

A Monitoring Evaluation of Pran Buri - Prachuap Khiri Khan Main Highway (Section 1) Restoration Project

Boonnorm Jindanu

Master of Public Administration Program, Stamford International University

Corresponding Author: boonnorm.j@yahoo.com

Received: December 11, 2018 **Revised:** January 23, 2019 **Accepted:** February 18, 2019

Abstract

This research aiming to: 1) analysis context evaluation the monitoring evaluation of Pran Buri - Prachuap Khiri Khan main highway (section 1) restoration project, 2) analysis input evaluation the monitoring evaluation of Pran Buri - Prachuap Khiri Khan main highway (section 1) restoration project, 3) analysis process evaluation the monitoring evaluation of Pran Buri - Prachuap Khiri Khan main highway (section 1) restoration project, and 4) analysis product evaluation the monitoring evaluation of Pran Buri - Prachuap Khiri Khan main highway (section 1) restoration project. The sample were 20 peoples living in the street construction. The research instrument was interview. The statistics used for data analysis were percentage, mean, standard deviation, and content analysis.

The research results were as follows: 1) Context evaluation, it is found that: there is need for action the monitoring evaluation of Pran Buri - Prachuap Khiri Khan main highway (section 1) restoration project. This aiming to raise the travel and transport road transport between regional countries to have flexibility to link the hub to travel and transport goods continuously system and prepare the road infrastructure in this part of the ASEAN Economic Community. The main route is a public thoroughfare to a large amount. Therefore, it should be restored to good condition according to compliance highways to facilitate safe travel to the people. 2) Input evaluation, it is found that: the authority to Pranakorn Sriyuthaya commercial & industry co., LTD. according the monitoring evaluation of Pran Buri - Prachuap Khiri Khan main highway (section 1) restoration project the ability and readiness of the personnel, budget, materials and information, it is sufficient to carry out the project as well under construction period of 690 days to reduce the impact on the peoples/stakeholders measures by the department of highways. 3) Process evaluation, it is found that: the management project duties under the plan. The manner of implementation of engineering of bureau of location and design, department of highways and cooperation in fulfilling their roles. The publicity and participation of people to organizations Involving

both public and private sectors and the peoples interest to receive information, explanations and rationale of the project as well as contribute comments on the project from the start until the end of the process. 4) Product evaluation, it is found that: The performance project were according to the procedures and objectives under the quality standard technical basis. The project implementation to enhance communication for accommodate the increased traffic, promote the expansion of trade and tourism, spread prosperity to the region as well as enhance the quality of life for people, accidents resulting from the state highway. So that people can travel easily, quickly and safely. It also found that the impact occurred during the project such as dust, sound, vibrancy, and the accident happened on people's road unskilled areas. The company responsible for the project has taken measures to control and prevent the occur problems.

Keywords: Evaluation, Project Implementation, Restoration Project.

การประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลัก ระหว่างภาคสายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1

บุญน้อม จินदानุ

นักศึกษาลัทธิรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด

Corresponding Author: boonnorm.j@yahoo.com

ได้รับบทความ: 11 ธันวาคม 2561 ปรับปรุงแก้ไข: 23 มกราคม 2562 ตอรับตีพิมพ์: 18 กุมภาพันธ์ 2562

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) วิเคราะห์บริบทการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 2) วิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 3) วิเคราะห์กระบวนการการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 และ 4) วิเคราะห์ผลผลิตการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนบริเวณริมถนนที่ก่อสร้าง จำนวน 20 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า 1) ด้านบริบท พบว่า มีความจำเป็นในการดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่างภูมิภาคระดับประเทศให้มีความคล่องตัว สามารถเชื่อมโยงศูนย์กลางการเดินทางและคมนาคมขนส่งสินค้าต่างๆ ได้อย่างต่อเนื่องทั้งระบบ และเป็นการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประกอบกับเป็นเส้นทางสายหลักที่มีประชาชนใช้สัญจรไป-มาเป็นจำนวนมาก จึงเห็นควรบูรณะปรับปรุงให้อยู่สภาพดีตามมาตรฐานทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางให้แก่ประชาชน 2) ด้านปัจจัยนำเข้า พบว่า บริษัท พระนครศรีอยุธยาพาณิชย์และอุตสาหกรรม จำกัด ซึ่งเป็นผู้รับจ้างเหมาดำเนินการก่อสร้างโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 มีความสามารถและความพร้อมทั้งบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ และข้อมูลข่าวสาร มีความเพียงพอเหมาะสมต่อการดำเนินโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักเป็นอย่างยิ่ง ภายใต้ระยะเวลาการก่อสร้าง 690 วัน เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชน/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามมาตรการของกรมทางหลวง 3) ด้านกระบวนการ พบว่า การบริหารจัดการโครงการเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามแผนงานที่ได้ถูกกำหนดไว้แล้ว ซึ่งเป็นลักษณะของการดำเนินการตามหลักวิศวกรรมของสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง และได้รับความร่วมมือในการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ได้ดี โดยมีการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ

ได้รับทราบข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผล ตลอดจนได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่อโครงการตั้งแต่เริ่มต้น จนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการ 4) ด้านผลผลิต พบว่า ผลการดำเนินโครงการเป็นไปตามแผนงาน ระยะเวลา ขั้นตอน และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ อย่างมีคุณภาพและมาตรฐานตามหลักวิชาการ ซึ่งการดำเนินโครงการนี้เป็นการเพิ่มศักยภาพการคมนาคมให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ส่งเสริมการขยายตลาดทางการค้าและการท่องเที่ยว กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพทางหลวง เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย แต่ยังคงพบผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างดำเนินโครงการ เช่น ฝุ่นละออง เสี่ยงความสั่นสะเทือน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ชำนาญพื้นที่ ซึ่งทางบริษัทผู้รับผิดชอบโครงการได้มีมาตรการเพื่อควบคุมและป้องกันปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี

คำสำคัญ: การประเมินผล, การดำเนินโครงการ, โครงข่ายสายหลักระหว่างภาค

บทนำ

ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยได้เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและการลงทุนอย่างเสรี ทางหลวงหมายเลข 4 (AH 2) หรือถนนเพชรเกษม เป็นถนนสายหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้ และเป็นโครงข่ายสำคัญในการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นสมาชิก AEC แต่เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 4 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์นั้น ได้รับความเสียหายจากสภาพการจราจรที่คับคั่ง และมีปริมาณรถบรรทุกหนักจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องบูรณะปรับปรุงให้มีสภาพที่สมบูรณ์ โดยรัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณให้กรมทางหลวงเพื่อดำเนินโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ในเขตพื้นที่แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 6 โครงการ ดังนี้ (กรมทางหลวง, 2558, หน้า 223-229) 1) โครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข 4 สาย ปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ระหว่าง กม. 241+708 - กม.277+000 ระยะทาง 20.165 กิโลเมตร ค่างานตามสัญญา 553,742,325.00 บาท 2) โครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข 4 สาย ปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ (เป็นตอนๆ) ตอน 2 ระหว่าง กม.277+000 - กม.308+835 ระยะทาง 31.835 กิโลเมตร ค่างานตามสัญญา 786,372,680.00 บาท 3) โครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข 4 สาย ประจวบคีรีขันธ์ - แยกปฐมพร ตอน 1 (ประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพาน) (เป็นตอนๆ) ส่วนที่ 1 ระหว่างกม. 310+000 - กม.350+000 ระยะทาง 29.118 กิโลเมตร ค่างานตามสัญญา 815,804,680.00 บาท 4) โครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข 4 สาย ประจวบคีรีขันธ์ - แยกปฐมพร ตอน 1 (ประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพาน) (เป็นตอนๆ) ส่วนที่ 2 ระหว่าง กม.350+000 - กม.390+000 ระยะทาง 33.030 กิโลเมตร ค่างานตามสัญญา 918,530,881.40 บาท 5) โครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข 4 สาย ประจวบคีรีขันธ์ - แยกปฐมพร ตอน 2 (บางสะพาน - แยกปฐมพร) (เป็นตอนๆ) ส่วนที่ 1 ระหว่าง กม.390+000 - กม.437+000 ระยะทาง 34.500 กิโลเมตร ค่างานตามสัญญา 977,301,900.00 บาท และ 6) โครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข 4 สาย ประจวบคีรีขันธ์-แยกปฐมพร ตอน 2 (บางสะพาน - แยกปฐมพร) (เป็นตอนๆ) ส่วนที่ 2 ระหว่าง กม.437+000 - กม. 485+233 ระยะทาง 35.164 กิโลเมตร ค่างานตามสัญญา 963,425,227.00 บาท (สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง, 2558)

ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นทางสายหลักลักษณะ 4 เลน กว้างข้างละ 11.00 ม. (รวมไหล่ทาง) มีร่องหรือเกาะกลางแยกทิศทางจราจรวิ่งไป-กลับ โดยเฉพาะช่วงอำเภอปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ มีเพียงเส้นทางเดียวที่รองรับปริมาณการจราจรอย่างคับคั่งจากทุกภาคของประเทศลงสู่ภาคใต้ทั้ง 14 จังหวัด และมีปริมาณรถบรรทุกหนักจำนวนมาก จากการสำรวจข้อมูลปริมาณการจราจรของกรมทางหลวงเมื่อปี พ.ศ. 2557 มีปริมาณการจราจร 22,786 คันต่อวัน โดยแยกเป็นรถบรรทุกหนัก 6,177 คันต่อวัน คิดเป็น 27.11% ประกอบกับสภาพแวดล้อมสองข้างทางมีแหล่งชุมชน ตลาด ร้านค้า ร้านอาหาร สถานศึกษา สถานที่ราชการ บัณฑิตน้ำมัน บัณฑิตตลอดเส้นทาง ส่วนลักษณะการดำเนินงานก่อสร้างโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาคตามรูปแบบนั้นจะเป็นการก่อสร้างโดยวิธีการขุดไผ่ผิวทางเดิมออกแล้วขุดรื้อวัสดุชั้นโครงสร้างทางออกทั้งหมด เพื่อนำไปปรับปรุงคุณภาพแล้วนำกลับมาใช้ใหม่ ดังนั้น ขณะดำเนินการก่อสร้างจึงมีความจำเป็นที่จะต้องปิดการจราจรอย่างถาวร โดยให้รถเบี่ยงไปใช้เส้นทางฝั่งตรงกันข้ามลักษณะวิ่งสวนทางกัน และจะสลับทำลักษณะเดียวกันเมื่อก่อสร้างฝั่งหนึ่งเสร็จ โครงการ

บูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ทางหลวงหมายเลข 4 สาย ปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ระหว่าง กม.241+708 - กม.277+000 ระยะทาง 20.165 กิโลเมตร สัญญาเริ่มต้นวันที่ 19 พฤษภาคม 2558 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 7 เมษายน 2560 รวมระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง 690 วัน ซึ่งจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาคดังกล่าว ได้เกิดปัญหาและผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยสองข้างทางผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างหลายประเด็น เช่น ปัญหาความไม่สะดวกในการประกอบอาชีพประจำวัน ปัญหาในการเข้า - ออก ที่พักอาศัย อาคารร้านค้า ปัญหามลพิษฝุ่นละอองขณะก่อสร้าง ปัญหามลภาวะทางเสียง ความสั่นสะเทือน ปัญหาความไม่สะดวกและความปลอดภัยในการใช้เส้นทางระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น นอกจากนี้ในการดำเนินโครงการก่อสร้างยังมีปัญหาในส่วนของผู้รับจ้างทางด้านปัจจัยนำเข้าเกี่ยวกับความพร้อมของบุคลากร ความคล่องตัวของเงินลงทุน ความเพียงพอของเครื่องมือเครื่องจักรวัสดุอุปกรณ์ และเทคโนโลยี รวมทั้งด้านกระบวนการเกี่ยวกับการก่อสร้างและคุณภาพของงาน การจัดระเบียบการจราจร และการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 จะทำให้ทราบถึงการดำเนินการโครงการที่ผ่านมาว่าเกิดประโยชน์มากน้อยเพียงใด คำนวณค่ากับการลงทุนหรือไม่ หากไม่ทำการประเมินอาจทำให้สูญเสียงบประมาณจำนวนมากโดยใช้เหตุซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และเป็นเงินภาษีของประชาชนทั้งประเทศ และถ้าหากโครงการดังกล่าว มีผลการดำเนินงานที่ด้อยประสิทธิภาพเกิดประสิทธิผลอยู่ในระดับน้อยก็จะทำให้ประชาชนได้ประโยชน์จากโครงการไม่คุ้มค่ากับงบประมาณที่ใช้จ่ายไป นอกจากนี้แล้วยังจะต้องสูญเสียงบประมาณในการปรับปรุงหรือบำรุงรักษาโครงการในอนาคตอีกด้วย จากปัญหาดังกล่าวผู้ศึกษาในฐานะที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการควบคุมงานก่อสร้างทางของสำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) จึงมีความสนใจที่จะศึกษาการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ควบคุมโครงการของรัฐ เจ้าหน้าที่ของบริษัทผู้รับจ้าง และประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง โดยใช้การประเมินตามรูปแบบ CIPP Model (Stufflebeam, 1971) เพื่อประเมินสถานะแวดล้อม ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และผลผลิต รวมทั้งศึกษาปัญหาอุปสรรคระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 เพื่อนำข้อมูลจากผลการวิจัยไปเป็นแนวทางในการวางแผนบริหารโครงการก่อสร้างทางหลวงให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นต่อไป

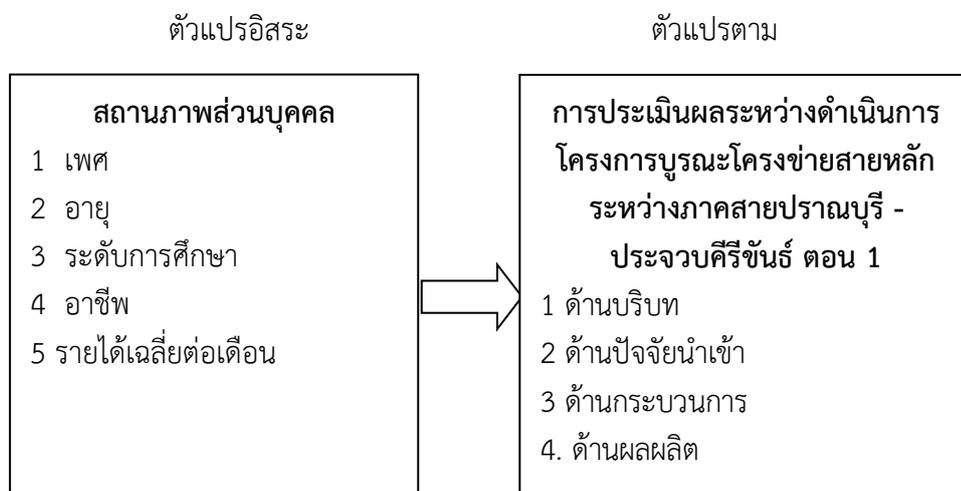
วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์บริบทการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1
2. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1
3. เพื่อวิเคราะห์กระบวนการการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1

4. เพื่อวิเคราะห์ผลผลิตการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลัก ระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1

กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาการประเมินผลโครงการและผลกระทบของประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ ด้านบริบท ด้านปัจจัยนำเข้า ด้านกระบวนการ และด้านผลผลิต ระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ระหว่าง กม.241+708 - กม.277+000 โดยใช้การประเมินผลตามรูปแบบ CIPP Model (Stufflebeam, 1971) ผู้วิจัยได้นำมาสังเคราะห์เป็นตัวแปรในการศึกษาครั้งนี้ ดังแสดงในภาพ 1



ภาพ 1 กรอบแนวความคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนบริเวณริมถนนที่ก่อสร้าง ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ระหว่าง กม.241+708 - กม.277+000 ในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.2 กลุ่มตัวอย่างคือ ประชาชนบริเวณริมถนนที่ก่อสร้าง ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 โดยใช้การเลือกตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จำนวน 20 คน

2. เครื่องมือการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นเอกสารระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลัก ระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 และแบบสัมภาษณ์ (Interview) ซึ่งเป็นคำถามปลายปิดและคำถามปลายเปิดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ดังนี้

แบบสัมภาษณ์สำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณริมถนนที่ก่อสร้าง

ตอนที่ 1 แบบสัมภาษณ์สภาพทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ตอนที่ 2 แบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1

ตอนที่ 3 แบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางในการดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีวิธีการและขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

3.1 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร ตำรา แนวคิด ทฤษฎี บทความและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตลอดจนการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต

3.2 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์ (Interview) ประชาชนบริเวณริมถนนที่ก่อสร้าง ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม (Questionnaire) กับประชาชนกลุ่มตัวอย่างจำนวน 20 ชุด แล้วนำแบบสัมภาษณ์มาตรวจสอบความถูกต้อง ความครบถ้วน สมบูรณ์ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาค่าทางสถิติ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลที่เป็นคำถามปลายเปิดมาวิเคราะห์สังเคราะห์ในเชิงเนื้อหาต่อไป

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยนำข้อมูลมาประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปมาใช้คำนวณเชิงสถิติดังนี้

4.1 วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้สถิติการแจกแจงความถี่ (Frequency) และหาค่าร้อยละ (Percentage) เสนอเป็นตารางประกอบคำบรรยาย

4.2 วิเคราะห์การประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ใช้สถิติการแจกแจงความถี่ (Frequency) หาค่าร้อยละ (Percentage) เสนอเป็นตารางประกอบคำบรรยาย และวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัย

1. ด้านบริบท (Context) ด้านบริบทของการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 สรุปได้ดังนี้

1.1 ด้านการเมือง ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นทางหลวงสายหลักระหว่างภาคที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการมาเป็นเวลายาวนานหลายสิบปี จนเกิดสภาพชำรุดเสียหายหนักมากมาหลายปีแล้ว กรมทางหลวงเองก็ได้ดูแลบำรุงรักษาสภาพเส้นทางมาตลอด และได้จัดทำแผนของบประมาณเพื่อซ่อมแซมบูรณะจากรัฐบาลมาตลอดหลายยุคหลายสมัยรัฐบาล แต่ก็ไม่ได้รับการพิจารณาเนื่องจากช่วงนั้นกระแสการเมืองขัดแย้งกันอย่างรุนแรง การพิจารณาจัดสรรงบประมาณลงสู่พื้นที่จึงไม่เป็นที่พอใจตามลำดับความสำคัญโดยแท้จริง จนกระทั่งมีการปฏิบัติอำนาจของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. เข้ามาดำเนินการบริหารประเทศส่งผลทำให้เกิดการอนุมัติงบประมาณให้กรมทางหลวง

เพื่อดำเนินโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาคที่มีสภาพความเสียหายทั่วประเทศ โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 4 ตลอดสายรวมถึง สายปราณบุรี – ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ด้วย

1.2 ด้านเศรษฐกิจ ปัจจุบันประเทศไทยได้เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและการลงทุนอย่างเสรี ทางหลวงหมายเลข 4 (AH 2) หรือถนนเพชรเกษม เป็นทางหลวงสายหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้ และเป็นโครงข่ายสำคัญในการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นสมาชิก AEC มีสภาพการจราจรที่คับคั่งและมีปริมาณรถบรรทุกหนักจำนวนมาก เมื่อได้รับการบูรณะปรับปรุงเส้นทางให้มีสภาพที่แข็งแรงสมบูรณ์ ปลอดภัย ก็จะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมและนำไปสู่การพัฒนาประเทศแบบยั่งยืน

1.3 ด้านสังคม ในช่วงระหว่างที่มีการดำเนินการก่อสร้างโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 นั้น การใช้เส้นทางอาจจะไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร การใช้ทางเชื่อมจุดเข้า-ออก จุดกัลป์รถต่างๆจะต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ ฝุ่นละอองและมลภาวะทางเสียงอาจเกิดผลกระทบต่อชุมชนสองข้างทางอยู่บ้าง แต่เมื่อโครงการฯ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จก็จะทำให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในการเดินทางสัญจรส่งผลดีต่อชุมชนและผู้ใช้เส้นทางโดยรวม

1.4 ด้านเทคโนโลยี จากการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีผู้คิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ สร้างเครื่องมือเครื่องจักรสำหรับใช้ในทางก่อสร้างและอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวก รวดเร็วปลอดภัย ประหยัด อีกทั้งลดขั้นตอนและเวลาในการก่อสร้างได้เป็นอย่างดี ส่งผลให้การก่อสร้างโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 สามารถดำเนินการก่อสร้างได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ

ปัจจุบันนี้การก่อสร้างบูรณะทางเดิมจะมีการออกแบบให้นำวัสดุเดิมมาปรับปรุงคุณภาพและนำกลับมาใช้ใหม่โดยใช้เทคโนโลยีที่เรียกว่า Pavement Recycling โครงการฯ นี้ ก็เช่นเดียวกันได้ใช้เทคโนโลยี Pavement Recycling มาใช้โดยเครื่องจักรชุด Recycling ที่ทันสมัย กระบวนการก็คือจะใช้เครื่องจักรชุด Milling ทำการขุดไสผิวทางเดิมออกก่อน จากนั้นก็ใช้เครื่องจักรชุด Recycling ทำการขุดลอกชั้นโครงสร้างทางเดิมที่ละชั้นจนถึงชั้น Sub grade (ชั้นงานดิน) แล้วทำการบดอัดชั้น Sub grade ใหม่ให้ได้ความหนาแน่นตามข้อกำหนด หากมี Soft Spot หรือจุดอ่อนตัวก็ให้ทำการแก้ไข จากนั้นก็นำวัสดุเดิมของแต่ละชั้นที่ขุดรื้อไปทำการปรับปรุงคุณภาพนำกลับมาใช้ใหม่ตามวิธีการก่อสร้างเป็นชั้นๆ ให้ได้ระดับตามรูปแบบและบดทับให้ได้ความหนาแน่นตามข้อกำหนด แล้วทำการปูผิวด้วย Asphaltic Concrete ต่อไป ซึ่งเป็นวิธีการก่อสร้างบูรณะทางที่ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในขณะนี้

2. ด้านปัจจัยนำเข้า (Input) ปัจจัยนำเข้าการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 สรุปได้ดังนี้

2.1 บุคลากร

2.1.1 บุคลากรตามสัญญาโครงการ มีผู้จัดการและผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ จำนวน 3 คน วิศวกร จำนวน 2 คน นายช่าง จำนวน 6 คน และธุรการ จำนวน 1 คน โดยมีการปฏิบัติงาน 7 วัน/สัปดาห์

2.1.2 บุคลากรที่ปฏิบัติงาน มีผู้จัดการและผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ จำนวน 7 คน วิศวกร จำนวน 4 คน นายช่าง จำนวน 12 คน และธุรการ จำนวน 1 คน โดยมีการปฏิบัติงาน 7 วัน/สัปดาห์

จากการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปรานบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ปัจจัยนำเข้าด้านบุคลากรตามสัญญาโครงการและบุคลากรที่ปฏิบัติงานจริง พบว่า ในการปฏิบัติงานจริงมีการใช้บุคลากรในการปฏิบัติงานมากกว่าที่กำหนดไว้ตามสัญญาโครงการโดยเฉลี่ยถึง 3 เท่า ซึ่งเป็นที่คาดหมายได้ว่าการดำเนินการก่อสร้างงานโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปรานบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ดำเนินการโดยบริษัท พระนครศรีอยุธยาพาณิชย์และอุตสาหกรรม จำกัด นั้นสามารถดำเนินการไปได้ด้วยดีมีความก้าวหน้าของผลงานตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ไม่มีปัญหาในเรื่องปัจจัยนำเข้าด้านบุคลากรแต่ประการใด

2.2 งบประมาณ ตามสัญญาที่ สท.1/16/2558 ลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2558 บริษัท พระนครศรีอยุธยาพาณิชย์และอุตสาหกรรม จำกัด เป็นผู้รับจ้างเหมางานโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปรานบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ค่างานตามสัญญาเป็นเงิน 553,742,325.00 บาท (เงินห้าร้อยห้าสิบล้านเจ็ดแสนสี่หมื่นสองพันสามร้อยยี่สิบห้าบาทถ้วน) ซึ่งในสัญญาระบุว่าผู้ว่าจ้างตกลงจะจ่ายเงินให้แก่ผู้รับจ้างเป็นรายเดือนตามงานที่ทำเสร็จจริง หากผู้รับจ้างมีความประสงค์จะขอส่งงาน โดยให้เบิกได้ไม่เกินเดือนละหนึ่งครั้ง

2.3 วัสดุอุปกรณ์ จากการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปรานบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ปัจจัยนำเข้าด้านวัสดุอุปกรณ์ตามสัญญาและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้จริง สรุปได้ว่า ผู้รับจ้างคือ บริษัทพระนครศรีอยุธยาพาณิชย์และอุตสาหกรรม จำกัด มีปัจจัยนำเข้าด้านวัสดุอุปกรณ์-เครื่องมือเครื่องจักรที่ทันสมัยครบถ้วนตามข้อกำหนดคุณสมบัติของผู้รับเหมางานก่อสร้างทางขั้นพิเศษของกรมทางหลวง ซึ่งจากการสังเกตพบว่าวัสดุอุปกรณ์-เครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้จริงบางรายการมีจำนวนมากกว่าที่กำหนดตามสัญญา ทำให้คาดการณ์ได้ว่าการดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปรานบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ระหว่าง กม. 241+708 - กม.277+000 ระยะทางยาวประมาณ 20.165 กิโลเมตร นั้นผู้รับจ้างสามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดีปราศจากปัญหาด้านวัสดุอุปกรณ์-เครื่องมือเครื่องจักร

2.4 เวลา แผนการปฏิบัติงาน กิจกรรมที่ 1 งาน Removal of existing structure เริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2558 แล้วเสร็จเดือนกรกฎาคม 2559 กิจกรรมที่ 2 งาน Earthwork เริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2558 แล้วเสร็จเดือนเมษายน 2559 กิจกรรมที่ 3 งาน Sub base and base courses เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2558 แล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2559 กิจกรรมที่ 4 งาน Surface courses เริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2558 แล้วเสร็จเดือนมกราคม 2560 กิจกรรมที่ 6 งาน Miscellaneous เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2559 แล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2560 และกิจกรรมที่ 7 งาน Safety administration during construction เริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2558 แล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2560

ผลการปฏิบัติงาน กิจกรรมที่ 1 งาน Removal of existing structure เริ่มเมื่อเดือนกันยายน 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม 2559 กิจกรรมที่ 2 งาน Earthwork เริ่มเมื่อเดือนธันวาคม 2558 ถึงเดือนธันวาคม 2558 กิจกรรมที่ 3 งาน Sub base and base courses เริ่มเมื่อเดือนกันยายน 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม 2559 กิจกรรมที่ 4 งาน Surface courses เริ่มเมื่อเดือนตุลาคม 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม 2559 กิจกรรมที่ 6 งาน Miscellaneous ยังไม่เริ่มปฏิบัติงาน และกิจกรรมที่ 7 งาน Safety administration during construction เริ่มเมื่อเดือนสิงหาคม 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม 2559

3. ด้านกระบวนการ (Process)

3.1 การสำรวจเบื้องต้น จากการสังเกตของผู้วิจัยถึงการสำรวจเบื้องต้นสรุปได้ว่าการสำรวจเบื้องต้นของการดำเนินการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาคสายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 นั้น เป็นการดำเนินการสำรวจตามสภาพเส้นทางเดิม ทำการเจาะสำรวจความเสียหายของถนนอย่างละเอียด โดยใช้เครื่องมือและเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อนำตัวอย่างไปวิเคราะห์หาสาเหตุของการเสียหาย แล้วนำไปออกแบบวิธีการก่อสร้างบูรณะต่อไป

3.2 การออกแบบก่อสร้าง จากการสังเกตของผู้วิจัยถึงการออกแบบก่อสร้างสรุปได้ว่าการดำเนินการออกแบบก่อสร้างถนน สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงเป็นผู้ออกแบบก่อสร้างตามมาตรฐานวิธีการทดลองของกรมทางหลวง เนื่องจากเป็นโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลัก จึงดำเนินการใช้แบบการก่อสร้างในรูปแบบเดิม เพราะพื้นผิวทางเดิมของถนนมีการชำรุดเสียหายมาก ซึ่งก่อนการปฏิบัติงานจึงต้องมีการเจาะสำรวจก่อนดำเนินการเพื่อจะได้ทำการแก้ไขปัญหาของชั้นโครงสร้างทางแต่ละชั้นให้ถูกต้องและตรงตามแบบมากที่สุด

3.3 การประเมินผลกระทบ จากการสังเกตของผู้วิจัยถึงการประเมินผลกระทบสรุปได้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการออกแบบ และรูปแบบถนนสำหรับโครงการในรายละเอียดที่มีความชัดเจน มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ข้อกำหนดต่างๆ ที่จะใช้ในการก่อสร้างเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้ได้รับผลกระทบที่เกี่ยวข้องตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการศึกษาตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อประเด็นต่างๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการต่อไป

3.4 การขออนุมัติโครงการ จากการสังเกตของผู้วิจัยถึงการขออนุมัติโครงการสรุปได้ว่าทางหลวงหมายเลข 4 สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 เป็นโครงข่ายทางหลวงต่อเนื่อง และเป็นเส้นทางหลักที่ใช้สัญจรลงสู่ภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งมีสภาพชำรุดเสียหายเสื่อมสภาพ เนื่องจากไม่ได้รับงบประมาณซ่อมบำรุงที่เพียงพอตามวงรอบการบำรุงรักษา ประกอบกับมีปริมาณการจราจรและปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเห็นชอบจัดสรรงบประมาณให้กระทรวงคมนาคมนำไปดำเนินการเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางบูรณะทางสายหลัก และอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน

3.5 การดำเนินการก่อสร้าง จากการสังเกตของผู้วิจัยถึงการดำเนินการก่อสร้างสรุปได้ว่าการดำเนินการก่อสร้างโครงการบริษัท พระนครศรีอยุธยาพาณิชย์และอุตสาหกรรม จำกัด ดำเนินการตามรูปแบบการก่อสร้าง ภายใต้การควบคุมการก่อสร้างของกรมทางหลวง อีกทั้งมีการดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการได้รับทราบข้อมูล ค่าชี้แจง และเหตุผล ตลอดจนได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่อโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการ ครอบคลุมแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ โดยการให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ อาทิ ความเป็นมาวัตถุประสงค์การดำเนินงาน รวมถึงประโยชน์ของโครงการ และผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายทราบอย่างต่อเนื่องตลอด

ระยะเวลาการศึกษาโครงการในวงกว้าง พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ และเว็บไซต์ เป็นต้น

4. ด้านผลผลิต (Product) ผลที่ได้จากการดำเนินโครงการทางด้านปริมาณและคุณภาพ และการประหยัดต้นทุน และด้านผลกระทบในทางบวกและทางลบ โดยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ควบคุมโครงการของรัฐ เจ้าหน้าที่บริษัทผู้รับจ้าง และประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณริมถนนที่ก่อสร้าง ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 สรุปได้ดังนี้

4.1 ผลที่ได้ (Outcome) จากการประเมินผลระหว่างดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ได้ผลผลิตด้านปริมาณและคุณภาพ ดังนี้

4.1.1 ปริมาณ ในการดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ได้กำหนดเป้าหมายเมื่อสิ้นสุดเดือนพฤษภาคม 2559 ต้องได้ปริมาณงานอย่างน้อย 9.25 กิโลเมตร หรือคิดเป็น 45.89% ของปริมาณงานทั้งหมด จากการสังเกตของผู้วิจัยถึงผลการดำเนินการพบได้ว่าเมื่อสิ้นสุดเดือนพฤษภาคม 2559 ผู้รับจ้างดำเนินการได้ปริมาณงาน 9.50 กิโลเมตร หรือคิดเป็น 47.11% ของปริมาณงานทั้งหมด ซึ่งหมายถึงผลการดำเนินงานของผู้รับจ้างเป็นไปตามกรอบระยะเวลา

4.1.2 คุณภาพ ตามข้อกำหนดในรูปแบบรายการละเอียดในสัญญาได้กำหนดคุณภาพของแต่ละชั้นงานไว้ดังนี้

1) รองพื้นทางเดิม Scarify ลึกไม่ต่ำกว่า 10 ซม. แล้วบดทับให้แน่นแห้ง >95% ตามมาตรฐานที่ ทล.-ท. 108/2517

2) 20 cm. Pavement Recycling Base ตามมาตรฐานที่ ทล.-ม. 213/2543 บดทับแน่นแห้งไม่น้อยกว่า 95% ของความหนาแน่นแห้งสูงสุดตามมาตรฐานที่ ทล.-ม. 108/2517 มีค่า Unconfined Compressive Strength ที่อายุ 7 วันไม่น้อยกว่า 24.5 Ksc.

3) 10 cm. Asphaltic Concrete Bound Base

4) 5 cm. Asphaltic Concrete Wearing Course

ซึ่งจากการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานแล้วปรากฏว่าผู้รับจ้างฯ ดำเนินการก่อสร้างผลงานแต่ละชั้นงานใช้ได้ตามข้อกำหนด

4.2 ผลกระทบ (Impact)

4.2.1 ด้านผลกระทบทั่วไป ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในการเดินทางไปทำงาน การเดินทางของนักเรียน นักศึกษาต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น รองลงมาคือ ความไม่สะดวกในการเดินทาง และการขนส่งสินค้า ผลผลิตทางการเกษตรออกสู่ตลาดต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผลผลิต ซึ่งผู้รับจ้างฯ ก็ได้บรรเทาปัญหาผลกระทบดังกล่าวโดยการเริ่มงานให้ช้ากว่าปกติในช่วงเช้า และเลิกงานให้เร็วขึ้นในช่วงเย็น เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปเรียนของนักเรียนนักศึกษาและผู้ที่จะเดินทางไปทำงานทั้งไปและกลับ

4.2.2 ด้านผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบระหว่างก่อสร้างถนนทำให้การจราจรติดขัด และป้ายเตือนการก่อสร้าง ป้ายบอกการจราจรไม่ชัดเจน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งผู้รับจ้างฯ ก็ได้บรรเทาปัญหาผลกระทบด้านจราจรติดขัดโดยการหยุดทำการก่อสร้างช่วงเวลาที่การจราจรติดขัดมากๆ และประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่มาช่วยอำนวยความสะดวก ส่วนป้ายจราจรระหว่างก่อสร้างก็ได้จัดทำป้ายสำรองไว้กรณีชำรุดเสียหายก็สามารถเปลี่ยนได้ทันที และติดตั้งเพิ่มให้ถี่ขึ้นทั้งป้ายเตือนและสัญญาณไฟกระพริบ

4.2.3 ด้านผลกระทบต่อชุมชน ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในการก่อสร้างถนนมีการปิดกั้นถนน ปิดจุดกัลล์รถ ทำให้ต้องกัลล์รถไกล และการก่อสร้างถนนขัดขวางทางเข้า-ออกที่พักออาศัย หรือสถานที่ราชการและสถานประกอบการ ซึ่งผู้รับจ้างฯ ก็ได้บรรเทาปัญหาผลกระทบต่อชุมชนโดยการจัดชุดรถเกรต รถบด ไม้ค้อยเคลียร์พื้นที่จุดเข้า-ออก สถานที่ราชการ สถานประกอบการ ร้านค้า ที่พักออาศัย อยู่ตลอดเวลาหรือเมื่อมีการร้องขอ ส่วนจุดกัลล์รถนั้นผู้รับจ้างฯ ก็จะปิดทำการก่อสร้างเป็นช่วงๆ ระหว่างช่วงที่มีจุดกัลล์รถเดิมอยู่แล้ว

4.2.4 ด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในการก่อสร้างถนนทำให้ร้านค้า บิมน้ำมัน ค่าขายลำบาก บางรายอาจต้องหยุดกิจการชั่วคราว และการก่อสร้างถนนทำให้นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาเที่ยวลดลง ซึ่งผู้รับจ้างฯ ก็ได้แก้ไขบรรเทาปัญหาผลกระทบต่อบิมน้ำมันโดยการสร้างทางเชื่อมชั่วคราวให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้า-ออกได้ตลอดเวลา

4.2.5 ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากเกิดความรู้สึกเดือดร้อนรำคาญจากฝุ่นละอองฟุ้งกระจายที่เพิ่มขึ้น รองลงมาคือ เกิดเสียงดังรบกวนจากเครื่องจักรที่ก่อสร้างถนน และเกิดมลภาวะทางอากาศจากควันไอเสียของเครื่องจักร ซึ่งผู้รับจ้างฯ ก็ได้บรรเทาปัญหาฝุ่นละอองฟุ้งกระจายโดยการเพิ่มเที่ยวและจำนวนรถน้ำเพื่อฉีดพรมน้ำดับฝุ่น ส่วนปัญหาเสียงดังและควันไอเสียของเครื่องจักรก็ได้จัดทีมช่างเพื่อทำการตรวจเช็คเครื่องจักร เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องเปลี่ยนไส้กรองเครื่องกรองอากาศ ตามระยะเวลาอายุการใช้งาน

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยผู้วิจัยนำมาอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้ดังนี้

1. ด้านบริบท พบว่า ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นทางหลวงสายหลักระหว่างภาคที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการมาเป็นเวลายาวนานหลายสิบปีจนเกิดสภาพชำรุดเสียหายหนักมากมาหลายปีแล้ว จนกระทั่งมีการปฏิบัติดีดีอำนาจของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. เข้ามาดำเนินการบริหารประเทศส่งผลดีทำให้เกิดการอนุมัติงบประมาณให้กรมทางหลวงเพื่อดำเนินโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาคที่มีสภาพความเสียหายทั่วประเทศ โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 4 ตลอดสายรวมถึง สายปรานบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ด้วย อีกทั้งทางหลวงหมายเลข 4 (AH 2) หรือถนนเพชรเกษม เป็นทางหลวงสายหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้ และเป็นโครงข่ายสำคัญในการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นสมาชิก AEC มีสภาพการจราจรที่คับคั่งและมีปริมาณรถบรรทุกหนักจำนวนมาก เมื่อได้รับการบูรณะปรับปรุงเส้นทางให้มีสภาพที่แข็งแรงสมบูรณ์ปลอดภัย ก็จะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมและนำไปสู่การพัฒนาประเทศแบบยั่งยืน แต่ในช่วงระหว่างดำเนินการก่อสร้างถนนการใช้เส้นทางอาจจะไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร การใช้

ทางเชื่อมจุดเข้า-ออก จุดกลับรถต่างๆ จะต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ ฝุ่นละอองและมลภาวะทางเสียงอาจเกิดผลกระทบต่อชุมชนสองข้างทางอยู่บ้าง แต่เมื่อโครงการฯได้ดำเนินการแล้วเสร็จก็จะทำให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยในการเดินทางสัญจรส่งผลดีต่อชุมชนและผู้ใช้เส้นทางโดยรวม แต่จากการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีผู้คิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ สร้างเครื่องมือเครื่องจักรสำหรับใช้ในงานก่อสร้างทางและอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด อีกทั้งลดขั้นตอนและเวลาในการก่อสร้างได้เป็นอย่างดี ส่งผลให้การก่อสร้างโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 สามารถดำเนินการก่อสร้างได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับแนวคิดของ Stufflebeam (1971) ได้ศึกษาการประเมินตามรูปแบบ CIPP model เป็นการประเมินบริบท ซึ่งเกี่ยวข้องกับความต้องการจำเป็นของผู้ได้รับผลประโยชน์ (beneficiaries' needs) สินทรัพย์ (assets) ที่มี และปัญหา (problems) ภายใต้บริบทสิ่งแวดล้อมในการประเมิน ซึ่งรวมถึงการเมืองในการประเมิน (political dynamics) ด้วย โดยการประเมินบริบทจะเกี่ยวข้องกับ core values ในการกำหนดเป้าหมาย (Goal-setting tasks) สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุริยา ศรีวังพล (2554) ได้ประเมินโครงการการปฏิบัติการเกษตรกรรมที่ดีของโรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ด้านบริบทหรือสภาวะแวดล้อม (Context) พบว่า มีความจำเป็นในการจัดทำโครงการการปฏิบัติการเกษตรที่ดีของโรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ประจำปีงบประมาณ 2553 - 2554 ซึ่งวัตถุประสงค์และเป้าหมายโครงการมีความเหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์วิสัยทัศน์ พันธกิจ และนโยบายของโรงงานยาสูบ และมีความเป็นไปได้ในการดำเนินการสูง สอดคล้องกับงานวิจัยของ ศุภวิชญ์ อินทร์ทอง และ อภิเดช สุกุลณิยา (2555) ได้ประเมินโครงการก่อสร้างทางหลวงโดยใช้ทฤษฎี CIPP MODEL พร้อมทั้งใช้ EIA ในการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินการปฏิบัติงานของผู้จัดทำโครงการและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ จากการประเมินพบว่าโครงการก่อสร้างทางหลวงในจังหวัดเชียงใหม่มีผลการประเมินโดยใช้ทฤษฎี CIPP MODEL โดยรวมการประเมินด้านบริบทมีผลการประเมินอยู่ในระดับดี

2. ด้านปัจจัยนำเข้า พบว่า บริษัท พระนครศรีอยุธยาพาณิชย์และอุตสาหกรรม จำกัด เป็นผู้รับจ้างในการจัดทำโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี-ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 ซึ่งมีบุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ และใช้เวลาในการดำเนินโครงการที่เหมาะสม การดำเนินการครั้งนี้เป็นการปรับปรุงผิวทางพื้นทางเดิมโดยการนำวัสดุพื้นทางเดิมมาปรับปรุงคุณภาพให้ได้มาตรฐานแล้วนำกลับมาใช้ใหม่ เป็นการนำวัสดุมาใช้อย่างประหยัด คุ่มค่า ลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ทางที่ปรับปรุงคุณภาพแล้วมีความแข็งแรง สามารถรองรับการใช้งานได้เป็นอย่างดี ภายใต้ระยะเวลาการก่อสร้าง 690 วัน เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชน/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามมาตรการของกรมทางหลวง แสดงให้เห็นว่าการประเมินโครงการตามรูปแบบของ CIPP model เป็นรูปแบบที่น่าสนใจ เพราะมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้สารสนเทศมาใช้ประกอบการตัดสินใจทั้งระบบเพื่อนำไปวางแผนกำหนดโครงสร้างโครงการ สอดคล้องกับแนวคิดของ สุทัศน์ รัตนเกื้อกังวาน (2556, หน้า 68-69) กล่าวว่า การปฏิบัติตามโครงการเป็นกระบวนการที่กล่าวถึงการปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทั้งในด้านการจัดหา และใช้วัสดุ บุคลากร งบประมาณ เวลา เทคนิควิธี และกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้บรรลุสำเร็จตามจุดประสงค์ของโครงการ การปฏิบัติในด้านต่างๆ เหล่านี้ถือว่าเป็นวิถีทาง (Means) ที่จะนำไปสู่เป้าหมายของโครงการ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ยุภาภรณ์ นวลภูมิวัน (2553, หน้า 84-87) ได้ศึกษาความพึงพอใจเกี่ยวกับโครงการ

ก่อสร้างถนน ปีงบประมาณ 2551 ของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอแกดำที่มีต่อองค์การบริหารส่วนจังหวัดมหาสารคาม ผลการวิจัยพบว่า ระดับความพึงพอใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างถนน ปีงบประมาณ 2551 ของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอแกดำที่มีต่อองค์การบริหารส่วนจังหวัดมหาสารคาม โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งสามารถเรียงลำดับได้คือ ด้านความสะดวกที่ได้รับ คุณภาพของบริการที่ได้รับ ด้านข้อมูลที่ได้รับ และด้านระยะเวลาในการดำเนินการ สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุรียา ศรีวังพล (2554) ได้ประเมินโครงการการปฏิบัติการเกษตรกรรมที่ดีของโรงงานยาสูบ กระทรวงการคลังในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ด้านปัจจัยเบื้องต้นหรือปัจจัยนำเข้า (Input) พบว่า หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการมีความสามารถและความพร้อมทั้งด้านบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์และข้อมูลข่าวสาร มีความเพียงพอเหมาะสมต่อการดำเนินงานโครงการการปฏิบัติการเกษตรกรรมที่ดีของการเพาะปลูกยาสูบเป็นอย่างยิ่ง

3. ด้านกระบวนการ พบว่า ก่อนดำเนินโครงการผู้รับผิดชอบโครงการมีการสำรวจความเสียหายของทางหลวง เพื่อดำเนินการออกแบบก่อสร้างถนนภายใต้การออกแบบตามหลักวิศวกรรมของสำนักสำรวจและออกแบบกรมทางหลวงแล้วเสนอโครงการต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อขออนุมัติโครงการ เมื่อโครงการได้รับการอนุมัติเรียบร้อยแล้วผู้รับผิดชอบโครงการดำเนินการก่อสร้างดำเนินการตามรูปแบบการก่อสร้าง ภายใต้การควบคุมของกรมทางหลวง อีกทั้งมีการดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการได้รับทราบข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผล ตลอดจนได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่อโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการศึกษา แสดงให้เห็นว่าการประเมินโครงการตามรูปแบบของ CIPP model เป็นรูปแบบที่น่าสนใจ เพราะมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้สารสนเทศมาใช้ประกอบการตัดสินใจทั้งระบบเพื่อนำไปปฏิบัติและทบทวนโครงการ สอดคล้องกับแนวคิดของ วิโรจน์ สารรัตน์ (2554, หน้า 166-167) กล่าวว่า รูปแบบการประเมิน CIPP model เป็นรูปแบบที่น่าสนใจ เพราะมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้สารสนเทศมาใช้ประกอบการตัดสินใจทั้งระบบ คือ เพื่อการวางแผนกำหนดโครงสร้าง นำไปปฏิบัติและทบทวนโครงการ ซึ่งการประเมินกระบวนการเป็นการประเมินเพื่อหาข้อบกพร่องของการดำเนินโครงการที่จะใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนา แก้ไข ปรับปรุง ให้การดำเนินการช่วงต่อไปมีประสิทธิภาพมากขึ้น และเป็นการตรวจสอบกิจกรรม เวลา ทรัพยากรที่ใช้ในโครงการ ภาวะผู้นำ การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ โดยมีการบันทึกไว้เป็นหลักฐานทุกขั้นตอน การประเมินกระบวนการนี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการค้นหาจุดเด่น หรือจุดแข็ง (Strengths) และจุดด้อย (Weakness) ของนโยบาย/แผนงาน/โครงการ ซึ่งมักจะไม่สามารถศึกษาได้ภายหลังจากสิ้นสุดโครงการแล้ว สอดคล้องกับงานวิจัยของ ศุภวิทย์ อินทร์ทอง และอภิเดช สกุลณียา (2555) ได้ประเมินโครงการก่อสร้างทางหลวงโดยใช้ทฤษฎี CIPP MODEL พร้อมทั้งใช้ EIA ในการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินการปฏิบัติงานของผู้จัดทำโครงการและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ จากการประเมินพบว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงในจังหวัดเชียงใหม่มีผลการประเมินโดยใช้ทฤษฎี CIPP MODEL โดยรวมการประเมินด้านกระบวนการมีผลการประเมินอยู่ในระดับดี สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุทัศน์ บานเย็น (2555) ได้ประเมินผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประจำปี งบประมาณ 2554 ของเทศบาลตำบลปึงไค้ง อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประจำปี งบประมาณ 2554 ของเทศบาลตำบลปึงไค้ง มีค่าเฉลี่ยรวมจากการประเมินทั้ง 4 ด้าน โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนอยู่

ในระดับมาก และเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเทศบาลตำบลปึงโค้ง ในปีงบประมาณต่อไปคือ เทศบาลควรมีการดำเนินการตรวจสอบโครงการหรือกิจกรรมด้านนี้ให้เป็นปัจจุบัน และสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระเบียบ วิธีการ ขั้นตอน ในการดำเนินงานโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานให้กับประชาชน ตลอดจนสนับสนุนให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบการดำเนินงานทุกขั้นตอน

4. ด้านผลผลิต พบว่า การดำเนินโครงการตามระยะเวลาที่ผ่านมาเป็นไปตามแผนงาน ระยะเวลา และขั้นตอนในการดำเนินการตามกรอบได้เป็นอย่างดี มีคุณภาพและมาตรฐาน การก่อสร้างตามหลักวิชาการ ซึ่งการดำเนินโครงการนี้เป็นการเพิ่มศักยภาพการคมนาคมให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ส่งเสริมการขยายตลาดทางการค้าและการท่องเที่ยว กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพทางหลวง เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย แต่ยังมีผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างดำเนินโครงการด้านฝุ่นละออง เสียง ความสั่นสะเทือน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ชำนาญพื้นที่ ซึ่งทางบริษัทผู้รับผิดชอบโครงการก็ได้มีมาตรการเพื่อควบคุมและป้องกันปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี แสดงให้เห็นว่าการจะทราบถึงผลผลิตของโครงการจะต้องทำการประเมินผลโครงการเพราะการประเมินผลโครงการเป็นกระบวนการที่มุ่งแสวงหาคำตอบว่าโครงการที่จะดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ มีปัญหาอุปสรรคหรือผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบอย่างไรบ้าง ผลที่ได้จากการประเมินนั้นสามารถนำไปใช้ประโยชน์ประกอบการตัดสินใจในการบริหารโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ หรือโครงการที่จะดำเนินการต่อไปในอนาคตให้เกิดประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นไป สอดคล้องกับแนวคิดของ สมคิด พรหมจ้อย (2550, หน้า 37) กล่าวว่า การประเมินโครงการเป็นการตรวจสอบความก้าวหน้าของโครงการหรือแผนงาน ตลอดจนการพิจารณาผลสัมฤทธิ์ของโครงการหรือแผนงานนั้นๆ ว่ามีมากน้อยเพียงใด การประเมินผลเป็นกระบวนการบ่งชี้ถึงคุณค่าของโครงการ/แผนงาน กล่าวคือ แผนงาน/โครงการที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ได้ผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการและแผนงานหรือไม่เพียงใด ทำได้ทั้งการประเมินก่อนเริ่มโครงการ การประเมินกำลังดำเนินการอยู่ และการประเมินผลแผนงาน/โครงการหลังจากการดำเนินงานได้สิ้นสุดแล้ว สอดคล้องกับงานวิจัยของ NOVA Scotia (2001 อ้างถึงใน สุมิตร พูนมะณี, 2551, หน้า 21) ได้ศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางด่วนในปี 2001 ผลการวิจัยพบว่า ชาวเมือง NOVA Scotia รู้สึกว่าการให้บริการทางด่วนมีความสำคัญอย่างไรก็ตามระดับความสำคัญต่อการได้รับบริการทางด่วนได้ลดลงนับแต่ปี 2000 อ้างถึงการสำรวจความพึงพอใจในปีดังกล่าว โดยสิ่งที่ประชาชนเห็นว่าควรปรับปรุงที่สำคัญ ได้แก่ การออกแบบทางด่วน ความยาวของช่องผ่านจราจร การกำจัดน้ำแข็งและหิมะ สะพานต่างๆ จำนวนช่องผ่านจราจร การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการนี้ทำให้กรมการคมนาคมและบริการชุมชนได้รับประโยชน์หลายด้าน กล่าวคือ เพื่อสนับสนุนกรมการคมนาคมฯ ให้พบแนวทางปรับปรุงให้บริการ เช่น การสร้างสูตรบริการมาตรฐาน รายงานผลการปฏิบัติการกิจของกรมการคมนาคมฯ ในพื้นที่ประชาชนผู้รับบริการรู้สึกพอใจในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1. ผู้ควบคุมโครงการควรแนะนำช่องทางการติดต่อเสนอความคิดเห็นชี้แนะแนวทางและข้อร้องเรียน เช่น จุดบริการประชาชน อินเทอร์เน็ต ฯลฯ สำหรับประชาชน ที่ได้รับความไม่สะดวกในการก่อสร้าง เพื่อโครงการฯ จะได้แก้ไขปัญหาคือต่อไป

2. ผู้ควบคุมโครงการต้องคอยตรวจตราป้ายเตือน สัญญาณไฟจราจร รวมทั้งอุปกรณ์ส่องสว่างให้สามารถใช้งานได้อยู่เสมอ หากพบข้อบกพร่องหรือชำรุดเสียหายควรรีบดำเนินการแก้ไขทันที

3. หน่วยงานผู้ควบคุมโครงการควรมีการรายงานความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้าง พร้อมสื่อประชาสัมพันธ์การดำเนินงานของกรมทางหลวง เพื่อให้ประชาชนทราบถึงภารกิจความรับผิดชอบ และนโยบายที่ดำเนินการแจกจ่ายให้กับหน่วยงานราชการต่างๆ และติดประกาศไว้ในที่ผู้คนสัญจรไป - มา และประชาชนสามารถติดตามได้

4. ผู้ควบคุมโครงการควรจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร รวมทั้งขอความอนุเคราะห์จากเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว เพื่ออำนวยความสะดวกและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในช่วงการดำเนินการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนทั่วไป

5. หน่วยงานผู้ควบคุมโครงการควรมีการเชิญประชาชนและหน่วยงานในพื้นที่ร่วมประชุม เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น เสนอแนะแนวทางให้เกิดความสอดคล้องกับวิถีชุมชนและประเพณี ขนบธรรมเนียมของท้องถิ่น รวมถึงร่วมหารือแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการดำเนินการโครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 เพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินการให้เกิดความพึงพอใจกับประชาชนผู้ใช้ทางมากยิ่งขึ้น

2. ควรมีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่โครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค สายปราณบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ ตอน 1 เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน ปัญหา และผลกระทบ เพื่อให้ได้แนวทาง การแก้ไขปัญหาโครงการในอนาคตต่อไปให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- กรมทางหลวง. (2555). แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2555-2559. สืบค้นเมื่อ ตุลาคม 25, 2558 จาก <http://www.doh.go.th/>
- _____. (2558). แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน
คมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- ยุภาภรณ์ นวลภูมิจันทร์. (2553). ความพึงพอใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างถนน ปิงปประมาณ 2551
ของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอแกดำที่มีต่อองค์การบริหารส่วนจังหวัดมหาสารคาม.
การค้นคว้าอิสระปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.
- วิโรจน์ สารรัตน์. (2554). การวิจัยทางการบริหารการศึกษา แนวคิดและกรณีศึกษา. กรุงเทพฯ:
อักษราพัฒนา.
- ศุภวิชญ์ อินทร์ทอง, และอภิเดช สุกุลณียา. (2555). การประเมินโครงการก่อสร้างทางหลวงโดยใช้
ทฤษฎี CIPP MODEL พร้อมทั้งใช้ EIA ในการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการ.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สมคิด พรหมจ้อย. (2550). เทคนิคการประเมินโครงการ (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: จตุพรดีไซน์.
- สุทัศน์ รัตนเกื้อกั้วาน. (2556). การบริหารโครงการ: เครื่องมือและเทคนิคในการบริหารโครงการ.
กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุทัศน์ บานเย็น. (2555). ประเมินผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประจำปี
งบประมาณ 2554 ของเทศบาลตำบลปิงโค้ง อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สุมิตร พูนมะณี. (2551). การศึกษาความเดือดร้อนของประชาชนเนื่องจากการก่อสร้างถนน
โครงการของรัฐในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัย
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- สุรียา ศรีวิงพล. (2554). การประเมินโครงการการปฏิบัติการเกษตรกรรมที่ดีของโรงงานยาสูบ
กระทรวงการคลัง ในเขตจังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง. (2558). ข้อมูลทางหลวง. สืบค้นเมื่อ ตุลาคม 25, 2558, จาก
<http://www.doh.go.th/>
- Stufflebeam, D.L ed.al. (1971). Educational Evaluation and Decision Making. Itasca,
Ill: Peacock.