑,๓๐๐ | ๒๘๓ | ๒๐,๐๐๐ | ๓๗๗ |
| ๙๐ | ๗๓ | ๓๑๐ | ๑๗๕ | ๑,๔๐๐ | ๒๘๖ | ๓๐,๐๐๐ | ๓๗๙ |
| ๙๕ | ๗๖ | ๓๒๐ | ๑๗๙ | ๑,๕๐๐ | ๒๘๖ | ๔๐,๐๐๐ | ๓๘๐ |
| ๑๐๐ | ๘๐ | ๓๓๐ | ๑๘๖ | ๑,๖๐๐ | ๒๘๗ | ๕๐,๐๐๐ | ๓๘๑ |
| ๑๑๐ | ๘๖ | ๓๔๐ | ๑๙๑ | ๑,๗๐๐ | ๒๘๗ | ๗๕,๐๐๐ | ๓๘๒ |
| ๑๒๐ | ๙๒ | ๓๕๐ | ๑๙๖ | ๑,๘๐๐ | ๒๘๗ | ๑๐๐,๐๐๐ | ๓๘๔ |
| ๑๓๐ | ๙๗ | ๓๖๐ | ๒๐๑ | ๑,๙๐๐ | ๒๘๗ | | |
| ๑๔๐ | ๑๐๓ | ๓๗๐ | ๒๐๕ | ๒,๐๐๐ | ๒๘๗ | | |



ภาคผนวก ฉ

ค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์
อัลฟาของครอนบาค (Cronbach)

Reliability

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Item-total Statistics

| | Scale Mean if Item Deleted | Scale Variance if Item Deleted | Corrected Item- Total Correlation | Alpha if Item Deleted |
|----------|-------------------------------------|---|--|-----------------------------|
| เพศ | 96.1000 | 384.3000 | .2923 | .9874 |
| อายุ | 93.2000 | 387.8897 | .0000 | .9877 |
| การศึกษา | 95.4000 | 393.4897 | -.3572 | .9889 |
| อาชีพ | 94.6667 | 395.1264 | -.2059 | .9914 |
| รายได้ | 94.7667 | 374.5989 | .6682 | .9864 |
| A1 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| A2 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| A3 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| A4 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| A5 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| B1 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| B2 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| B3 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| B4 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| B5 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| C1 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| C2 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| C3 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| C4 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| C5 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| D1 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |
| D2 | 92.9333 | 350.3402 | .9971 | .9845 |

ประวัติผู้วิจัย

- ชื่อ-นามสกุล : นายปรีชา ศรีประเสริฐ
- วัน เดือน ปีเกิด : ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๗
- ภูมิลำเนา : จังหวัดสิงห์บุรี
- ที่อยู่ปัจจุบัน : เลขที่ ๑๕๔ (๑๐๔๐) ซอยวัดดีควด ถนนจรูญสนิทวงศ์ แขวงท่าพระ
เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร ๑๐๖๐๐
- การศึกษา
- พ.ศ. ๒๕๒๕ : ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์การปกครอง) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- พ.ศ. ๒๕๓๘ : อุตสาหกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา)
มหาวิทยาลัยเอเซียอาคเนย์
- ประสบการณ์การทำงาน
- ปัจจุบัน : นายช่างโครงการ กรมทางหลวง พญาไท กรุงเทพมหานคร

