



การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า  
ของเทศบาลนครขอนแก่น  
PUBLIC PARTICIPATION IN THE IMPLEMENTATION OF THE LIGHT RAIL  
TRANSIT PROJECT OF KHON KAEN MUNICIPALITY

พระมหาวรพงศ์ กุศลชัย (มหาจันทร์)

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
พุทธศักราช ๒๕๖๒



การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของ  
เทศบาลนครขอนแก่น

พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย (มหาจันทร)

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
พุทธศักราช ๒๕๖๒

(ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย)



# Public Participation in the Implementation of the Light Rail Transit Project of Khon Kaen Municipality

Phramaha Worapong Kusalajayo (Mahachan)

A Research Paper Submitted in Partial Fulfillment of  
the Requirements for the Degree of  
Master of Public Administration

Graduate School  
Mahachulalongkornrajavidyalaya University  
C.E. 2019

(Copyright by Mahachulalongkornrajavidyalaya University)



บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย อนุมัติให้นับสารนิพนธ์  
เรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

(พระมหาสมบุญ วุฑฒิกร, รศ.ดร.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการตรวจสอบสารนิพนธ์

(ผศ.ดร.รัฐพล เย็นใจมา)

ประธานกรรมการ

(รศ. ว่าที่ พ.ต. ดร.สวัสดิ์ จิรัฎฐิติกาล)

กรรมการ

(รศ.ดร.สุรพล สุษะพรหม)

กรรมการ

(รศ.ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)

กรรมการ

(รศ.ดร.สุรินทร์ นียมางกูร)

กรรมการ

คณะกรรมการควบคุมสารนิพนธ์

รศ.ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง

ประธานกรรมการ

รศ.ดร.สุรินทร์ นียมางกูร

กรรมการ

ชื่อผู้วิจัย

(พระมหาพรพงศ์ กุศลชโย)

**ชื่อสารนิพนธ์** : การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

**ผู้วิจัย** : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย

**ปริญญา** : รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

**คณะกรรมการควบคุมสารนิพนธ์**

: รศ. ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง, พธ.บ. (การบริหารรัฐกิจ), ศศ.ม. (การจัดการการพัฒนาสังคม), รป.ด. (รัฐประศาสนศาสตร์)

: รศ. ดร.สุรินทร์ นิยมางกูร, วท.บ. (วิทยาศาสตร์ทั่วไป), M.S. (Statistics), วท.ม. (สถิติประยุกต์), Ph.D. (Development Administration)

**วันที่สำเร็จการศึกษา** : ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๓

## บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ ๑. เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ๒. เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ๓. เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และแนวทางพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

ดำเนินการวิจัยแบบผสมวิธี โดยการวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามซึ่งมีความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ ๐.๙๖๒ สืบมาจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จำนวน ๓๙๙ คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการทดสอบค่าเอฟ ด้วยวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวกรณีตัวแปรต้นตั้งแต่ ๓ กลุ่มขึ้นไป เมื่อพบว่า มีความแตกต่างจะทำการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด และการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน ๑๒ คน และใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหาเชิงพรรณนา

### ผลการวิจัยพบว่า

๑. ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = ๓.๑๖$ , S.D. = ๐.๔๗๑) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น อยู่ในระดับมาก คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ( $\bar{x} = ๓.๕๒$ , S.D. = ๐.๖๓๓) ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ( $\bar{x} = ๓.๑๘$ , S.D. = ๐.๕๑๓) ด้านการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ ( $\bar{x} = ๓.๐๘$ , S.D. = ๐.๕๖๒) ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ( $\bar{x} = ๒.๘๗$ , S.D. = ๐.๖๑๖) อยู่ในระดับปานกลาง

๒. ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลพบว่า ประชาชนที่มีอายุ ระดับ

การศึกษา อาชีพต่าง และรายได้ต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการรถไฟของเทศบาลนครขอนแก่นแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย ส่วนประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการรถไฟของเทศบาลนครขอนแก่นไม่แตกต่าง จึงปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

๓. ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ๑) ประชาชนในท้องถิ่นให้ความร่วมมือกับเทศบาลดี แต่ปัญหาจะติดที่ระบบราชการส่วนกลาง ๒) เวทีการมีส่วนร่วมของประชาชนยังมีน้อยอยู่ เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรในเทศบาลนครขอนแก่น ๓) การตัดสินใจส่วนใหญ่อยู่ที่ดุลพินิจของผู้บริหารโครงการฯ ส่วนประชาชนเป็นผู้รับฟังความคิดเห็นและเสนอปัญหา

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟของเทศบาลนครขอนแก่น ๑) ประชาชนเห็นด้วย และอยากมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ดังนั้นเทศบาลควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น เพื่อที่ประชาชนจะได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจมากกว่านี้ ๒) เทศบาลนครขอนแก่นควรรับฟังปัญหาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น และนำข้อเสนอแนะไปพัฒนาโครงการ

**Research Paper Title** : Public Participation in the Implementation of  
the Light Rail Transit Project of Khon Kaen Municipality  
**Researcher** : Phramaha Worapong Kusalajayo (Mahachan)  
**Degree** : Master of Public Administration  
**Thesis Supervisory Committee**  
: Assoc. Prof. Dr. Kiattisak Suklueang,  
B.A. (Public Administration),  
M.A. (Social Development Management),  
D.P.A. (Public Administration)  
: Assoc. Prof. Dr. Surin Niyamangkun,  
B.A. (Applied Statistics), M.S.(Statistics),  
Ph.D. (Development Administration)  
**Date of Graduation** : March 12, 2020

### **Abstract**

The objectives of this research were: 1. to study public participation in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality, 2. to compare the public participation in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality and 3. to study problems obstacles suggestions and development guidelines for public participation in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality.

Methodology was the mixed methods: the quantitative research collected data with questionnaires which have the whole confidence value equal to 0.962 from 399 samples who were people at People in Khon Kaen Municipality area the data were analyzed by frequency, percentage, mean and standard deviation. t-test and testing the F- value with one-way analysis of variance. In the case of 3 or more paired variables, when there were differences, the comparison of the mean difference is paired by the least significant difference method. qualitative research collected data from 12 key informants by in-depth interview and analyzed data by descriptive interpretation.

#### **Findings of the research were as follows:**

1. The level of public participation in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality, by overall was at moderate level ( $\bar{X} = 3.16$ ,  $SD. = 0.471$ ) Each aspect was also at moderate level, namely, people participated in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality was at moderate level, the participation in decision making was at

high level ( $\bar{x} = 3.52$ , S.D. = 0.633) , while the participation in the operation was at moderate level ( $\bar{x} = 3.18$ , S.D. = 0.513), the participation in receiving benefits was at moderate level ( $\bar{x} = 3.08$ , S.D. = 0.562) and the participation in the project evaluation was at moderate level ( $\bar{x} = 2.87$ , S.D. = 0.616) respectively.

2. The comparison of public participation in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality, classified by personal factors, indicated that people with different age, educational level, occupations and different income participated in the management at different level with statistical significance at 0.05, therefore, accepting the set research hypotheses. For people with different sex participated in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality at no different level, rejecting the research hypothesis.

3. Problems and obstacles of public participation in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality were that; 1) The local people cooperate well with the Municipality, but problems will stick to the central bureaucracy, 2) The participation of the people still little compared to the population in Khon Kaen municipality, 3) The most decisions are made by the discretion of project managers, while the people listen to the opinions and propose the problems.

Suggestions for public participation in the implementation of the light rail transit project of Khon Kaen Municipality were that: 1) People agree and to participate in the decision making, so the Municipality should provide a forum for people to be more participated in the decision making. 2) Khon Kaen Municipality should listen to the problem of the impact that will occur, and use the suggestions to develop the project.



## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ เรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ประสบความสำเร็จ ได้รับความอนุเคราะห์ ให้คำปรึกษา แนะนำและช่วยเหลือจากบุคคลหลายฝ่าย ซึ่งผู้วิจัยขอระบุนามเพื่อแสดงความขอบคุณไว้

ผู้วิจัยขอเจริญพรขอบคุณ รศ.ดร.สุรพล สุยะพรหม ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ ที่บริหารการจัดการและให้ข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการเรียนการสอนและพัฒนาความรู้ จนทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอเจริญพรขอบคุณ รศ.ดร. เกียรติศักดิ์ สุขเหลือ รองคณบดีคณะสังคมศาสตร์ ฝ่ายวิชาการ ประธานกรรมการควบคุมสารนิพนธ์, รศ.ดร.สุรินทร์ นิยมามกูร กรรมการควบคุมสารนิพนธ์ และคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ช่วยให้คำแนะนำในเรื่องต่างๆ แก่ผู้วิจัยมาตั้งแต่ต้นจนสารนิพนธ์นี้จบบริบูรณ์

ขอเจริญพรขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง ๕ ท่าน คือ ผศ.ดร.รัฐพล เย็นใจมา ผศ.ดร.ธิดาวิภา หน่มมี ผศ.ดร.อนวัต กระสังข์ อาจารย์ ดร.เชษฐพันธ์ อรชุน อาจารย์กลอยใจ ชวนศรีไพบุลย์ ผู้ทรงคุณวุฒิจากมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี จังหวัดจันทบุรี ที่ได้กรุณาเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจแบบเครื่องมือเพื่อใช้ในการวิจัย พร้อมทั้งให้คำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขแบบเครื่องมือให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอเจริญพรขอบคุณ ท่านธีระศักดิ์ ชีมายุพันธ์ นายกเทศมนตรีนครขอนแก่นที่เมตตาอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลเพื่อศึกษาการวิจัย ท่านสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย รองคณบดีฝ่ายบริหารวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น และประธานชุมชนในเขตเทศบาลนครขอนแก่นที่ท่านให้ความอนุเคราะห์ในการให้ข้อมูลในการให้สัมภาษณ์ และยังให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามอย่างดียิ่ง และตลอดจนเพื่อนนิสิตทุกรูป/คนที่มีส่วนช่วยเหลือในด้านการเรียนและให้กำลังใจในการทำสารนิพนธ์

คุณงามความดีที่เกิดจากการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้ ขอยกคุณความดีนี้บูชาแด่องค์สมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้า พร้อมทั้งขอน้อมถวายเป็นพุทธบูชา ธรรมบูชา สังฆบูชา ขออานิสงส์ทั้งปวงจงดลบันดาลให้ ให้มารดา บิดา ครู อุปัชฌาย์ อาจารย์ ผู้ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ ตลอดจนผู้ที่มีบุญคุณที่ช่วยส่งเสริมสนับสนุนเป็นกำลังใจ จนทำให้การศึกษาครั้งนี้ประสบผลสำเร็จได้ตามความมุ่งหวังและตั้งใจ

พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย

๙ มีนาคม ๒๕๖๓

## สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญแผนภาพ	ฎ
<b>บทที่ ๑    บทนำ</b>	
๑.๑    ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
๑.๒    คำถามการวิจัย	๔
๑.๓    วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๔
๑.๔    ขอบเขตการวิจัย	๔
๑.๕    สมมติฐานการวิจัย	๕
๑.๖    นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย	๖
๑.๗    ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๗
<b>บทที่ ๒    แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	
๒.๑    แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม	๘
๒.๒    แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารงานของเทศบาล	๒๐
๒.๓    โครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๒๑
๒.๔    ข้อมูลบริบทเรื่องที่วิจัย	๔๑
๒.๕    งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๔๗
๒.๖    กรอบแนวคิดการวิจัย	๕๙
<b>บทที่ ๓    วิธีดำเนินการวิจัย</b>	
๓.๑    รูปแบบการวิจัย	๖๐
๓.๒    ประชากร กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	๖๐
๓.๓    เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	๖๓
๓.๔    การเก็บรวบรวมข้อมูล	๖๕
๓.๕    การวิเคราะห์ข้อมูล	๖๖

## สารบัญ (ต่อ)

	เรื่อง	หน้า
บทที่ ๔	<b>ผลการวิเคราะห์ข้อมูล</b>	
	๔.๑ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	๖๘
	๔.๒ ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๗๑
	๔.๓ ผลวิเคราะห์การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	๗๖
	๔.๔ ผลการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๑๐๑
	๔.๕ ผลจากการสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๑๐๓
	๔.๖ องค์กรความรู้	๑๑๔
บทที่ ๕	<b>สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ</b>	
	๕.๑ สรุปผลการวิจัย	๑๑๘
	๕.๒ อภิปรายผลการวิจัย	๑๒๒
	๕.๓ ข้อเสนอแนะ	๑๒๗

## สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
<b>บรรณานุกรม</b>	
<b>ภาคผนวก</b>	
ภาคผนวก ก	หนังสือขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
	๑๓๕
ภาคผนวก ข	ผลการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม
	๑๔๑
ภาคผนวก ค	หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลการวิจัยเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม
	๑๔๕
ภาคผนวก ง	ผลการหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability) ของแบบสอบถาม
	๑๔๘
ภาคผนวก จ	หนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย
	๑๕๑
ภาคผนวก ฉ	หนังสือขอความอนุเคราะห์สัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)
	๑๕๓
ภาคผนวก ช	แบบสอบถามเพื่อการวิจัย
	๑๖๖
ภาคผนวก ซ	แบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย
	๑๗๔
<b>ประวัติผู้วิจัย</b>	๑๗๗

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
๒.๑	ความหมายของการมีส่วนร่วม	๑๒
๒.๒	สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชน	๕๒
๓.๑	จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างใน ๕ เทศบาล คือ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาล เมืองศิลา เทศบาลตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลเมืองเก่า และเทศบาล ตำบลสำราญ	๖๒
๔.๑	แสดงจำนวน และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม	๖๙
๔.๒	ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ ดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม	๗๑
๔.๓	ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ ดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมใน การตัดสินใจ	๗๑
๔.๔	ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ ดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมใน การร่วมปฏิบัติการ	๗๓
๔.๕	ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ ดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการ รับผลประโยชน์	๗๔
๔.๖	ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ ดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วม ในการติดตามและประเมินผล	๗๕
๔.๗	การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟ รางเบาเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามเพศ	๗๖
๔.๘	การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟ รางเบาเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามอายุ	๗๗
๔.๙	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการ มีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล นครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามระดับอายุ	๗๘
๔.๑๐	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการ มีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล นครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จำแนกตามระดับอายุ	๗๙



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
๔.๒๑	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ จำแนกตามอาชีพ	๙๐
๔.๒๒	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ จำแนกตามอาชีพ	๙๑
๔.๒๓	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล จำแนกตามอาชีพ	๙๒
๔.๒๔	การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามรายได้	๙๓
๔.๒๕	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามรายได้	๙๕
๔.๒๖	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จำแนกตามรายได้	๙๖
๔.๒๗	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ จำแนกตามรายได้	๙๗
๔.๒๘	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ จำแนกตามรายได้	๙๙
๔.๒๙	ผลสรุปโดยรวมการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลตามสมมติฐานที่ ๑ - ๔	๑๐๐
๔.๓๐	ปัญหา อุปสรรคเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๑๐๑
๔.๓๑	ข้อเสนอแนะการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๑๐๒

## สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
๒.๑	การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น ๕ ระดับ	๑๗
๒.๒	โครงสร้างทางการบริหารของเทศบาล	๒๙
๒.๓	โครงสร้างการบริหาร	๓๐
๒.๔	โครงการรถไฟฟ้ารางเบา LRT (Light Rail Transit)	๓๑
๒.๕	เส้นทางนำร่องโครงการรถไฟฟ้ารางเบา LRT (Light Rail Transit)	๓๓
๒.๖	การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะหรือ TOD (Transit Oriented Development)	๓๖
๒.๗	การมีส่วนร่วมของประชาชนชาวจังหวัดขอนแก่นทุกภาคส่วน	๓๘
๒.๘	โครงสร้างการจัดการ การดำเนินงาน และกำกับดูแลบริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด	๔๑
๒.๙	กรอบแนวคิดการวิจัย	๕๙
๔.๑	การสังเคราะห์บทสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมด้านการตัดสินใจ	๑๐๕
๔.๒	การสังเคราะห์บทสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมด้านการร่วมปฏิบัติการ	๑๐๗
๔.๓	การสังเคราะห์บทสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมด้านการรับผลประโยชน์	๑๑๐
๔.๔	การสังเคราะห์บทสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมด้านการติดตามและประเมินผล	๑๑๒
๔.๕	องค์ความรู้ที่ได้รับจากการวิจัย	๑๑๔
๔.๖	องค์ความรู้ที่ได้จากการสังเคราะห์งานวิจัย	๑๑๖



## บทที่ ๑

### บทนำ

#### ๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การมีส่วนร่วม (Participation) เป็นกระบวนการสื่อสารในระบบเปิด ซึ่งเป็นการสื่อสารสองทางระหว่างบุคคล กลุ่มบุคคล ชุมชน หรือองค์กร ในการดำเนินกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งหรือหลายกิจกรรมทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ซึ่งการมีส่วนร่วมจะเกี่ยวข้องกับกระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ ร่วมการดำเนินการ และร่วมรับผลประโยชน์ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายร่วมกันของกลุ่ม และเป็นการเสริมสร้างความสามัคคี ความรู้สึกมีส่วนร่วมรับผิดชอบกับกลุ่มด้วย<sup>๑</sup> ซึ่งกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดทำซ้ำจนกว่าประชาชนส่วนใหญ่จะเกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของกิจกรรม หรือมีความคิดเห็นเป็นทิศทางเดียวกัน ในการมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมนั้น เมื่อเป็นเช่นนี้ การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเกิดขึ้นได้ และจะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาต่างๆ ในท้องถิ่นไปจนกระทั่งสามารถแก้ไขปัญหาโครงสร้างใหญ่ระดับประเทศชาติได้

การแก้ปัญหาโครงสร้างใหญ่ระดับประเทศชาติ ในเรื่องของการพัฒนาเมืองในภูมิภาคของประเทศไทย ซึ่งได้ปรับตัวเข้าสู่ยุคของการเปลี่ยนแปลงจากชนบทสู่เมือง แต่การจัดการพื้นที่ที่แยกส่วนการพัฒนาชนบท และเมืองออกจากกัน ทำให้ขาดความเชื่อมโยงระหว่างกัน ส่งผลให้เศรษฐกิจภาคเมืองมีการเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลกมากกว่า และโดยที่การพัฒนาแยกห่างจากพื้นที่ชนบท ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำระหว่างเมืองและชนบทมากขึ้น ที่ผ่านมาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมุ่งพัฒนาระบบถนนเป็นหลัก ทำให้เกิดปัญหาด้านการขนส่งและจราจรขึ้น ทั้งในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ในภูมิภาค การขยายตัวโดยเฉพาะเมืองหลักในภูมิภาค ซึ่งปัจจุบันมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร และขนส่งในเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจำนวนประชากรสูงสุดของภาค แนวโน้มการขยายตัวของเมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น สภาพปัญหาการจราจรมีทั้งเกิดจากโครงข่ายสิ่งอำนวยความสะดวก พฤติกรรมการใช้ถนน การให้บริการรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น

---

<sup>๑</sup> สมบัติ นามบุรี, “ทฤษฎีการมีส่วนร่วมในงานรัฐประศาสนศาสตร์ Participation Theory in Public Administration”, วารสารวิจัยวิชาการ ปีที่ ๒ ฉบับที่ ๑ (มกราคม - เมษายน ๒๕๖๒): ๑๘๓.

กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ในภูมิภาค โดยมีนโยบายในการแก้ไขปัญหาจราจรเมืองหลักในภูมิภาค ๖ เมือง ได้แก่ เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต สงขลา และพิษณุโลก<sup>๒</sup> ซึ่งสาเหตุสำคัญที่สุดของปัญหาการจราจรติดขัดประการหนึ่ง คือ มีการใช้รถส่วนตัวกันมากกว่าการขนส่งสาธารณะ แต่เมืองใหญ่ๆ ที่ประชาชนจะมีฐานะความเป็นอยู่ที่ดี กลับเลือกใช้การขนส่งสาธารณะเป็นหลัก ใช้รถส่วนตัวเฉพาะบางกรณีเท่านั้น การใช้รถส่วนตัวมากทำให้เปลืองพื้นที่ถนนมาก มีการจราจรที่คับคั่งจนเกินไป เมื่อเทียบกับการขนส่งสาธารณะ เช่น รถใต้ดิน รถไฟ รถเมล์ ที่ใช้พื้นที่ต่อคนน้อยกว่ารถส่วนตัวมากมายหลายเท่า สาเหตุที่คนกรุงเทพฯ และคนเมืองใหญ่ใช้รถส่วนตัวกันมากเป็นทั้งเรื่องค่านิยม และเนื่องมาจากไม่มีบริการขนส่งสาธารณะที่ดีพอ ดังนั้น การแก้ไขปัญหาจราจรของเมืองใหญ่จะเป็นปัญหาหลักที่ผู้บริหารเมืองจะต้องวางแนวทางในการแก้ไขเอาไว้อย่างถาวร เพราะการเติบโตของเมืองที่มีเกิดขึ้นทุกๆ ปีทำให้ปริมาณประชากรเพิ่มขึ้น รวมถึงปริมาณยานพาหนะบนถนนเพิ่มขึ้นด้วย แต่ทว่าผิวจราจรที่รองรับมีเท่าเดิม

ผู้บริหารจังหวัด องค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยราชการ เอกชนและฝ่ายการศึกษา ในจังหวัดขอนแก่นได้ลงมือเตรียมการแก้ปัญหา และพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งของจังหวัดขอนแก่นมาอย่างต่อเนื่อง มีการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะ จนกระทั่งจังหวัดขอนแก่นเป็นเมืองหลักที่ได้รับการวางบทบาทให้พัฒนาสู่ความเป็นเมืองฉลาด (Smart city) ซึ่งนั่นหมายถึงการแก้ไขปัญหาความเป็นอยู่ของประชากรก็ต้องดีขึ้นตามไปด้วย เหตุนี้เอง ทำให้ผู้บริหารเทศบาลนครขอนแก่นได้หารือกับอีก ๔ เทศบาลใกล้เคียง เพื่อผลักดันให้เกิดรถไฟฟ้ารางเบา หรือ LRT (Light Rail Transit System) เพื่อหวังจะเป็นรถขนส่งมวลชนจากนอกเมืองเข้ามายังเมือง แก้ไขปัญหาจราจรติดขัด โดยแนวคิดเรื่องการจัดสร้างบริการขนส่งมวลชนนี้เกิดมาหลายปีแล้ว แต่เพิ่งมาเป็นรูปเป็นร่างชัดเจน โดยทั้ง ๕ เทศบาลได้เห็นพ้องต้องกันในการจะร่วมมือร่วมใจ และร่วมลงทุนในรูปแบบบริษัท โดยแนวคิดนี้เริ่มต้นเมื่อปี ๒๕๕๘ จนสำเร็จเป็นรูปเป็นร่าง มีการจดทะเบียนตั้งเป็นบริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด หรือ KKTS เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๐ ที่ผ่านมา ขณะที่พระราชกฤษฎีกาไฟฟ้าในจังหวัดขอนแก่นนั้น ได้มีการเปิดรับฟังความคิดเห็น เพื่อเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ให้การก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (LRT) เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในจังหวัดขอนแก่น เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งจากการฟังเสียงประชาชนกว่า ๑,๐๐๐ คนส่วนใหญ่สนับสนุนและเห็นด้วย นายกเทศมนตรีนครขอนแก่นพร้อมด้วยผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอีก ๔ พื้นที่ ได้แก่

<sup>๒</sup> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), การแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ในภูมิภาค, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://bit.ly/33XyXeS> [๑๗ มีนาคม ๒๕๖๒].

ตำบลเมืองเก่า ตำบลท่าพระ ตำบลเมืองศิลา ตำบลสำราญ คณะผู้บริหารส่วนท้องถิ่น สมาชิกสภาเทศบาลนครขอนแก่น ผู้อำนวยการท่าอากาศยานจังหวัดขอนแก่น หัวหน้าส่วนการงานท้องถิ่น ตัวแทนจากบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด เจ้าหน้าที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และตัวแทนชุมชนทั้ง ๕ พื้นที่กว่า ๑,๐๐๐ คน ร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นครั้งนี้ จากผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT เป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับพื้นที่จังหวัดขอนแก่นมากที่สุด โดยทั้ง ๕ เทศบาลร่วมลงทุนพร้อมจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทตามพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.๒๕๕๖ โดยการอนุมัติจากกระทรวงมหาดไทย ในนามบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด เพื่อให้การดำเนินงานสามารถขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมด้วยหลักประชารัฐตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ท้องถิ่นได้รับประโยชน์สูงสุด ลดความเสี่ยงของการลงทุน เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้แก่ท้องถิ่น และมีการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสม สามารถตอบโจทย์ด้านงบประมาณ เกิดความเชื่อมั่นของการดำเนินงานภายใต้กรอบของระเบียบและกฎหมาย <sup>๓</sup>

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ว่าทำไมจังหวัดขอนแก่น จึงสามารถสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกภาคส่วนได้สำเร็จ แม้ในช่วงเริ่มต้นและในช่วงระหว่างดำเนินโครงการฯ อาจมีปัญหาความไม่เข้าใจของประชาชนอยู่บ้าง และในขณะนี้ เทศบาลนครขอนแก่นสามารถจัดตั้งโครงการระบบขนส่งมวลชนเป็นของตนเอง นอกเหนือจากกรุงเทพฯ ได้สำเร็จ ทำให้ขอนแก่นสามารถขับเคลื่อนเมืองอย่างมีศักยภาพ นำไปสู่การพัฒนาหลายๆ ด้าน ได้แก่ การพัฒนาด้านระบบขนส่งมวลชน LRT แห่งแรก และแห่งเดียวของประเทศไทย ที่ไม่ได้นำเงินภาษีประชาชนมาดำเนินงาน เป็นการขับเคลื่อนจากราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนของท้องถิ่น ซึ่งจังหวัดขอนแก่นจะกลายเป็นต้นแบบให้จังหวัดอื่นที่มีศักยภาพ พร้อมทั้งลุกขึ้นมาก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนด้วยตนเอง อีกทั้งยังจะได้ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชน เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชน และศึกษาปัญหา อุปสรรค แนวทางพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น เพื่อจะได้ทราบถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า มีความรู้ความเข้าใจ ในการใช้สิทธิในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนในอนาคตต่อไป

<sup>๓</sup> กรุงเทพธุรกิจ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑, รถไฟฟ้ารางเบาแก้ปัญหาจราจรขอนแก่น, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/804752> [๑๗ มีนาคม ๒๕๖๒].

## ๑.๒ คำถามการวิจัย

๑.๒.๑ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น เป็นอย่างไร

๑.๒.๒ เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยจำแนกปัจจัยส่วนบุคคล แตกต่างกันหรือไม่อย่างไร

๑.๒.๓ ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น มีอะไรบ้าง

## ๑.๓ วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑.๓.๑ เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

๑.๓.๒ เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

๑.๓.๓ เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรคและแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

## ๑.๔ ขอบเขตการวิจัย

### ๑.๔.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยกำหนดขอบเขตเนื้อหาจากแนวคิดมาจากโคเฮน และอัฟฮ็อฟ (Cohen and Uphoff)<sup>๔</sup> ซึ่งแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ ๑) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ๒) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ ๓) การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ๔) การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

### ๑.๔.๒ ขอบเขตด้านตัวแปร

**ตัวแปรต้น (Independent Variables)** คือข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ, อายุ, การศึกษา, อาชีพ, และรายได้ต่อเดือน

**ตัวแปรตาม (Dependent Variables)** คือ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยผู้วิจัยได้นำแนวคิดมาจากโคเฮน และอัฟฮ็อฟ (Cohen and Uphoff)<sup>๔</sup> ซึ่งแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ ๑) การมีส่วนร่วมในการ

<sup>๔</sup> โคเฮน และอัฟฮ็อฟ (Cohen and Uphoff), อังโน นันทวัฒน์ บรมานันท์, การบริการสาธารณะในระบบกฎหมายปกครองของฝรั่งเศส, (กรุงเทพมหานคร: สำนักนิติธรรม, ๒๕๔๑), หน้า ๕๙.

<sup>๕</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า ๕๙.

ตัดสินใจ ๒) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ ๓) การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ๔) การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

#### ๑.๔.๓ ขอบเขตด้านประชากร/ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

**ประชากร (Population)** ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ ๑๘ ปีขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีจำนวน ๑๗๓,๑๕๕ คน<sup>๖</sup> ประชากรที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง (Sample) ในเขตพื้นที่เทศบาลอำเภอเมืองขอนแก่น ๕ เทศบาล คือ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลเมืองเก่า และเทศบาลตำบลสำราญรวม ๓๙๙ คน

**ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)** ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน ๑๒ คน

#### ๑.๔.๔ ขอบเขตด้านพื้นที่

กำหนดพื้นที่การวิจัยในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ศึกษาข้อมูลจากมหาวิทยาลัยขอนแก่น และประชาชนที่อาศัยในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

#### ๑.๔.๕ ขอบเขตด้านระยะเวลา

ดำเนินการวิจัยตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓ รวมเป็นระยะเวลา ๑๒ เดือน

### ๑.๕ สมมติฐานการวิจัย

๑.๕.๑ ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

๑.๕.๒ ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

๑.๕.๓ ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

๑.๕.๔ ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

<sup>๖</sup> ข้อมูลจากสำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลนครขอนแก่น ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๑, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://bit.ly/32aIKg6> [๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๒].

๑.๕.๕ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

## ๑.๖ นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

๑.๖.๑ ประชาชน หมายถึง บุคคลผู้มีอายุ ๑๘ ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ซึ่งมีสิทธิ์เลือกตั้งในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

๑.๖.๒ การมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การที่ประชาชนในพื้นที่การปกครองท้องถิ่นรูปแบบเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ได้มีโอกาสเข้าร่วมในกิจกรรมเกี่ยวข้องกับเทศบาลในลักษณะของการร่วมตัดสินใจ ร่วมปฏิบัติ ร่วมรับผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล

การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ หมายถึง การที่ประชาชนในพื้นที่การปกครองท้องถิ่นรูปแบบเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ได้ร่วมกันวางแผนกำหนดความต้องการและจัดลำดับความสำคัญของแผน ต่อจากนั้นเลือกนโยบายและประชากรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการตัดสินใจนี้ เป็นกระบวนการต่อเนื่องที่ต้องดำเนินการไปเรื่อยๆ ตั้งแต่การตัดสินใจในช่วงเริ่มต้น การตัดสินใจในช่วงดำเนินการตามแผน และการตัดสินใจปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ ตลอดถึงการติดตามประเมินผล

การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ หมายถึง การที่ประชาชนในพื้นที่การปกครองท้องถิ่นรูปแบบเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ได้เข้าร่วมดำเนินงานโครงการ หรือกิจกรรมที่เกี่ยวกับการดำเนินงานการพัฒนาชุมชนตามแผน หรือนโยบาย และการให้คำปรึกษาข้อเสนอแนะแก่ประชาชน

การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ หมายถึง การที่ประชาชนในพื้นที่การปกครองท้องถิ่นรูปแบบเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ได้รับผลประโยชน์จากการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานตามกิจกรรม หรือโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาชุมชน ไม่ว่าจะเป็นความรู้สึกลึกภาคภูมิใจในตนเอง การมีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาชุมชนที่ดีขึ้น รวมทั้งการที่ประชาชนในชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นในทุกด้าน

การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล หมายถึง การที่ประชาชนในพื้นที่การปกครองท้องถิ่นรูปแบบเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ได้ร่วมกันตรวจสอบติดตามผลการดำเนินงานในกิจกรรมหรือโครงการต่างๆ ของเทศบาลตามแผนพัฒนาที่ได้ดำเนินการเสร็จสิ้น เพื่อวิเคราะห์ปัญหา หรืออุปสรรคในการที่จะนำไปพัฒนาชุมชน

๑.๖.๓ การดำเนินการโครงการรถไฟรางเบา หมายถึง การดำเนินการจัดตั้งระบบขนส่งสาธารณะโดยใช้รถไฟรางเบา หรือรถไฟฟ้รางเบา (อังกฤษ: light rail) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ให้บริการในเขตเมือง ขับเคลื่อนโดยใช้ล้อหรือไฟฟ้า และตู้โดยสารที่ใช้จะเท่ากับ หรือมากกว่า ๑ ตู้ก็ได้มักถูกจัดให้คล้ายกับรถราง

**๑.๖.๔ เทศบาลนคร** หมายถึง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นสำหรับเมืองขนาดใหญ่ ที่มีประชากรตั้งแต่ ๕๐,๐๐๐ คนขึ้นไป และมีรายได้พอเพียงต่อการให้บริการสาธารณะตามหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้<sup>๗</sup> ซึ่งขอนแก่นเป็นเทศบาลนครแห่งหนึ่ง ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่นเป็นเขตเมืองที่ใหญ่ที่สุดอันดับ ๓ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือรองจากเทศบาลนครอุดรธานี และเทศบาลนครนครราชสีมา และใหญ่เป็นอันดับที่ ๑๐ ของประเทศไทย มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ ๒๑๙,๔๒๖ คน<sup>๘</sup> โดยมีอาณาเขตอยู่ในตำบลในเมืองทั้งตำบล

## ๑.๗ ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑.๗.๑ ทำให้ทราบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

๑.๗.๒ ทำให้ทราบผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

๑.๗.๓ ทำให้ทราบปัญหา อุปสรรคและแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

๑.๗.๔ ผลที่ได้จากการวิจัยจะเป็นข้อมูลสำหรับการพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นและจังหวัดอื่นๆต่อไป

---

<sup>๗</sup> องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นของไทย, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://bit.ly/2Mb6Ova> [๑๗ มีนาคม ๒๕๖๒].

<sup>๘</sup> ข้อมูลจากสำนักทะเบียนท้องถิ่น เทศบาลนครขอนแก่น ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๑, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://bit.ly/32alKg6> [๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๒].

## บทที่ ๒

### แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเป็นพื้นฐาน ดังนี้

- ๒.๑ แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม
- ๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารงานของเทศบาล
- ๒.๓ โครงการรถไฟรางเบา
- ๒.๔ ข้อมูลบริบทเรื่องที่วิจัย
- ๒.๕ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- ๒.๖ กรอบแนวคิดในการวิจัย

#### ๒.๑ แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าแนวคิดและทฤษฎีนั้น ซึ่งมีนักวิชาการได้อธิบายความหมาย รูปแบบและขั้นตอนเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ ดังนี้

##### ๒.๑.๑ ความหมายของการมีส่วนร่วม

จากการทบทวนเอกสารเกี่ยวกับความหมายของการมีส่วนร่วม มีนักวิชาการได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

การมีส่วนร่วม (Participation) หมายถึง การที่บุคคลกระทำการในเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือในประเด็นที่บุคคลนั้นสนใจ ไม่ว่าจะเขาจะได้ปฏิบัติการเพื่อแสดงถึงความสนใจอย่างจริงจังหรือไม่ก็ตาม และไม่จำเป็นที่บุคคลนั้นจะต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นโดยตรงก็ได้ แต่การมีทัศนคติความคิดเห็น ความสนใจ ก็เพียงพอแล้วที่จะเรียกว่า เป็นการมีส่วนร่วมได้ และยังได้ให้คำจำกัดความของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า “การมีส่วนร่วมของประชาชน” หมายถึง การที่กลุ่มประชาชนหรือขบวนการที่สมาชิกของชุมชนที่กระทำการออกมาในลักษณะของการทำงานร่วมกันที่จะแสดงให้เห็นถึงความต้องการร่วม ความสนใจร่วม มีความต้องการที่จะบรรลุถึงเป้าหมายร่วมทางเศรษฐกิจและสังคม<sup>๑</sup>

---

<sup>๑</sup> เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลด้านการบริการจัดหางาน, (กรุงเทพมหานคร: กองแผนงานและสารสนเทศ กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน, ๒๕๕๐), หน้า ๑.



การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมทางการพัฒนา โดยผ่านกระบวนการส่งเสริมชักนำ สนับสนุน กระตุ้นให้ประชาชน มีบทบาทในการริเริ่มคิด สามารถถ่ายทอดภูมิปัญญา และร่วมกำหนดแนวทางการพัฒนา และวางแผนปฏิบัติ รวมทั้งอุดหนุนช่วยเหลือทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนมีอำนาจในการตัดสินใจที่จะดำเนินกิจกรรมของตนเอง ภายในชุมชน เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการจัดการ และควบคุมการใช้และกระจายทรัพยากร ตลอดจนปัจจัยการผลิตในสังคม อันจะนำไปสู่การพึ่งพาตนเองในท้ายที่สุด<sup>๖</sup>

การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้สมาชิกของชุมชน และประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจในกิจการใดๆ ให้ความช่วยเหลือ และมีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อประชาชน<sup>๗</sup>

การมีส่วนร่วมเป็นการร่วมคิดร่วมทำของบุคคลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เป็นพลังส่งเสริมให้การจัดการศึกษาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และผู้ที่มีส่วนร่วมในการจัดการศึกษาประกอบด้วย ผู้จัดการศึกษาโดยตรง (ครู ผู้บริหาร และบุคลากรทางการศึกษา) ผู้สนับสนุนการจัดการศึกษา (หน่วยจัดสรรงบประมาณ หน่วยงานนโยบายทางการศึกษารัฐบาล ผู้ทรงคุณวุฒิ) ผู้รับผลจากการจัดการศึกษา (ชุมชน ผู้ปกครองผู้เรียน พ่อแม่ ผู้จ้างงาน และสังคม) รวมทั้งผู้ประเมินผล (ผู้ประเมินผลภายนอก ผู้ตรวจสอบ ผู้ตรวจราชการ) บุคคลเหล่านี้ล้วนมีบทบาทเกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งสิ้น<sup>๘</sup>

การมีส่วนร่วม หมายถึง การให้ประชาชนทั้งในรูปส่วนบุคคล กลุ่มคน ชมรม สมาคม มูลนิธิ ประชาคมและองค์การอาสาสมัครรูปต่างๆ เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน เรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือหลายเรื่องร่วมกัน เช่น ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจแก้ปัญหาของตนเอง ร่วมทำการพัฒนา ร่วมรับผลประโยชน์ เป็นต้น<sup>๙</sup>

การมีส่วนร่วม คือ การที่ประชาชนในชุมชนได้เข้าไปดำเนินกิจกรรมในชุมชน นับตั้งแต่ร่วมกำหนดปัญหา และความต้องการ ร่วมระบุมสาเหตุของปัญหา ร่วมกำหนดวิธีการปฏิบัติงานเพื่อแก้ไขปัญหา ร่วมปฏิบัติกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหา ร่วมติดตามประเมินผลกิจกรรม และร่วมรับผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมนั้น ซึ่งประเด็นหลักของการมีส่วนร่วมของประชาชนก็คือ ประชาชนต้อง

<sup>๖</sup> นิคม หวายบุตร, “การมีส่วนร่วมของสตรีชาวเขาในการดำเนินงานส่งเสริมอาชีพ ของศูนย์พัฒนาสังคมหน่วยที่ ๑๒ จังหวัดเชียงราย”, *ภาคนิคมพัฒนาสังคม*, (บัณฑิตวิทยาลัย: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ๒๕๕๐), หน้า ๖.

<sup>๗</sup> อุทัย บุญประเสริฐ, *การบริหารจัดการสถานศึกษาโดยใช้โรงเรียนเป็นฐาน School - Based Management*, (กรุงเทพมหานคร: เอสวีเพรส, ๒๕๕๔), หน้า ๑๔

<sup>๘</sup> เกษม วัฒนชัย, *การปฏิรูปการศึกษาไทย*, พิมพ์ครั้งที่ ๒, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ ๒๑ เซ็นจี, ๒๕๔๕), หน้า ๑๒-๑๕.

<sup>๙</sup> เจษฎา สอนแก้ว, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบล ห้วยอ้อ อำเภอเมือง จังหวัดแพร่”, *วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต*, (มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๐), หน้า ๒๙.

เป็นผู้กระทำในแต่ละขั้นตอนของการมีส่วนร่วมด้วยตนเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจอย่างอิสระ<sup>๖</sup>

การมีส่วนร่วม คือ การที่ประชาชน หรือชุมชนต่างๆ ได้พัฒนาขีดความสามารถของตนเองในการจัดการควบคุมการใช้ และการกระจายทรัพยากร และปัจจัยการผลิตที่มีอยู่ในสังคม เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการดำรงงานทางเศรษฐกิจ และสังคมตามความจำเป็นอย่างสมศักดิ์ศรีในฐานะสมาชิกของสังคม และได้มีการพัฒนาการทางด้านการรับรู้ และภูมิปัญญาของประชาชนซึ่งมีการแสดงออกในรูปแบบของการตัดสินใจ ในการกำหนดชะตาชีวิตของตนเองอย่างเป็นตัวของตัวเอง<sup>๗</sup>

การมีส่วนร่วม คือ การที่ประชาชนได้เข้าไปมีส่วนร่วมกับกิจกรรมขององค์การบริหารส่วนตำบล โดยมีการแสดงความคิดเห็น การร่วมตรวจสอบ และการกระทำในสิ่งที่เห็นพ้องต้องกัน ตลอดจนจนถึงการร่วมกันในพิจารณา กำหนดความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นของตนเอง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ให้สำเร็จลุล่วงไปตรงตามความต้องการที่แท้จริง<sup>๘</sup>

การมีส่วนร่วม คือ กระบวนการที่บุคคลหรือกลุ่มบุคคลได้มีส่วนเข้ามาเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานขององค์การ โดยการเข้ามามีส่วนร่วมในด้านการแสดงความคิดเห็นด้านกระบวนการบริหาร และด้านกระบวนการตัดสินใจ ซึ่งทำให้เกิดการยอมรับตามเป้าหมาย และมีความรับผิดชอบในกิจกรรมที่เข้าไปมีส่วนร่วม โดยการเข้าไปมีส่วนร่วมมักจะมีลักษณะการมีส่วนร่วมในบางขั้นตอน หรือมีส่วนร่วมทุกขั้นตอนในการปฏิบัติงาน<sup>๙</sup>

การมีส่วนร่วมหมายถึง การที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการคิด การตัดสินใจ การดำเนินการ การร่วมแก้ไข การร่วมรับผลประโยชน์ และการเข้าร่วมประเมินผลกิจกรรมที่ได้ดำเนินการ หรือเกิดขึ้นภายในชุมชนนั้น<sup>๑๐</sup>

การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการคิดริเริ่ม การพิจารณาตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติและการร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ อันมีผลกระทบมาถึงประชาชนเอง<sup>๑๑</sup>

<sup>๖</sup> เน้ฐุนี ศรีทอง, การเพิ่มศักยภาพภาวะความเป็นผู้นำในงานพัฒนาชุมชน, (กรุงเทพมหานคร: พิมพ์ที่ โอ.เอส.พรินต์ติ้ง เฮ้าส์, ๒๕๕๒), หน้า ๑๙๑.

<sup>๗</sup> ทวีทอง หงส์วิวัฒน์, การมีส่วนร่วมของประชาชนการพัฒนา, (กรุงเทพมหานคร: ศักดิ์โสภากการพิมพ์, ๒๕๒๗), หน้า ๒.

<sup>๘</sup> ธัชพล ประจักษ์จิตต์, “การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบริหารส่วนท้องถิ่น รูปแบบองค์การบริหารส่วนตำบล: ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอบางคนที จังหวัดสมุทรสงคราม”, วิทยานิพนธ์ปริญญา**มหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๔๒), หน้า ๙.

<sup>๙</sup> ธีระยุทธ สุตเสมอใจ, “ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบ้านตึก อำเภอศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย”, **ภาคนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์** (มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๐), หน้า ๘.

<sup>๑๐</sup> พรทิพย์ พงศ์พัชรา, “ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางแผนพัฒนาสิ่งแวดล้อม ขององค์การบริหารส่วนตำบล”, วิทยานิพนธ์ปริญญา**มหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๔๔), หน้า ๓๐.

<sup>๑๑</sup> ยุวัฒน์ วุฒิเมธี, **หลักการพัฒนาชุมชนและการพัฒนาชนบท**, (กรุงเทพมหานคร: ไทยอนุเคราะห์การพิมพ์, ๒๕๒๖), หน้า ๒๕.

การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการ หรือการกระทำที่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามาร่วมกันแสดงความคิดเห็น การวางแผนในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ การกำหนดทิศทางการเปลี่ยนแปลงของตนเองของกลุ่มองค์กร หรือชุมชน ตลอดจนการร่วมกันรับผิดชอบแก้ไขปัญหา และรับผลประโยชน์ร่วมกัน เป็นการให้ประชาชนมีการตัดสินใจร่วมกัน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกิจกรรมนั้น ซึ่งการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นหัวใจของการพัฒนา ทั้งการพัฒนาตนเอง และพัฒนาท้องถิ่นและสังคม ทั้งนี้ การมีส่วนร่วมจะได้ผลดีอย่างแท้จริงนั้น ประชาชนจะต้องมีโอกาสอย่างอิสระ ปราศจากการแทรกแซง ครอบงำ บังคับ บีบบังคับ กะเกณฑ์ ฝืนใจ หรือถูกขอร้อง เพราะอาจจะบรรลุเพียงผลสำเร็จของงานเท่านั้น แต่จะไม่ก่อให้เกิดความผูกพันรับผิดชอบตามมา และการดำเนินกิจกรรมนั้นๆ จะไม่มีความยั่งยืนมั่นคง ไม่ต่อเนื่องในที่สุดก็อาจจะล้มเลิกไปในที่สุด<sup>๑๒</sup>

การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการคิดริเริ่ม การพิจารณาตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติ และการร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ อันมีผลกระทบถึงประชาชนเอง และการที่จะสามารถทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม เพื่อแก้ปัญหา และนำมาซึ่งสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นแล้ว จำเป็นที่จะต้องรับปรัชญาที่มนุษย์ทุกคนต่างปรารถนาที่จะอยู่ร่วมกับผู้อื่นอย่างมีความสุข ได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม และเป็นที่ยอมรับของผู้อื่น และพร้อมที่จะอุทิศตนเพื่อกิจกรรมกลุ่ม ขณะเดียวกันจะต้องยอมรับด้วยความบริสุทธิ์ใจว่า มนุษย์นั้นสามารถพัฒนาได้ ถ้ามีโอกาสและการชี้แนะที่ถูกต้อง<sup>๑๓</sup>

การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่ประชาชนได้ร่วมค้นหาปัญหา และจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้วยตนเอง วิเคราะห์ถึงสาเหตุ และที่มาของปัญหาเลือกวิธีการ และวางแผนแก้ปัญหา ตลอดจนดำเนินการตามแผนประเมินผล วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค และปัจจัยที่มีส่วนทำให้เกิดความสำเร็จ ทั้งนี้ต้องดำเนินงานด้วยประชาชนเอง<sup>๑๔</sup>

<sup>๑๒</sup> ยุทธพงศ์ สมร, “การพัฒนาชุมชนและสิ่งแวดล้อมตามแนวเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านร่องภาคใต้ ตำบลร่องภาค อำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่”, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, ๒๕๕๑), หน้า ๘.

<sup>๑๓</sup> เขียวทอง ทองนุ่น, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลผาจาก อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี”, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี, ๒๕๕๐), หน้า ๒๑.

<sup>๑๔</sup> สมพันธ์ เตชะธิก, ฝึฝืนเพื่อหมู่บ้าน, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เอ็ดดิสัน, ๒๕๓๑), หน้า ๑๖๑.

ตารางที่ ๒.๑ ความหมายของการมีส่วนร่วม

นักวิชาการ	แนวคิดหลัก
เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, (๒๕๕๐, หน้า ๑).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม (Participation)” ผลการศึกษาพบว่า การที่บุคคลกระทำการในเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือในประเด็นที่บุคคลนั้นสนใจ ไม่ว่าจะเขาจะได้ปฏิบัติการเพื่อแสดงถึงความสนใจอย่างจริงจัง หรือไม่ก็ตาม และไม่จำเป็นที่บุคคลนั้นจะต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นโดยตรงก็ได้ แต่การมีทัศนคติ ความคิดเห็น ความสนใจ ก็เพียงพอแล้วที่จะเรียกว่าเป็นการมีส่วนร่วมได้ และยังได้ให้คำจำกัดความของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า “การมีส่วนร่วมของประชาชน” หมายถึง การที่กลุ่มประชาชน หรือขบวนการที่สมาชิกของชุมชนที่กระทำการออกมาในลักษณะของการทำงานร่วมกันที่จะแสดงให้เห็นถึงความต้องการร่วม ความสนใจร่วม มีความต้องการที่จะบรรลุถึงเป้าหมายร่วมทางเศรษฐกิจและสังคม
นิคม หวายบุตร, (๒๕๕๐, หน้า ๖).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่า การเปิดโอกาสให้ ประชาชนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมทางการพัฒนา โดยผ่านกระบวนการส่งเสริมชักนำสนับสนุน กระตุ้นให้ประชาชนมีบทบาทในการริเริ่มคิด สามารถถ่ายทอดภูมิปัญญาและร่วมกำหนดแนวทางการพัฒนาและวางแผนปฏิบัติ รวมทั้งอุดหนุนช่วยเหลือทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนมีอำนาจในการตัดสินใจที่จะดำเนินกิจกรรมของตนเองภายในชุมชน เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการจัดการและ ควบคุมการใช้และกระจายทรัพยากร ตลอดจนปัจจัยการผลิตในสังคม อันจะนำไปสู่การ พึ่งพาตนเองในท้ายที่สุด
อุทัย บุญประเสริฐ, (๒๕๕๔, หน้า ๑๔).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่า การเปิดโอกาสให้ สมาชิกของชุมชนและประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจในกิจการใดๆ ให้ความช่วยเหลือและมีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อประชาชน
เกษม วัฒนชัย, (๒๕๔๕, หน้า ๑๒-๑๕).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่า เป็นการร่วมคิดร่วมทำของบุคคลทุกฝ่าย ที่เกี่ยวข้อง เป็นพลังส่งเสริมให้การจัดการศึกษาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และผู้ที่มีส่วนร่วมในการ จัดการศึกษาประกอบด้วย ผู้จัดการศึกษาโดยตรง (ครู ผู้บริหาร และบุคลากรทางการศึกษา)

## ตารางที่ ๒.๑ (ต่อ)

นักวิชาการ	แนวคิดหลัก
เกษม วัฒนชัย, (๒๕๔๕, หน้า ๑๒-๑๕).	ผู้สนับสนุนการจัดการศึกษา (หน่วยจัดสรรงบประมาณ หน่วยนโยบายทางการศึกษารัฐบาล ผู้ทรงคุณวุฒิ) ผู้รับผลจากการจัดการศึกษา (ชุมชน ผู้ปกครองผู้เรียน พ่อแม่ ผู้จ้างงาน และสังคม) รวมทั้งผู้ประเมินผล (ผู้ประเมินผลภายนอก ผู้ตรวจสอบ ผู้ตรวจราชการ) บุคคลเหล่านี้ล้วนมีบทบาทเกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งสิ้น
เจษฎา สอนแก้ว, (๒๕๕๐, หน้า ๒๙).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่าการให้ประชาชนทั้งในรูปส่วนบุคคล กลุ่มคน ชมรม สมาคม มูลนิธิ ประชาคมและองค์การอาสาสมัครรูปต่างๆ เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน เรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือหลายเรื่องร่วมกัน เช่น ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจแก้ปัญหาของตนเอง ร่วมทำการพัฒนา ร่วมรับผลประโยชน์ เป็นต้น
ณัฐนรี ศรีทอง, (๒๕๕๒, หน้า ๑๙๑).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่าการที่ประชาชนในชุมชนได้เข้าไปดำเนิน กิจกรรมในชุมชน นับตั้งแต่ร่วมกำหนดปัญหา และความต้องการ ร่วมระบุสาเหตุของปัญหา ร่วมกำหนดวิธีการปฏิบัติงานเพื่อแก้ไขปัญหา ร่วมปฏิบัติกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหา ร่วมติดตามประเมินผลกิจกรรม และร่วมรับผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมนั้น ซึ่งประเด็นหลักของการมีส่วนร่วมของประชาชนก็คือ ประชาชนต้องเป็นผู้กระทำในแต่ละขั้นตอนของการมีส่วนร่วมด้วยตนเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจอย่างอิสระ
ทวีทอง หงส์วิวัฒน์, (๒๕๒๗, หน้า ๒).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่าการที่ประชาชน หรือชุมชนต่างๆ ได้พัฒนาขีดความสามารถของตนเองในการจัดการควบคุมการใช้ และการกระจายทรัพยากรและปัจจัยการผลิตที่มีอยู่ในสังคม เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการดำรงงานทางเศรษฐกิจ และสังคมตามความจำเป็นอย่างสมศักดิ์ศรีในฐานะสมาชิกของสังคม และได้มีการพัฒนาการทางด้านการรับรู้ และภูมิปัญญาของประชาชนซึ่งมีการแสดงออกในรูปแบบของการตัดสินใจในการกำหนดชะตาชีวิตของตนเองอย่างเป็นตัวของตัวเอง
อัชพล ประจักษ์จิตต์, (๒๕๔๒, หน้า ๙).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่าการที่ประชาชนได้เข้าไปมีส่วนร่วมกับกิจกรรมขององค์การบริหารส่วนตำบล โดยมีการแสดงความคิดเห็น

## ตารางที่ ๒.๑ (ต่อ)

นักวิชาการ	แนวคิดหลัก
ฉัฐพล ประจักษ์จิตต์, (๒๕๔๒, หน้า ๙).	การร่วมตรวจสอบ และการกระทำในสิ่งที่เห็นพ้องต้องกัน ตลอดจนถึงการร่วมกันในพิจารณากำหนดความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นของตนเอง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้สำเร็จลุล่วงไปตรงตามความต้องการที่แท้จริง
ธีระยุทธ สุตเสมอใจ, (๒๕๕๐, หน้า ๘).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่ากระบวนการที่บุคคลหรือกลุ่มบุคคลได้มีส่วนเข้ามาเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานขององค์กร โดยการเข้ามามีส่วนร่วมในด้านการแสดงความคิดเห็นด้านกระบวนการบริหารและด้านกระบวนการตัดสินใจ ซึ่งทำให้เกิดการยอมรับตามเป้าหมายและมีความรับผิดชอบในกิจกรรมที่เข้าไปมีส่วนร่วม โดยการเข้าไปมีส่วนร่วมมักจะมีลักษณะการมีส่วนร่วมในบางขั้นตอน หรือมีส่วนร่วมทุกขั้นตอนในการปฏิบัติงาน
พรทิพย์ พงศ์พัชรา, (๒๕๔๔, หน้า ๓๐).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่าการที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการคิด การตัดสินใจ การดำเนินการ การร่วมแก้ไข การร่วมรับผลประโยชน์และการเข้าร่วมประเมินผลกิจกรรมที่ได้ดำเนินการ หรือเกิดขึ้นภายในชุมชนนั้น
ยุวัฒน์ วุฒิเมธี, (๒๕๒๖, หน้า ๒๕).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่าการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการคิดริเริ่ม การพิจารณาตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติ และการร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ อันมีผลกระทบมาถึงประชาชนเอง
ยุทธพงศ์ สมร, (๒๕๕๑, หน้า ๘).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่ากระบวนการ หรือการกระทำที่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามาร่วมกันแสดงความคิดเห็น การวางแผนในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ การกำหนดทิศทางการเปลี่ยนแปลงของตนเองของกลุ่มองค์กรหรือชุมชน ตลอดจนถึงการร่วมกันรับผิดชอบแก้ไขปัญหา และรับผลประโยชน์ร่วมกัน เป็นการให้ประชาชนมีการตัดสินใจร่วมกันเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกิจกรรมนั้น ซึ่งการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นหัวใจของการพัฒนา ทั้งการพัฒนาตนเองและพัฒนาท้องถิ่นและสังคม ทั้งนี้การมีส่วนร่วมจะได้ผลดีอย่างแท้จริงนั้นประชาชนจะต้องมีโอกาสอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซงครอบงำบังคับบีบ

## ตารางที่ ๒.๑ (ต่อ)

นักวิชาการ	แนวคิดหลัก
ยุทพงษ์ สมร, (๒๕๕๑, หน้า ๘).	คั่นกะเกณฑ์ฝืนใจหรือถูกขอร้อง เพราะอาจจะบรรลุเพียงผลสำเร็จของงานเท่านั้นแต่จะไม่ก่อให้เกิดความผูกพันรับผิดชอบตามมา และการดำเนินกิจกรรมนั้นๆ จะไม่มีความยั่งยืนมั่นคง ไม่ต่อเนื่องในที่สุดก็อาจจะล้มเลิกไปในที่สุด
สุรินทร์ สุริยวงศ์, (๒๕๕๐, หน้า ๒๑).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่าการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการคิดริเริ่ม การพิจารณาตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติ และการร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ อันมีผลกระทบถึงประชาชนเอง และการที่จะสามารถทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อแก้ปัญหาและนำมาซึ่งสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นแล้ว จำเป็นที่จะต้องรับปรัชญาที่มนุษย์ทุกคนต่างปรารถนาที่จะอยู่ร่วมกับผู้อื่นอย่างมีความสุขได้ รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม และเป็นที่ยอมรับของผู้อื่น และพร้อมที่จะอุทิศตนเพื่อกิจกรรมกลุ่ม ขณะเดียวกันจะต้องยอมรับด้วยความบริสุทธิ์ใจว่า มนุษย์นั้นสามารถพัฒนาได้ ถ้ามีโอกาสและการชี้แนะที่ถูกต้อง
สมพันธ์ เตชะจิก, (๒๕๓๑, หน้า ๑๖๑).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วม” ผลการศึกษาพบว่าการที่ประชาชนได้ร่วมค้นหาปัญหา และจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้วยตนเอง วิเคราะห์ถึงสาเหตุ และที่มาของปัญหา เลือกรูปวิธีการ และวางแผนแก้ปัญหาตลอดจนดำเนินการตามแผนประเมินผล วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค และปัจจัยที่มีส่วนทำให้เกิดความสำเร็จ ทั้งนี้ต้องดำเนินงานด้วยประชาชนเอง

## ๒.๑.๒ แนวทางการเสริมสร้างการมีส่วนร่วม

สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ได้กล่าวถึงแนวทางการดำเนินการเพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ผ่านกระบวนการหรือกิจกรรมต่างๆ สามารถดำเนินการ ต่อไปนี้

๑) กระบวนการ หรือการดำเนินการที่แสดงถึงการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม โดยผ่านกระบวนการวิเคราะห์ความเชื่อมโยง หรือเกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ หรือภารกิจหลัก และการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดเทคนิค หรือวิธีการที่เหมาะสมในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เช่น การดำเนินการในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ การดำเนินการโครงการที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนตามยุทธศาสตร์ หรือภารกิจหลักการจัดหรือการให้บริการสาธารณะ เป็นต้น

๒) การกำหนดให้มีช่องทาง/วิธีการในการสื่อสารเพื่อให้ข้อมูลข่าวสาร และรับฟังความคิดเห็น รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินงาน หรือผลการดำเนินงาน เช่น เว็บไซต์การประชุมสัมมนา เอกสารเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

๓) การกำหนดให้มีคณะกรรมการ/คณะทำงานที่มาจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง และหลากหลายเข้ามามีส่วนร่วม โดยสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น คณะกรรมการในรูปแบบต่างๆ ของส่วนราชการที่มืองค์ประกอบมาจากผู้แทนจากภาคส่วนต่างๆ ที่ครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง

๔) การจัดกิจกรรมขององค์กรที่เป็นการส่งเสริมให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือผู้รับบริการ เข้ามามีส่วนร่วมทั้งเป็นทางการ และไม่เป็นทางการ เพื่อให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และสร้างความไว้วางใจ และการยอมรับระหว่างกัน เช่น การเข้าร่วมประชุมเพื่อวางแผน และการติดตามความก้าวหน้าการดำเนินการซึ่งอาจเป็นการทำงานร่วมกันของคณะกรรมการ/คณะทำงานชุดเดียวกันกับข้อ ๓ โดยมีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมไปถึงเรื่องการติดตามประเมินผลด้วย

ส่วนหลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้น เป็นการมีส่วนร่วมที่เปิดโอกาสให้ประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคม ได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาคราชการได้ในหลายมิติ ตามความเหมาะสม และความต้องการพื้นฐานของประชาชนในสังคมนั้น International Association for Public Participation (IAP2) ซึ่งสามารถแบ่งระดับของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น ๕ ระดับ ดังนี้

**๑) การให้ข้อมูลข่าวสาร (Inform)** เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน เกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งเป็นสิทธิพื้นฐานของประชาชน ในการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับงานของภาครัฐ โดยหน่วยงานภาครัฐมีหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูลที่เป็นจริง ถูกต้อง ทันสมัย และประชาชนสามารถเข้าถึงได้ เป็นระดับที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมน้อยที่สุด แต่ถือว่าเป็นขั้นพื้นฐาน และมีความสำคัญมาก วิธีการให้ข้อมูลสามารถใช้ช่องทางต่างๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่างๆ การจัดนิทรรศการ จัดหมายข่าว การจัดงานแถลงข่าว การตีพิมพ์ และการให้ข้อมูลทางเว็บไซต์ เป็นต้น

**๒) การรับฟังความคิดเห็น (Consult)** การเปิดให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นเป็นการเปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินการ และการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐอย่างอิสระ และเป็นระบบ โดยหน่วยงานภาครัฐจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นทั้งที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการ นำข้อเสนอแนะความคิดเห็น และประเด็นที่ประชาชนเป็นห่วงไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงนโยบาย พัฒนาวิธีการ ปฏิบัติงานในหน่วยงาน และประกอบการตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐด้วยวิธีต่างๆ เช่น การรับฟังความคิดเห็น การสำรวจความคิดเห็น การจัดเวทีสาธารณะ การแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ เป็นต้น

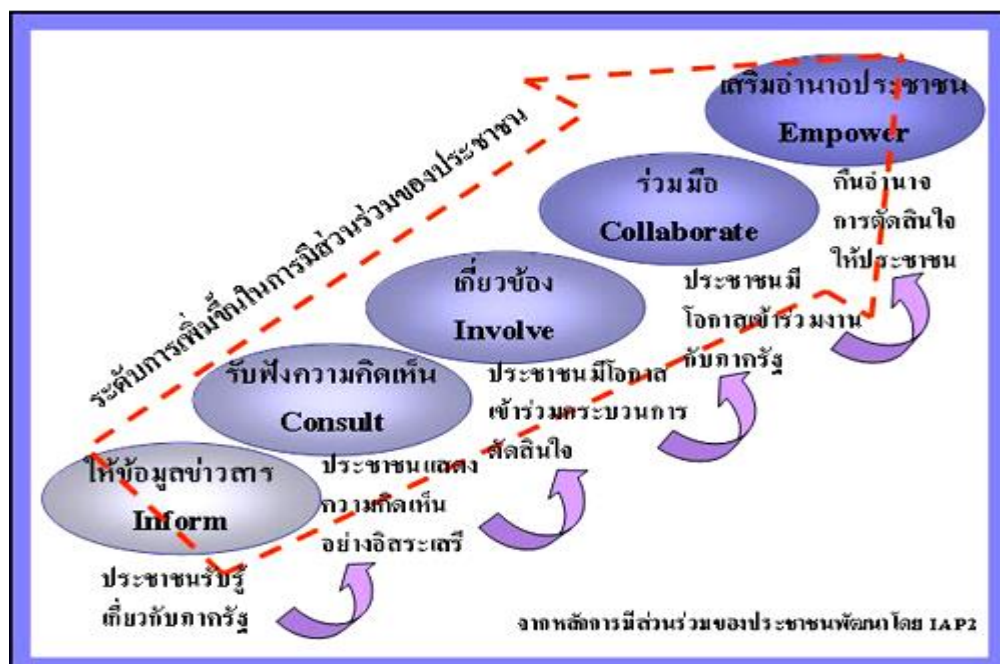
**๓) การเกี่ยวข้อง (Involve)** การเปิดให้ประชาชนมาร่วมเกี่ยวข้อง และร่วมดำเนินการ เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน หรือร่วมเสนอแนะแนวทางที่นำไปสู่การตัดสินใจเพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนว่า ข้อมูลความคิดเห็น และความต้องการ



ของประชาชนจะถูกนำไปพิจารณาเป็นทางเลือกในการบริหารงานของภาครัฐ เช่น การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาประเด็นนโยบายสาธารณะ ประชาพิจารณ์ การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเสนอแนะประเด็นนโยบาย เป็นต้น

๔) **ความร่วมมือ (Collaboration)** การให้ประชาชนร่วมตัดสินใจ เป็นการให้กลุ่มประชาชนผู้แทนภาคสาธารณะมีส่วนร่วม โดยเป็นหุ้นส่วนกับภาครัฐในทุกขั้นตอนของการตัดสินใจ และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เช่น คณะกรรมการที่มีฝ่ายประชาชนร่วมเป็นกรรมการ เป็นต้น

๕) **การเสริมอำนาจแก่ประชาชน (Empower)** เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีบทบาทในการเป็นผู้ตัดสินใจ โดยหน่วยงานภาครัฐจะต้องดำเนินการตามการตัดสินใจของประชาชน การมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับสูงสุดนี้ เน้นให้ประชาชนมีบทบาทในการบริหารจัดการโดยเป็นผู้ดำเนินการกิจ และภาครัฐมีหน้าที่ในการส่งเสริมสนับสนุนเท่านั้น รูปแบบการมีส่วนร่วมในระดับนี้ได้แก่ การลงประชามติ หรือสภาเมือง เป็นต้น<sup>๑๕</sup>



ภาพที่ ๒.๑ การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น ๕ ระดับ

นรินทร์ชัย พัฒนพงศา ได้กล่าวถึงปัจจัย และแนวทางเสริมสร้างให้เกิดการมีส่วนร่วม ดังนี้

๑) ปัจจัยด้านการจัดการซึ่งจะต้องทำให้ได้อย่างน้อย ๕ ประการ คือ

<sup>๑๕</sup> สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา, การส่งเสริมการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของภาคประชาชนตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PPMMQAA), (สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา: สำนักติดตามและ ประเมินผลการอาชีวศึกษา, ๒๕๕๕), หน้า ๔-๕.

๑.๑) พัฒนาการให้เกิดการมีส่วนร่วมในพันธกิจและเป้าหมาย แม้จะทำยากแต่ก็จำเป็นต้องทำเพื่อจะเปลี่ยน ประการสำคัญต้องปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมของบุคคลในชุมชน เปลี่ยนแนวคิด

๑.๒) ส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจของการที่ต้องพึ่งพากันหรือร่วมกัน การจะเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมนั้น ต้องกระจายข้อมูลให้ทุกคนทราบร่วมกันเพื่อให้เกิดคุณค่า

๑.๓) หากความเห็นชอบร่วมกันในงานที่แต่ละฝ่ายจะรับไปทำ ความไม่ชัดเจนในบทบาทที่แต่ละฝ่ายจะรับผิดชอบมักนำความเสียหายแก่เป้าหมายของงาน

๑.๔) สร้างความไว้วางใจเชื่อมั่น การมีส่วนร่วมจะเกิดขึ้นได้ดีเมื่อเต็มใจทำงานร่วมกัน เห็นด้วยกับวิธีการร่วมกัน

๑.๕) ลดการแข่งขันกัน ร่วมกันเพื่อป้องกันปัญหาในชุมชนร่วมกัน

๑.๖) สร้างความมั่นใจว่า ถ้าเกิดการมีส่วนร่วมทุกฝ่ายจะได้รับประโยชน์จากการมีส่วนร่วม

### ๒.๑.๓ ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชน

การมีส่วนร่วมจะแบ่งเป็นหลายขั้นตอนแตกต่างกันตามแต่วิธีการมีส่วนร่วมของประชาชนตามที่นักวิชาการได้กล่าวไว้ ดังต่อไปนี้

ขั้นตอนการมีส่วนร่วมไว้ ๔ ขั้นตอน คือ<sup>๑๖</sup>

๑. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) เป็นการมีส่วนร่วมที่เป็นการแสดงออกด้านความคิดเกี่ยวกับการจัดระบบ หรือกำหนดระบบของโครงการ เป็นการประเมินปัญหาหรือทางเลือกที่จะสามารถเป็นไปได้ที่จะนำไปปฏิบัติ เพื่อการพัฒนาโดยการประเมินสภาพที่เป็นอยู่และสาเหตุของปัญหา ซึ่งในขั้นตอนนี้ยังแบ่งย่อยออกเป็น ๓ ส่วน ได้แก่

๑.๑ การมีส่วนร่วมในขั้นต้น (Initial Decision) เป็นการค้นหาความต้องการที่แท้จริง ซึ่งเป็นวิธีการที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมของโครงการ

๑.๒ การมีส่วนร่วมในขั้นเตรียมการ (Ongoing Decision) เป็นการหาโอกาส หรือช่องทางในการแก้ปัญหา รวมทั้งลำดับความสำคัญของโครงการที่จะต้องดำเนินการ

๑.๓ การมีส่วนร่วมในขั้นการตัดสินใจปฏิบัติการ (Operation Decision) เป็นการหาบุคลากรเข้ามาปฏิบัติการ ได้แก่ อาสาสมัครผู้ประสานงาน หรือกลุ่มที่รวมตัวกันตามประเพณี เช่น กลุ่มสตรีหรือกลุ่มหนุ่มสาว เพื่อที่จะมีส่วนร่วมในกิจกรรมโดยการเป็นสมาชิกร่วมดำเนินการคัดเลือกผู้นำ และการสร้างพลังอำนาจในแก๊งค์กร

๒. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ (Implementation) เป็นการดำเนินงานตามโครงการ และแผนงานเป็นการก่อให้เกิดความรู้สึกร่วมในการเป็นเจ้าของกิจกรรม และผลงานที่ปรากฏในขั้นตอนนี้ยังแบ่งออกได้เป็น ๓ ส่วน คือ

<sup>๑๖</sup> นรินทร์ชัย พัฒนพงศา, การมีส่วนร่วม หลักการพื้นฐาน เทคนิค และกรณีตัวอย่าง, (เชียงใหม่: สิริลักษณ์การพิมพ์, ๒๕๔๗), หน้า ๑๗.

<sup>๑๗</sup> โคเฮน และอัฟฟอฟ (Cohen and Uphoff) อังโน นันท์วัฒน์ บรมานันท์, การบริการสาธารณะในระบบกฎหมายปกครองของฝรั่งเศส, (กรุงเทพมหานคร: สำนักนิติธรรม, ๒๕๔๑), หน้า ๕๙.

๒.๑ การมีส่วนร่วมในการสละทรัพยากร (Resource Contribution) ได้แก่ การมีส่วนร่วมสละแรงกาย การสละเงิน การให้วัสดุอุปกรณ์ และการให้คำแนะนำ ซึ่งทรัพยากรเหล่านี้จะให้อด้วยความเต็มใจ

๒.๒ การมีส่วนร่วมในการบริหาร และการประสานงาน (Administration and Coordination) จะมีส่วนร่วมโดยวิธีการจ้างบุคคลเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการ การฝึกอบรมผู้ที่จะเข้าปฏิบัติในโครงการ หรือการให้คำปรึกษาในการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการ และเป็นผู้ประสานงานในโครงการด้วย

๒.๓ การมีส่วนร่วมในการเข้าเป็นผู้ปฏิบัติในโครงการ มักพบว่า มีลักษณะเป็นการบังคับให้เข้าปฏิบัติในโครงการมากที่สุด การมีส่วนร่วมโดยการบังคับให้ปฏิบัติ จะต่างจากการให้ความร่วมมือ เพราะการบังคับให้ทำนั้น ผลประโยชน์ (Benefits) จะไม่ใช่เป็นสิ่งที่สำคัญ แต่ถ้าเป็นการมีส่วนร่วมด้วยความเต็มใจนั้น จะมีการคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับหลังเกิดการมีส่วนร่วมด้วย

๓. การมีส่วนร่วมรับผลประโยชน์ (Benefits) ยังแบ่งออกได้เป็น ๓ ส่วนคือ

๓.๑ การมีส่วนร่วมรับผลประโยชน์ (Material Benefits) ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการเพิ่มผลผลิต รายได้ หรือทรัพย์สิน

๓.๒ การมีส่วนร่วมรับผลประโยชน์ในด้านสังคม (Social Benefits) ได้แก่ ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่สังคม เช่น โรงเรียนสถานที่สาธารณะ หรือส่วนกลางของชุมชน เช่น การเพิ่มคุณภาพชีวิต การเกิดระบบน้ำประปา

๓.๓ การมีส่วนร่วมรับผลประโยชน์ในด้านบุคคล (Personal Benefits) ได้แก่ ความนับถือตนเอง (Self-Esteem) พลังอำนาจทางการเมือง (Political Power) ความคุ้มค่าของผลประโยชน์ (Sense of Efficacy)

๔. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) หมายถึง การมีส่วนร่วมในการวัดผล และวิเคราะห์ผลของการดำเนินงาน รวมทั้งเป็นการค้นหาข้อดี และข้อบกพร่อง เพื่อหาแนวทางแก้ไขการทำงานให้มีประสิทธิภาพต่อไป แต่การมีส่วนร่วมในขั้นนี้ ส่วนใหญ่บทบาทดังกล่าวจะเป็นของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ โดยจะเป็นการประเมินผลของงบประมาณที่จัดสรรนั้นนำไปใช้อย่างไร บางกรณี แม้แต่เจ้าหน้าที่เอง ยังไม่มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในขั้นตอนดังกล่าว การมีส่วนร่วมในการประเมินผลนี้ จะเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของพลังานความคิดของมวลชนที่จะทำให้โครงการพัฒนา หรือสามารถนำประยุกต์ใช้ต่อไป

ขั้นตอนการมีส่วนร่วมไว้ ๕ ขั้นตอน คือ

๑. การมีส่วนร่วมในขั้นริเริ่มโครงการ เป็นขั้นตอนที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา สาเหตุของปัญหาในชุมชน และมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ กำหนดความต้องการของชุมชน และจัดลำดับความสำคัญของความต้องการนั้นๆ

๒. การมีส่วนร่วมในขั้นการวางแผนการพัฒนา เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์ของโครงการ กำหนดวิธีการ แนวทางในการดำเนินงานกำหนดทรัพยากร และแหล่งของทรัพยากรที่ใช้

๓. การมีส่วนร่วมในขั้นดำเนินโครงการ เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการทำประโยชน์ให้แก่โครงการ โดยการร่วมช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์วัสดุอุปกรณ์ และแรงงานหรือโดยการบริหารงานและประสานงาน ตลอดจนการดำเนินการขอความช่วยเหลือจากภายนอก

๔. การมีส่วนร่วมในขั้นรับผลประโยชน์ที่เกิดจากโครงการพัฒนา เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ที่พึงได้รับจากโครงการ หรือมีส่วนในการรับผลเสียที่อาจเกิดจากโครงการ ซึ่งผลประโยชน์หรือผลเสียนี้อาจเป็นด้านกายภาพ หรือด้านจิตใจที่มีผลต่อสังคมบุคคลได้

๕. การมีส่วนร่วมในขั้นประเมินผลโครงการพัฒนา เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินว่า โครงการพัฒนาที่ดำเนินการนั้นบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือไม่ การประเมินผลนี้อาจเป็นการประเมินผลย่อย ซึ่งเป็นการประเมินผลความก้าวหน้าของโครงการที่กระทำกันเป็นระยะๆ หรือการประเมินผลรวม ซึ่งเป็นการประเมินผลสรุปรวบยอดของโครงการทั้งหมด<sup>๑๘</sup>

สรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนคือ การที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการคิด การตัดสินใจ การดำเนินการ การร่วมแก้ไข การร่วมรับผลประโยชน์ และการเข้าร่วมประเมินผล กิจกรรมที่ได้ดำเนินการ การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนให้เกิดขึ้น โดยเปิดโอกาสให้ประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคม ได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาคราชการ จัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายตามที่ตั้งไว้

## ๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารงานของเทศบาล

เทศบาลเป็นส่วนหนึ่งของการปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีการปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องตำราทางวิชาการของนักวิชาการหลากหลายท่านจึงได้ประมวลแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงแนวคิดการบริหารงานเทศบาล มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### ๒.๒.๑ ความหมายของการปกครองส่วนท้องถิ่น

แนวคิดในการให้ประชาชนในท้องถิ่นได้ปกครอง และบริหารกันเองนั้น มีความสัมพันธ์กันอย่างมากกับแนวคิดในการกระจายอำนาจการปกครอง (Decentralization) ซึ่งหลักในการกระจายอำนาจการปกครองนี้ มีเพื่อให้ท้องถิ่นสามารถทำกิจกรรมต่างๆ อย่างมีอิสระ หน่วยการปกครองท้องถิ่นจึงมีความเป็นอิสระในระดับหนึ่งในการที่จะดำเนินกิจกรรมบริหารตนเองได้ แต่อีกส่วนหนึ่งนั้น รัฐบาลกลางยังคงเอกลิทธิในการควบคุมไว้ ทั้งนี้เพื่อรักษาสภาพความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และความมั่นคงของชาติ

การปกครองท้องถิ่น หมายถึง ระบบการปกครองที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระจายอำนาจทางการปกครองของรัฐ และโดยนัยนี้จะเกิดมีองค์การทำหน้าที่ปกครองท้องถิ่นโดยคนในท้องถิ่นนั้นๆ องค์การนี้ถูกจัดตั้งและควบคุมโดยรัฐบาล แต่มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย และควบคุม

<sup>๑๘</sup> อีรพงษ์ แก้วหาวงษ์, กระบวนการเสริมสร้างชุมชนเข้มแข็ง, (ขอนแก่น: โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา, ๒๕๔๓), หน้า ๒๓-๒๔.

ให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายของตนเองได้<sup>๑๙</sup> การปกครองท้องถิ่น หมายถึง การปกครองที่รัฐบาลมอบอำนาจให้หน่วยการปกครองระดับรองของรัฐ หรือกระจายอำนาจให้ประชาชนในท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่งจัดการปกครอง และดำเนินการบางอย่างเพื่อประโยชน์ของรัฐ และผลประโยชน์ท้องถิ่นโดยตรง การบริหารงานท้องถิ่นจะมีองค์การปกครองที่ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ซึ่งประชาชนเลือกตั้งมาทั้งหมด หรือบางส่วน ทั้งนี้มีความอิสระในการบริหารงาน แต่รัฐบาลต้องควบคุมโดยวิธีการต่างๆ ตามความเหมาะสม<sup>๒๐</sup> ฮอลโลเวย์ (Holloway) ให้ความหมายของการปกครองท้องถิ่นไว้ว่า การปกครองท้องถิ่น หมายถึง องค์การที่มีอาณาเขตแน่นอน มีจำนวนประชากรตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดมีการบริหารการคลังของตนเอง และมีสภาพท้องถิ่นที่สมาชิกสามารถเลือกตั้งของประชาชน<sup>๒๑</sup>

สรุปได้ว่า การปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นการปกครองของชุมชนเป็นหน่วยการปกครองที่มีอำนาจอิสระตามความเหมาะสม มีขอบเขตพอสมควรเป็นหน่วยการปกครองที่มีสิทธิตามกฎหมายโดยปกครองตนเองโดยจัดแบ่งเป็นสองฝ่าย คือ องค์การฝ่ายบริหารและองค์การฝ่ายนิติบัญญัติ

### ๒.๒.๒ ลักษณะของการปกครองส่วนท้องถิ่น

เนื่องจากการปกครองส่วนท้องถิ่นในรูปของการปกครองตนเอง เป็นการปกครองที่ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่น และการมีอำนาจอิสระในการปกครองตนเองภายใต้กฎหมายของรัฐ หรือประเทศนั้นๆ ดังนั้น

ลักษณะของการปกครองส่วนท้องถิ่นที่สำคัญมีดังนี้

๑. มีสถานะตามกฎหมาย หน่วยการปกครองท้องถิ่นจะต้องมีการจัดตั้งขึ้นโดยกฎหมาย

๒. มีพื้นที่และระดับหน่วยการปกครองท้องถิ่น จะต้อง มีพื้นที่การปกครองที่แน่นอน และชัดเจน และควรจะต้องมีการแบ่งระดับการปกครองส่วนท้องถิ่นว่ามีกี่ระดับ เช่น ขนาดเล็ก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่ เป็นต้น เกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดพื้นที่ และระดับของการปกครองส่วน ท้องถิ่นมีมากมาย เช่น สภาพภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ และความสำนึกในการปกครองตนเองของประชาชน ประสิทธิภาพในการบริหารงาน รายได้ และความหนาแน่นของประชากร เป็นต้น สำหรับประเทศไทย มีเกณฑ์จัดตั้งยกฐานะหน่วยการปกครองท้องถิ่น ๓ ประการ คือ รายได้ย้อนหลัง ๓ ปีไม่รวมเงินอุดหนุนจำนวนประชากร และขนาดพื้นที่

๓. มีการกระจายอำนาจและหน้าที่การปกครองท้องถิ่นจะต้องมีการกระจายอำนาจการปกครองไปให้ท้องถิ่น โดยการกำหนดอำนาจ และหน้าที่ของหน่วยการปกครองท้องถิ่นอย่างชัดเจน ดังนั้น การที่หน่วยการปกครองท้องถิ่นจะมีอำนาจและหน้าที่ที่มากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับนโยบายทางการเมืองการปกครองที่สำคัญ

<sup>๑๙</sup> ประทาน คงฤทธิศึกษากร, การปกครองท้องถิ่น, (กรุงเทพมหานคร: พีระพัฒนา, ๒๕๒๖), หน้า ๘.

<sup>๒๐</sup> อุทัย หิรัญโต, การปกครองท้องถิ่นไทย, (กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์, ๒๕๒๓), หน้า ๔.

<sup>๒๑</sup> สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยรามคำแหง, “ผลการประเมินความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อรองรับการถ่ายโอนภารกิจและกำกับดูแลตรวจสอบองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น”, รายงานการวิจัย, (สถาบันวิจัยและพัฒนา: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๔๗), หน้า ๓-๔.

๔. ความเป็นนิติบุคคล หน่วยการปกครองท้องถิ่นจะต้องเป็นองค์การนิติบุคคลโดยเอกเทศจากองค์การของรัฐบาลกลาง ทั้งนี้เพื่อการดำเนินงานที่ถูกต้องตามกฎหมาย และเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของตน เพราะหน่วยการปกครองท้องถิ่นจะต้องมีงบประมาณ ทรัพย์สิน หนี้สิน และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเป็นของตนเอง

๕. มีการเลือกตั้ง การปกครองท้องถิ่นจะต้องมีหน่วยการปกครองท้องถิ่นที่มาจากการเลือกตั้งโดยประชาชนในท้องถิ่นเป็นสำคัญ กล่าวคือ จะต้องให้สิทธิแก่ประชาชนในท้องถิ่นในการเลือกตั้งคณะเจ้าหน้าที่ผู้บริหารการปกครองท้องถิ่นทั้งหมด หรือบางส่วน เพื่อแสดงถึงการมีส่วนร่วมทางการเมืองการปกครอง

๖. มีอำนาจอิสระ หน่วยการปกครองท้องถิ่นจะต้องไม่อยู่ในสายบังคับบัญชาของหน่วยงานรัฐบาลกลาง และมีอำนาจอิสระในการกำหนดนโยบาย และการบริหารงานภายใต้ขอบเขตของกฎหมาย สามารถกำหนดนโยบายออกกฎข้อบังคับ เพื่อกำกับควบคุมให้มีการปฏิบัติตามนโยบาย หรือความต้องการของท้องถิ่น และสามารถใช้จ่ายเงินของตนในการปฏิบัติกิจการในขอบเขตของกฎหมาย โดยไม่ต้องขออนุมัติจากรัฐบาลกลาง

๗. มีงบประมาณของตนเอง หน่วยการปกครองท้องถิ่นจะต้องมีอำนาจในการจัดเก็บรายได้ จัดเก็บภาษีตามขอบเขตที่กฎหมายให้อำนาจในการจัดเก็บ เพื่อให้ท้องถิ่นมีรายได้เพียงพอที่จะทำนุบำรุงท้องถิ่นให้เจริญก้าวหน้า

๘. มีการกำกับดูแลของรัฐ หน่วยการปกครองท้องถิ่นจะต้องมีฐานะเป็นหน่วยการปกครองระดับรองของรัฐ และอยู่ในการกำกับดูแลของรัฐ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนรวมและความมั่นคงแห่งรัฐ

สรุปได้ว่า ลักษณะการปกครองส่วนท้องถิ่นจึงมีองค์ประกอบที่มีฐานะตามกฎหมายมีพื้นที่และระดับ มีการกระจายอำนาจหน้าที่ ความเป็นนิติบุคคล มีการเลือกตั้ง มีอำนาจอิสระ มีงบประมาณของตนเอง อยู่ในการกำกับดูแลของรัฐ

### ๒.๒.๓ ประเภทของการปกครองส่วนท้องถิ่น

องค์การปกครองท้องถิ่นแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

๑. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแบบทั่วไป มี ๓ รูปแบบ ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบล

๒. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแบบพิเศษ มี ๒ รูปแบบ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา

ตามบทบัญญัติในหมวด ๙ การปกครองส่วนท้องถิ่น มาตรา ๒๘๕- ๒๘๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ ที่กล่าวถึงที่มาขององค์การปกครองท้องถิ่นโดยสรุปไว้ ดังนี้

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นต้องมีสภาท้องถิ่น และคณะผู้บริหารท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น สมาชิกสภาท้องถิ่นต้องมาจากการเลือกตั้ง คณะผู้บริหารท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่นให้มาจากการเลือกตั้งโดยตรงของประชาชน หรือมาจากความเห็นชอบของสภาท้องถิ่น การเลือกตั้งสมาชิกสภาท้องถิ่น และคณะผู้บริหารท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น ที่มาจากการเลือกตั้งโดยตรงของประชาชน ให้ใช้วิธีออกเสียงลงคะแนนโดยตรงและลับ สมาชิกสภาท้องถิ่น

คณะผู้บริหารท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ ๔ ปี คณะผู้บริหารท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่นจะเป็นข้าราชการซึ่งดำรงตำแหน่ง หรือเงินเดือนประจำพนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือของราชการส่วนท้องถิ่น มิได้มีคุณสมบัติของผู้มีสิทธิสมัครรับเลือกตั้งหลักเกณฑ์ และวิธีการเลือกตั้งสมาชิกท้องถิ่นคณะผู้บริหารท้องถิ่น และผู้บริหารท้องถิ่นให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ ในกรณีที่มีการยุบสภาท้องถิ่น หรือในกรณีที่สมาชิกสภาท้องถิ่นพ้นจากตำแหน่งทั้งคณะ และต้องมีการเลือกตั้งคณะผู้บริหารท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่นชั่วคราว มิให้นำบทบัญญัติตามวรรคสอง วรรคสาม วรรคหก มาบังคับใช้ ทั้งนี้ ตามกฎหมายกำหนด<sup>๒๒</sup>

สรุปได้ว่า ประเภทของการปกครองส่วนท้องถิ่นมีการแบ่งเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ องค์การปกครองท้องถิ่นแบบทั่วไปมี ๓ รูปแบบ ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล องค์การปกครองท้องถิ่นแบบพิเศษมี ๒ รูปแบบ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา

#### ๒.๒.๔ องค์ประกอบของการปกครองส่วนท้องถิ่น

หน่วยการปกครองท้องถิ่นมีคุณลักษณะเฉพาะ หรือองค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

๑. หน่วยการปกครองท้องถิ่นจะได้รับการจัดตั้งขึ้นโดยผลแห่งกฎหมาย และหน่วยการปกครองท้องถิ่นนั้นๆ จะมีสภาพเป็นนิติบุคคล

๒. หน่วยการปกครองท้องถิ่นที่จะได้รับการจัดตั้งขึ้นนั้น จะต้องไม่อยู่ในสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานราชการ เพราะจะต้องเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจปกครองตนเอง

๓. หน่วยการปกครองท้องถิ่นที่จะได้รับการจัดตั้งขึ้นนั้น จะต้องมืองค์กรที่มาจากการเลือกตั้ง โดยประชาชนในท้องถิ่นนั้นเป็นสำคัญ เพื่อแสดงถึงการเข้ามามีส่วนร่วมทางการเมืองการปกครองของประชาชน

๔. หน่วยการปกครองท้องถิ่นนั้นๆ จะต้องมอำนาจในการจัดเก็บรายได้โดยการอนุญาตจากรัฐ เพื่อให้ท้องถิ่นมีรายได้มาทำนุบำรุงท้องถิ่นให้เจริญก้าวหน้าต่อไป

๕. หน่วยการปกครองท้องถิ่นนั้นๆ ควรมีอำนาจในการกำหนดนโยบาย และมีการควบคุมให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายของตน ตามครรลองของการปกครองที่ประชาชน มีส่วนร่วมทางการเมืองการปกครองอย่างแท้จริง

๖. หน่วยการปกครองท้องถิ่นนั้นๆ ควรมีอำนาจในการออกข้อบังคับเพื่อกำกับให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบาย หรือความต้องการแห่งท้องถิ่นได้ แต่ทั้งนี้กฎข้อบังคับทั้งปวงย่อมขัดต่อกฎหมาย หรือข้อบังคับอื่นใดของรัฐ

๗. หน่วยการปกครองท้องถิ่น เมื่อได้รับการแต่งตั้งแล้วยังคงอยู่ในความรับผิดชอบ และอยู่ในการกำกับดูแลของรัฐ เพื่อประโยชน์ และความมั่นคงแห่งรัฐ และประชาชนโดยส่วนรวม<sup>๒๓</sup>

<sup>๒๒</sup> สำนักประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ๒๕๖๐), หน้า ๗๔.

<sup>๒๓</sup> ประหยัด หงส์ทองคำ, การปกครองท้องถิ่น, (กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๒๖), หน้า ๑๑.

สรุปได้ว่า องค์ประกอบของการปกครองส่วนท้องถิ่นมีองค์ประกอบ คือ ได้รับการจัดตั้งขึ้นเป็นนิติบุคคล ได้รับอำนาจโดยการปกครองตนเอง มีการเลือกตั้งโดยประชาชนมีอำนาจในการจัดเก็บภาษีมาบำรุงท้องที่ มีการกำหนดนโยบายโดยมีประชาชนได้มีส่วนร่วมในการกำหนด

### ๒.๒.๕ วัตถุประสงค์ของการปกครองส่วนท้องถิ่น

จรัสศักดิ์ เกษียณบุตร ได้กล่าวว่า การปกครองท้องถิ่นหรือการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นนั้น เป็นการจัดรูปแบบการปกครองในลักษณะการกระจายอำนาจการปกครอง โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ ๓ ประการ คือ

๑. เป็นโรงเรียนประชาธิปไตย (School of Democracy) เพื่อให้ประชาชนได้เรียนรู้และเข้าใจถึงวิธีการปกครองตนเองตามระบอบประชาธิปไตย

๒. เป็นการกระจายอำนาจให้ประชาชนได้ปกครองตนเอง (Local Self Government) เพื่อแบ่งเบาภาระของรัฐบาลกลาง

๓. เป็นการให้หน่วยงานระดับท้องถิ่น ดำเนินจัดบริการสาธารณะ (Public Service) และงานที่รัฐบาลกลางกำหนดแทนรัฐบาลกลาง<sup>๒๔</sup>

ส่วนชูวงศ์ ฉายะบุตร ได้กล่าวถึงวัตถุประสงค์ของการปกครองท้องถิ่นไว้ ดังนี้

๑. ช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาล เนื่องจากในการบริหารประเทศจะต้องอาศัยงบประมาณเป็นหลัก หากเงินงบประมาณจำกัด ภารกิจที่จะต้องบริการให้ชุมชนต่างๆ อาจไม่เพียงพอ ดังนั้น หากจัดให้มีการปกครองท้องถิ่น หน่วยงานปกครองท้องถิ่นนั้นๆ สามารถมีรายได้ มีเงินงบประมาณของตนเอง เพียงพอที่จะดำเนินการสร้างสรรค์ ความเจริญให้กับท้องถิ่นได้ จึงเป็นการแบ่งเบาภาระของรัฐบาลได้เป็นอย่างมาก ทั้งในด้านการเงิน ตัวบุคคล ตลอดจนเวลาที่ใช้ในการดำเนินงาน

๒. เพื่อสนองตอบต่อความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นอย่างแท้จริง เนื่องจากประเทศมีขนาดกว้างใหญ่ ความต้องการของประชาชนในแต่ละท้องถิ่นย่อมมีความแตกต่างกัน การรกรับบริการจากรัฐบาลแต่อย่างเดียว อาจไม่ตรงตามความต้องการที่แท้จริง และล่าช้า หน่วยงานปกครองท้องถิ่น ที่มีประชาชนในท้องถิ่นเป็นผู้บริหารเท่านั้น จึงจะสามารถตอบสนองความต้องการนั้นได้

๓. เพื่อความประหยัด โดยที่ท้องถิ่นแต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน สภาพความเป็นอยู่ของประชาชนก็แตกต่างกันด้วย การจัดตั้งหน่วยงานปกครองท้องถิ่นขึ้นจึงจำเป็น โดยให้อำนาจหน่วยงานปกครองท้องถิ่นจัดเก็บภาษีอากร ซึ่งเป็นวิธีการหารายได้ให้กับท้องถิ่น เพื่อนำไปใช้ในการบริหารกิจการของท้องถิ่น ทำให้ประหยัดเงินงบประมาณของรัฐบาลที่จะต้องจ่ายให้กับท้องถิ่นทั่วประเทศเป็นอันมาก และแม้จะมีการจัดสรรเงินงบประมาณจากรัฐบาลไปให้บ้าง แต่ก็มีเงื่อนไขที่กำหนดไว้อย่างรอบคอบ

๔. เพื่อให้หน่วยงานปกครองท้องถิ่น เป็นสถานที่ให้การศึกษาการปกครองระบอบประชาธิปไตยแก่ประชาชน จากการที่การปกครองท้องถิ่น เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการ

<sup>๒๔</sup> จรัสศักดิ์ เกษียณบุตร, “องค์การบริหารส่วนจังหวัดและเทศบาล ปัญหาขัดข้อง แนวทางแก้ไข การพัฒนาในอนาคต”, วารสารเทศบาล, (๔ เมษายน ๒๕๓๖): ๓๑.



ปกครองตนเอง ไม่ว่าจะโดยการสมัครรับเลือกตั้ง เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นเลือกเข้าไปทำหน้าที่ฝ่ายบริหาร หรือฝ่ายนิติบัญญัติของหน่วยการปกครองท้องถิ่นก็ตาม การปฏิบัติหน้าที่ที่แตกต่างกันนี้ มีส่วนในการส่งเสริมการเรียนรู้ถึงกระบวนการปกครองระบบประชาธิปไตยในระดับชาติได้เป็นอย่างดี<sup>๒๕</sup>

สรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการปกครองส่วนท้องถิ่น หมายถึง การกระจายอำนาจในท้องถิ่นเพื่อให้มีบทบาทในการปกครองตนเอง ทั้งนี้ รัฐบาลมีอำนาจในการกำหนดนโยบาย และควบคุมการปฏิบัติงานของท้องถิ่น เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบกฎหมาย และบังเกิดผลดีแก่ประชาชน โดยส่วนรวมจะเห็นได้ว่า การจัดให้มีหน่วยการปกครองท้องถิ่นขึ้น ไม่ว่าจะป็นรูปแบบใดก็เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน และทำให้ประชาชนได้เข้ามีส่วนร่วมในการตัดสินใจอนาคตของตนเองในท้องถิ่นนั้นๆ ได้สอดคล้องกับสถานการณ์การปกครองในปัจจุบันอย่างมีประสิทธิภาพ

### ๒.๒.๖ แนวคิดเกี่ยวกับเทศบาล

การปกครองท้องถิ่นรูปแบบเทศบาล มีวัตถุประสงค์ให้เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจพอสมควร และมีความเป็นชุมชนเมือง คือ มีความหนาแน่นของประชากร มีรายได้เพียงพอแก่การบริหารจัดการปกครองตนเอง กล่าวอีกนัยหนึ่งเทศบาล คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของชุมชนที่เป็นเมืองนั่นเอง

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบเทศบาลนั้น นับว่า มีความสำคัญมากขึ้นในปัจจุบัน เนื่องจากกระบวนการพัฒนาทำให้ระบบเศรษฐกิจ และสังคมขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว การเปลี่ยนแปลงนี้ ส่งผลกระทบต่อให้ชุมชนที่เป็นเมืองอยู่แล้วขยายตัวมากขึ้น มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ซับซ้อนขึ้น มีการลงทุนมากขึ้น มีปริมาณการหมุนเวียนของเงิน การจ้างงาน และสถาบันการศึกษาเพิ่มขึ้น ในขณะที่เดียวกันมีปัญหาในด้านการจัดให้บริการสาธารณะมากขึ้น เช่น การจัดการกับปัญหาการเติบโตของเมืองปัญหาสิ่งแวดล้อมที่อยู่อาศัยการจราจร การพักผ่อนหย่อนใจของคนในเมือง เป็นต้น ในท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงไปสู่ความเป็นเมืองเพิ่มมากขึ้นในสังคมไทย บทบาทของราชการส่วนภูมิภาคกลับลดน้อยลงด้วยข้อจำกัดของงบประมาณ และบุคลากร การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้เป็นตัวกระตุ้นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบเทศบาล มีความจำเป็นและสำคัญต่อประชาชนอย่างมาก

### การจัดตั้งเทศบาล

ท้องถิ่นใดจะจัดตั้งเป็นเทศบาลนั้น ให้อาศัยหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ ในส่วนที่ว่าด้วยการจัดตั้งเทศบาล ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุป คือ ต้องเป็นที่ที่มีความเจริญพอสมควร โดยให้พิจารณาจากความเหมาะสมในเรื่องที่ตั้ง จำนวนความหนาแน่นของประชากร และความเจริญทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะช่วยให้ท้องถิ่นนั้นมีรายได้จากภาษีเพียงพอในการเลี้ยงตนเอง และสามารถจัดทำภารกิจตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดได้โดยสมบูรณ์ ประเภทของเทศบาลเทศบาลมี ๓ ประเภท ได้แก่ เทศบาลตำบล เทศบาลเมือง และเทศบาลนคร

<sup>๒๕</sup> ชูวงศ์ ฉายะบุตร, การปกครองท้องถิ่นไทย, พิมพ์ครั้งที่ ๓, (กรุงเทพมหานคร: พิมพ์ศรีพรินติ้งเซ็นเตอร์, ๒๕๓๙), หน้า ๒๗-๒๘.

**๑. เทศบาลตำบล** เทศบาลตำบล ได้แก่ ท้องถิ่นซึ่งมีประกาศกระทรวงมหาดไทย จัดตั้งเป็นเทศบาลตำบล และมีหลักเกณฑ์ในการจัดตั้งเทศบาลตำบลว่า

- ๑.๑ มีรายได้โดยไม่รวมเงินอุดหนุนในปีงบประมาณที่ผ่านมาไม่น้อยกว่า ๑๒ ล้านบาท
- ๑.๒ มีประชากรในเขตเทศบาลไม่น้อยกว่า ๗,๐๐๐ คน ขึ้นไป
- ๑.๓ ได้รับความเห็นชอบจากราษฎรในท้องถิ่นที่จะจัดตั้งเป็นเทศบาลนั้น

#### อำนาจหน้าที่ของเทศบาลตำบล

มาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ กำหนดหน้าที่ของเทศบาลตำบลไว้ ดังนี้

- (๑) รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน
- (๒) ให้มีและบำรุงทางบก และทางน้ำ
- (๓) รักษาความสะอาดของถนน หรือทางเดิน และที่สาธารณะรวมทั้งการกำจัดมูลฝอย และสิ่งปฏิกูล
- (๔) ป้องกัน และระงับโรคติดต่อ
- (๕) ให้มีเครื่องใช้ในการดับเพลิง
- (๖) ให้ราษฎรได้รับการศึกษาอบรม
- (๗) ส่งเสริมการพัฒนาสตรี เด็กเยาวชน ผู้สูงอายุ และผู้พิการ
- (๘) บำรุงศิลปะ จารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่น
- (๙) หน้าที่อื่นตามที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นหน้าที่ของเทศบาล (เช่นกฎหมายควบคุมอาคาร กฎหมายสาธารณสุข กฎหมายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น)

**๒. เทศบาลเมือง** ได้แก่ท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งศาลากลางจังหวัด หรือท้องถิ่นชุมนุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่หนึ่งหมื่นคนขึ้นไป มีรายได้พอควรแก่การปฏิบัติหน้าที่อันต้องทำตามพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ และมีประกาศกระทรวงมหาดไทยยกฐานะเป็นเทศบาลเมือง โดยระบุชื่อและเขตของเทศบาลไว้ด้วย และกระทรวงมหาดไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดตั้งเพิ่มเติม ดังนี้

๒.๑ กรณีเป็นที่ตั้งศาลากลางจังหวัดทุกแห่งให้ยกฐานะท้องถิ่นนั้นเป็นเทศบาลเมืองโดยไม่ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์อื่น

๒.๒ กรณีมิได้เป็นที่ตั้งศาลากลาง ให้พิจารณาหลักเกณฑ์ ดังนี้

๒.๒.๑ มีประชากรในเขตที่จะจัดตั้งเป็นเทศบาลเมืองไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐ คน และมีความหนาแน่นไม่น้อยกว่า ๓,๐๐๐ คน / ตารางกิโลเมตร

๒.๒.๒ มีรายได้เพียงพอแก่การปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด

๒.๓.๓ มีประกาศกระทรวงมหาดไทยจัดตั้งเป็นเทศบาลเมือง

#### อำนาจหน้าที่ของเทศบาลเมือง

หน้าที่ของเทศบาลเมือง กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ มาตรา ๕๓ ซึ่งโดยสรุปแล้วเหมือนกับเทศบาลตำบลทุกประการ แต่มีส่วนที่เพิ่มเติม คือ ในส่วนที่ต้องทำโดยกำหนดให้เทศบาลเมืองต้องมีการดำเนินกิจการโรงรับจำนำ หรือสถานสินเชื่อท้องถิ่น ตามมาตรา

๕๓ (๘) สำหรับส่วนที่อาจทำกำหนดไว้ใน มาตรา ๕๔ ก็คล้ายคลึงกับเทศบาลตำบลเช่นเดียวกัน แต่ส่วนที่เพิ่มเติม คือ

- (๑) ให้มีและบำรุงการสงเคราะห์มารดาและเด็ก
- (๒) ให้มีและบำรุงโรงพยาบาล
- (๓) ให้มีสาธารณสุขการ
- (๔) จัดทำกิจการซึ่งจำเป็นเพื่อการสาธารณสุข
- (๕) จัดตั้งและบำรุงโรงเรียนอาชีวศึกษา
- (๖) ให้มีและบำรุงสถานที่สำหรับการกีฬาและพลศึกษา
- (๗) ให้มีและบำรุงสวนสาธารณะ สวนสัตว์และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
- (๘) ปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรม และรักษาความสะอาดเรียบร้อยของท้องถิ่น

**๓. เทศบาลนคร** ได้แก่ ท้องถิ่นชุมนุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่ห้าหมื่นคนขึ้นไป ทั้งมีรายได้พอควรแก่การที่จะปฏิบัติหน้าที่อันต้องทำตามพระราชบัญญัติเทศบาล และมีประกาศกระทรวงมหาดไทยจัดตั้งเป็นเทศบาลนคร โดยระบุชื่อ และเขตของเทศบาลไว้ด้วย และกระทรวงมหาดไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดตั้งเพิ่มเติม ดังนี้

๓.๑ เป็นท้องที่มีพลเมืองตั้งแต่ ๕๐,๐๐๐ คนขึ้นไป และมีความหนาแน่นไม่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐ คน / ตารางกิโลเมตร

๓.๒ มีรายได้พอแก่การปฏิบัติหน้าที่อันต้องทำตามกฎหมายกำหนด

#### **อำนาจหน้าที่ของเทศบาลนคร**

อำนาจหน้าที่ของเทศบาลนคร กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๕๖ และ ๕๗ ซึ่งโดยสรุปแล้วเหมือนกับเทศบาลตำบล และเทศบาลเมืองทุกประการ แต่ที่เพิ่มเติมขึ้นก็คือ หน้าที่ตามมาตรา ๕๖ (๔) (๔) ดังนี้

มาตรา ๕๖ (๔) การควบคุมสุขลักษณะ และอนามัยในร้านจำหน่ายอาหาร โรงมหรสพ และสถานบริการอื่น

มาตรา ๕๖ (๕) จัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย และการปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรม

มาตรา ๕๖ (๖) จัดให้มีการควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้าม และที่จอดรถ

มาตรา ๕๖ (๖) การวางผังเมือง และควบคุมการก่อสร้าง

มาตรา ๕๖ (๔) การส่งเสริมการท่องเที่ยว

#### **โครงสร้างทางการบริหารของเทศบาล**

เทศบาลประกอบด้วยโครงสร้าง ๒ ส่วน คือ สภาเทศบาล และนายกเทศมนตรี

##### **๑. สภาเทศบาล**

สภาเทศบาลทำหน้าที่เป็นตัวแทนของประชาชนในเขตเทศบาลนั้นๆ ในการเสนอแนะความเห็น ความต้องการของประชาชนต่อฝ่ายบริหาร รวมถึงทำหน้าที่ฝ่ายนิติบัญญัติ โดยการตราเทศบัญญัติซึ่งเป็นกฎหมายของเทศบาล เทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี และเทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม ตลอดจนตรวจสอบการทำงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามกฎหมาย และความต้องการของประชาชนในเขตเทศบาลนั้นๆ สภาเทศบาลประกอบด้วย

สมาชิกสภาเทศบาล (ส.ท.) ซึ่งมาจากการเลือกตั้งโดยตรงของประชาชนในเขตเทศบาลตามจำนวน ซึ่งกำหนดไว้ในกฎหมาย ดังนี้

๑.๑ สภาเทศบาลตำบลประกอบด้วยสมาชิกจำนวน ๑๒ คน แบ่งเขตการเลือกตั้ง เป็นสองเขตๆ ละ ๕ คน

๑.๒ สภาเทศบาลเมืองประกอบด้วยสมาชิก จำนวน ๑๔ คน แบ่งเขตการเลือกตั้ง เป็นสามเขตๆ ละ ๕ คน

๑.๓ สภาเทศบาลนคร ประกอบด้วยสมาชิก จำนวน ๒๔ คน แบ่งเขตการเลือกตั้ง เป็นสี่เขตๆ ละ ๕ คน

## ๒. นายกเทศมนตรี

นายกเทศมนตรี เป็นผู้บริหารสูงสุดของเทศบาล มาจากการเลือกตั้งโดยตรงของ ประชาชน ตามพระราชบัญญัติการเลือกตั้งสมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๔๕ มี หน้าที่ดำเนินการบริหารกิจการซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ของเทศบาลให้สำเร็จเรียบร้อย ตามเจตนารมณ์ ของประชาชนในเขตเทศบาล และถูกต้องตามกฎหมายทั้งปวงที่เทศบาลต้องถือปฏิบัติ นายกเทศมนตรีถือเป็นตำแหน่งที่มีความสำคัญต่อความเจริญก้าวหน้าของเทศบาลอย่างยิ่ง หาก เทศบาลใด ได้นายกเทศมนตรีซึ่งมีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต เห็นประโยชน์ของ ท้องถิ่นเป็นที่ตั้ง ก็ย่อมนำพาเทศบาลนั้นให้เจริญรุ่งเรือง เป็นที่พึงของประชาชนในท้องถิ่นได้เป็น อย่างดี ในทางตรงกันข้าม หากได้นายกเทศมนตรีซึ่งขาดความรู้ ความสามารถ และไม่ซื่อสัตย์สุจริต เห็นแก่ประโยชน์ของตน และพวกพ้องเป็นหลัก ก็จะทำให้เทศบาลนั้นๆ ไม่พัฒนา ไม่สามารถ แก้ปัญหาของประชาชนให้ลุล่วงตามเจตนารมณ์ของท้องถิ่นได้ นายกเทศมนตรีดำรงตำแหน่งมีวาระ ๔ ปี นับตั้งแต่วันเลือกตั้ง และจะดำรงตำแหน่งได้ไม่เกิน ๒ วาระติดต่อกัน หากจะสมัครรับเลือกตั้ง นายกเทศมนตรีใหม่ ต้องรอให้พ้นระยะเวลา ๔ ปีจากการพ้นตำแหน่งสมัยที่สอง

นายกเทศมนตรีที่ดี ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจการของเทศบาลให้ มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้โดยใช้หลัก ๕ ร่วม ดังนี้

๑) **ร่วมรับรู้** ข้อมูลข่าวสารทั้งหมดของเทศบาลต้องโปร่งใส และตรวจสอบได้เป็น หลัก ปกปิดเป็นข้อยกเว้น เช่น ข้อมูลโครงการสำคัญๆ งบประมาณต่างๆ

๒) **ร่วมคิด** เปิดโอกาส หรือมีเวทีให้คนในท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการคิด เช่น ก่อน จะจัดทำแผนพัฒนาเทศบาล ควรมีการร่วมปรึกษาหารือกับประชาชนในลักษณะเวทีสาธารณะ หรือจัดประชาพิจารณ์โครงการสำคัญๆ ของเทศบาลซึ่งกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน ค่อนข้างมาก

๓) **ร่วมตัดสินใจ** เปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมตัดสินใจ ว่าควรจะทำ หรือไม่ควรทำ โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่ หรือโครงการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมสุขภาพอนามัย เป็นต้น

๔) **ร่วมทำ** การดำเนินการของเทศบาล ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมทำ เช่น การรณรงค์เรื่องยาเสพติด กีฬา การท่องเที่ยว จราจร อาชญากรรม เป็นต้น

๕) **ร่วมตรวจสอบ** ความโปร่งใสเป็นหัวใจสำคัญของการบริหารจัดการที่ดี ทุก โครงการควรมีตัวแทนประชาชนเข้าร่วมตรวจสอบการทำงานได้ทุกขั้นตอน

๖) **ร่วมรับประโยชน์** โครงการใดๆ ของเทศบาล ประชาชนในท้องถิ่นควรเป็นผู้ร่วมรับผลประโยชน์โดยทั่วถึงกัน มิใช่ให้ผลประโยชน์ตกอยู่กับกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเป็นลักษณะผูกขาดอยู่เฉพาะกลุ่มนั้น<sup>๒๖</sup>

สรุปได้ว่า การจัดตั้งเทศบาลเพื่อให้เทศบาลเป็นหน่วยการปกครองท้องถิ่น รูปแบบเทศบาลที่แยกมาจากการปกครอง แยกออกจากระเบียบการบริหารราชการส่วนกลาง ชาวไทยรู้จักคำว่า เทศบาลมาตั้งแต่ พ.ศ.๒๔๗๖ เทศบาลเป็นหน่วยงานหรือองค์กรที่เป็นตัวแทนของประชาชน ในการดำเนินการปกครองด้วยตนเอง กรอบการทำงานของเทศบาลมีลักษณะเหมือนกับรูปแบบการทำงานระบบรัฐสภา โดยแบ่งโครงสร้างออกเป็นฝ่ายบริหาร และฝ่ายนิติบัญญัติ จากเงื่อนไขการจัดตั้งประเภทของเทศบาล การยกฐานะของเทศบาลจึงขึ้นอยู่กับรายได้ และขนาดของประชากรเป็นหลัก ในขณะเดียวกัน ก็มีการจัดตั้งพื้นที่ของตนเป็นการปกครองท้องถิ่นในรูปแบบเทศบาลท้องถิ่นนั้น ต้องมีความเจริญตามเกณฑ์เท่านั้น ส่วนท้องถิ่นที่มีรายได้น้อย และมีขนาดประชากรน้อยจึงมักขาดโอกาส

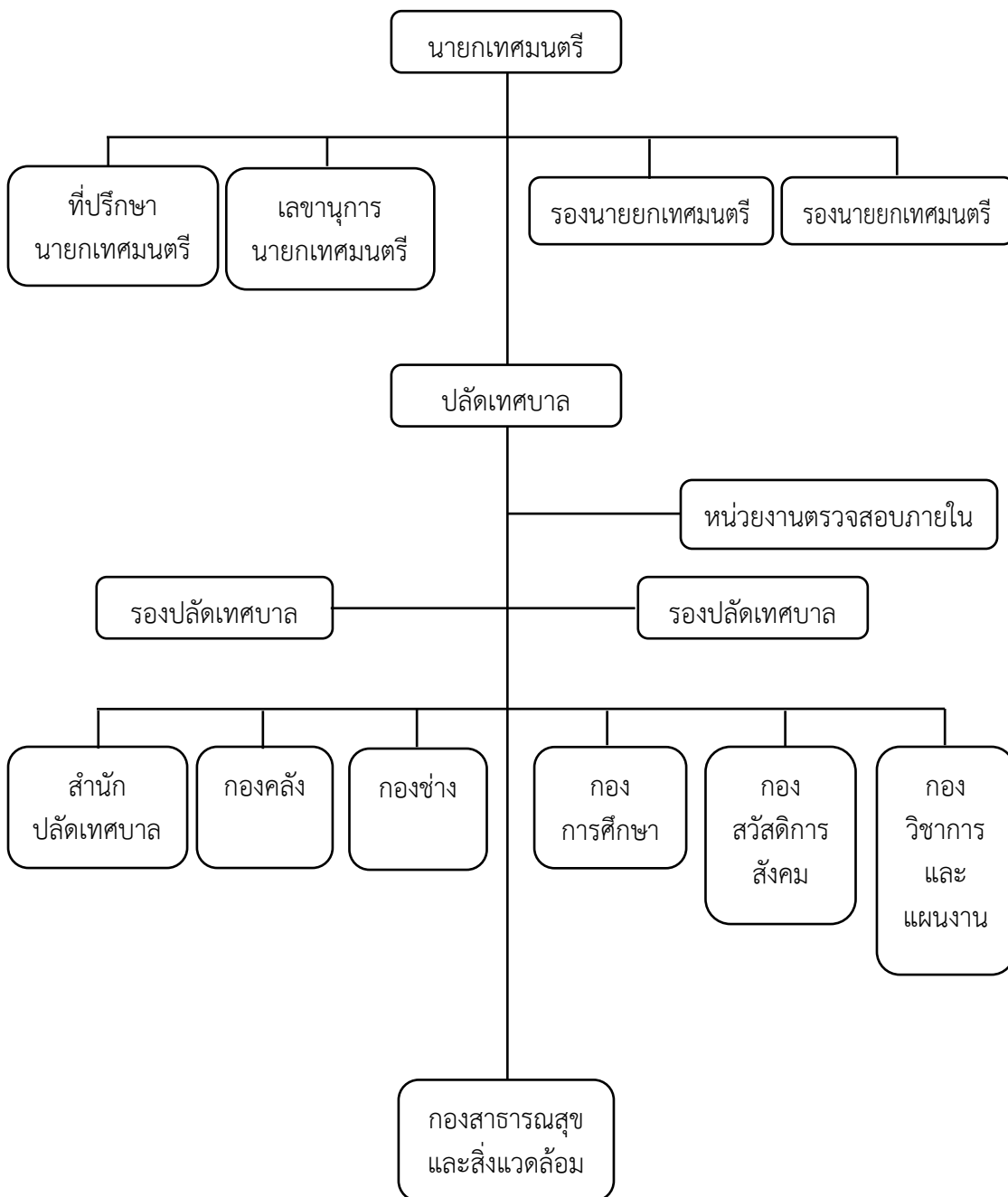
### ๒.๒.๗ โครงสร้างทางการบริหารของเทศบาล



แผนภาพที่ ๒.๒ โครงสร้างทางการบริหารของเทศบาล

<sup>๒๖</sup> วิชชุกร นาคชน, การปกครองท้องถิ่นไทย, รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต, (จังหวัดพระนครศรีอยุธยา: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, ๒๕๔๙) หน้า ๑๕๙-๒๔๓.

๒.๒.๘ โครงสร้างการบริหาร



แผนภาพที่ ๒.๓ โครงสร้างการบริหาร

## ๒.๓ โครงการรถไฟฟ้ารางเบา

จังหวัดขอนแก่นมีสถานะเป็นเมืองหลักของภูมิภาค เป็นเมืองศูนย์กลางการพัฒนา เศรษฐกิจ การศึกษา สุขภาพและการคมนาคม เรากำลังสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ เตรียมรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง และมีการพัฒนาท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่อง การเติบโตของเมือง จำนวนประชากร จำนวนรถที่เพิ่มขึ้น นำมาซึ่งปัญหาการจราจร และขนส่ง เช่น รถติด อุบัติเหตุ มลภาวะ การสิ้นเปลืองพลังงาน เวลา และการสูญเสียทางเศรษฐกิจ ซึ่งในปัจจุบันขอนแก่นยังไม่มีระบบขนส่งมวลชนที่มีศักยภาพในการทดแทนการใช้รถส่วนตัว ในขณะที่ประเทศเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ขอนแก่นยังไม่มีระบบการขนส่งที่เอื้ออำนวยความสะดวก ปลอดภัยแก่ผู้สูงอายุที่เพิ่มมากขึ้น จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข) กระทรวงคมนาคมเห็นความจำเป็นที่จะต้องเตรียมการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดขอนแก่น<sup>๒๗</sup>

ผู้บริหารจังหวัด องค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยราชการ เอกชน และฝ่ายการศึกษาในจังหวัดขอนแก่น ได้ลงมือเตรียมการแก้ปัญหา และพัฒนาระบบกาจราจร และขนส่งของจังหวัดขอนแก่นมาอย่างต่อเนื่อง เรามีการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะ เราเคยศึกษาระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) จนถึงขั้นออกแบบระบบการดำเนินการ ขอนแก่นเป็นเมืองหลักที่ได้รับการวางบทบาทให้พัฒนาสู่ความเป็นเมืองฉลาด (Smart city) ซึ่งทุกภาคส่วนได้ร่วมมือกันเร่งรัดพัฒนาองค์ประกอบต่างๆ ของเมือง เพื่อก้าวสู่สถานะดังกล่าวไปด้วยพร้อมๆ กัน โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อมจึงเกิดขึ้น โดยสนข.เป็นผู้ให้ทุนสนับสนุน มหาวิทยาลัยขอนแก่นเป็นผู้ดำเนินการศึกษา

### วัตถุประสงค์

ด้วยความมุ่งหมายที่จะพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองขอนแก่นให้เป็นระบบที่สะดวก ปลอดภัย คุ้มค่าใช้จ่าย และรักษาสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดวัตถุประสงค์การศึกษา ดังนี้<sup>๒๘</sup>

๑. วิเคราะห์ความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะ
๒. ศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเพื่อออกแบบรายละเอียดโครงการนำร่อง ๑ เส้นทาง
๓. จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานี และแผนการจัดระบบจราจรโดยรอบพื้นที่ และจุดจอด

### ผลการวิเคราะห์เส้นทางนำร่อง

ภายหลังจากการทบทวนแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่น ซึ่งได้วางโครงข่ายสำหรับระบบขนส่งสาธารณะไว้ ๕ เส้นทาง นำมาวิเคราะห์ด้วยข้อมูลปัจจุบัน ๗ ปัจจัย ได้แก่ ปริมาณผู้โดยสารคาดการณ์ จำนวนสถานีขนส่งระหว่างเมืองที่เส้นทางผ่าน เขตทาง และพื้นที่

<sup>๒๗</sup> มหาวิทยาลัยขอนแก่น, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร LRT รางสร้างเมือง : การเดินทางแบบฉลาดของชาวขอนแก่น, (จังหวัดขอนแก่น: โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา, ๒๕๖๐), หน้า ๒.

<sup>๒๘</sup> มหาวิทยาลัยขอนแก่น, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร LRT รางสร้างเมือง: การเดินทางแบบฉลาดของชาวขอนแก่น, หน้า ๓.

ก่อสร้าง ศักยภาพการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่โดยรอบ การสนับสนุนการเข้าถึงแหล่ง ศักยภาพการจ้างงานของเมือง ระดับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และระดับผลกระทบต่อระบบจราจร ตามเส้นทาง พบว่า เส้นทางที่เหมาะสมที่สุดที่จะเป็นเส้นทางนำร่อง ได้แก่ เส้นทางตามแนวถนน มิตรภาพ

### ผลการวิเคราะห์ระบบขนส่งสาธารณะนำร่อง

ระบบขนส่งสาธารณะจำแนกตามสิทธิในเขตทาง เทคโนโลยี และการให้บริการแบ่งได้ ๓ ประเภท คือ A B และ C

ประเภท A เช่น รถไฟฟ้ารางหนัก รถไฟฟ้ารางเดี่ยว รถใต้ดิน

ประเภท B เช่น รถประจำทางด่วนพิเศษ BRT รถไฟฟ้ารางเบา LRT

ประเภท C เช่น รถราง Tram รถรับจ้าง รถโดยสารประจำทาง

การวิเคราะห์ความเหมาะสมสำหรับเมืองขอนแก่นด้วยตัวชี้วัดต่างๆ ตามหลักวิจัย การขนส่ง และจราจร พบว่า เมืองขอนแก่นเหมาะกับระบบขนส่งสาธารณะประเภท B และเมื่อ วิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างรถประจำทางด่วนพิเศษ BRT กับรถไฟฟ้ารางเบา LRT ด้วยตัวชี้วัดด้าน ต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลด้านเศรษฐกิจ โอกาสการพัฒนาเมือง และความต้องการของประชาชนในพื้นที่จึง พบว่า ระบบที่เหมาะสม คือรถไฟฟ้ารางเบา LRT (Light Rail Transit)<sup>๒๙</sup>



### แผนภาพที่ ๒.๔ โครงการรถไฟฟ้ารางเบา LRT (Light Rail Transit)

แหล่งที่มา: มหาวิทยาลัยขอนแก่น, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร LRT  
รถรางสร้างเมือง: การเดินทางแบบฉลาดของชาวขอนแก่น

<sup>๒๙</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า ๔.



การออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ารางเบา เส้นทางนำร่องของจังหวัดขอนแก่น มีกรอบการออกแบบดังนี้

เส้นทาง: ตามแนวถนนมิตรภาพจากบ้านท่าพระถึงบ้านสำราญระยะทาง ๒๒.๘ กิโลเมตร

สถานี: มีสถานีรับส่งผู้โดยสาร ๑๖ สถานี เป็นสถานียกระดับ ๖ สถานี สถานีระดับพื้นถนน ๑๐ สถานี

ศูนย์ควบคุม: โรงจอด ศูนย์อำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง ตั้งอยู่ที่ริมทาง บริเวณตำบลบ้านสำราญ

ลานจอดรถ: มีลานจอดรถขนาดใหญ่สนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายจากรถส่วนตัวมาใช้รถไฟฟ้ารางเบาที่เรียกว่า จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ๔ จุด คือ บริเวณ ๑) สถานีท่าพระ ๒) บขส.๓ ๓) ตำบลศิลา ๔) สำราญ<sup>๓๐</sup>

เส้นทางนำร่องโครงการรถไฟฟ้ารางเบา LRT (Light Rail Transit)



แผนภาพที่ ๒.๕ เส้นทางนำร่องโครงการรถไฟฟ้ารางเบา LRT (Light Rail Transit)

แหล่งที่มา: มหาวิทยาลัยขอนแก่น, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร LRT  
 ทรราชสร้างเมือง: การเดินทางแบบฉลาดของชาวขอนแก่น

<sup>๓๐</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า ๕.

### ลักษณะตัวรถ

รถไฟฟ้ารางเบาตู้โดยสารกว้าง ๒.๒๐ – ๒.๖๕ เมตร ความยาวตู้โดยสารตู้ละ ๙ เมตร ความยาวขบวนรถ ๓๖ เมตร (๔ ตู้) จำนวนบรรทุกขบวนละ ๒๖๐ คน อัตราเร็วสูงสุด ๖๐ กม./ ชม. อัตราเร็วเฉลี่ย ๓๕ กม./ ชม. ระยะเวลาจากต้นทางถึงปลายทางไม่เกินเที่ยวละ ๓๕ นาที การให้บริการระยะแรกมีขบวนรถ ๑๑ ขบวน ในระยะยาวจะใช้ถึง ๑๕ ขบวน ภายในรถมีที่นั่ง ที่เกาะยืน มีพื้นที่รองรับเพื่อความสะดวกของผู้พิการ ผู้ใช้รถนั่ง ผู้สูงอายุ รวมทั้งการวางสัมภาระขนาดใหญ่

### ลักษณะแบบราง

รางคู่ไป-กลับอยู่ติดกัน รางอยู่กลางถนนมิตรภาพยกเว้นรางยกระดับ และบริเวณอุโมงค์ทางลอด รางจะเบี่ยงไปด้านข้างฝั่งตะวันตก เขตทางโดยรวมกว้าง ๑๓.๖๐ เมตร ตลอดเส้นทางราง และสถานีระดับดินอยู่สูงกว่าพื้นถนนเดิม ๕๐ ซม. ลดผลกระทบด้านเสียงและการสั่นสะเทือน การจัดภูมิทัศน์ตามแนวเส้นทางระดับดิน และสวนแนวตั้งของตอม่อ เพื่อทัศนียภาพที่สวยงาม ออกแบบจัดภูมิทัศน์ให้มีแนวต้นไม้กั้นเขตทางระหว่างถนน และรางเพิ่มสีเขียวให้แก่เมือง

### ลักษณะแบบสถานี

การออกแบบสถานีเน้นความสะดวกปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารทุกกลุ่ม รวมถึงผู้พิการผู้สูงอายุ และผู้ใช้รถเข็น ทางเข้าถึงสถานีจาก ๒ ฝั่งถนนมิตรภาพ ใช้สะพานลอย ซึ่งจะมีบันไดเลื่อนและลิฟท์ตามความเหมาะสม การออกแบบสถาปัตยกรรมเน้นให้มีความทันสมัย แต่มีกลิ่นอายศิลปวัฒนธรรม และอัตลักษณ์ของจังหวัดขอนแก่น

### ผลวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ระบบขนส่งสาธารณะตามแผนแม่บท ๕ เส้นทางของจังหวัดขอนแก่น โดยกำหนดลำดับเวลาว่า ปีที่ ๑-๑๐ เริ่มเดินรถไฟฟ้ารางเบาสายเหนือ-ใต้ (ท่าพระ -สำราญ) ปีที่ ๑๑-๒๐ มีระบบขนส่งมวลชนสายหลักเพิ่มอีก ๒ สาย คือ สายตะวันออก-ตะวันตก และสายรอบในเมือง ปีที่ ๒๑-๓๐ มีระบบขนส่งมวลชนสายหลักเพิ่มอีก ๒ สาย คือ สายสีน้ำเงินและสีเขียว

พบว่า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมูลค่าปัจจุบันสุทธิ(NPV) เท่ากับ ๘,๒๘๔ ล้านบาท มีค่าอัตราผลตอบแทนภายในด้านเศรษฐกิจของโครงการ (EIRR) ร้อยละ ๑๕.๔๒ ซึ่งผ่านเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดสำหรับความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐ

### ลักษณะรูปแบบการลงทุน

รูปแบบที่มีความน่าจะเป็นในการลงทุน และลดภาระทางการเงินของภาครัฐมากที่สุด คือ รัฐลงทุนด้านที่ดิน และเอกชนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบตัวรถ และการดำเนินการเดินรถ

### ความคุ้มค่าในการลงทุน

ด้วยรูปแบบการลงทุนข้างต้น เมื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนแล้ว พบว่า ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนต่างมีผลตอบแทนทางการเงินที่เหมาะสม ภายใต้การมีรายได้ทางการเงินจากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) สนับสนุนโครงการภาคเอกชนผู้ลงทุนจะมีค่าอัตราผลตอบแทนภายในด้านการเงินของโครงการ (FIRR) ร้อยละ ๙.๙

### การจัดตั้งหน่วยงานบริหารโครงการ

การบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้ารางเบาที่จะเกิดขึ้นตามโครงการนำร่องครั้งนี้ ทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับเมืองขอนแก่น คือ การจัดตั้งหน่วยงาน “องค์การขนส่ง” ทำหน้าที่เป็นวิสาหกิจของรัฐ ในรูปแบบองค์การมหาชนตามพระราชบัญญัติองค์การมหาชน พ.ศ.๒๕๔๒ เพื่อให้รับผิดชอบบริหารจัดการงานด้านขนส่งทั้งหมด มีความคล่องตัวในระเบียบปฏิบัติ สามารถกำหนดนโยบาย และการดำเนินงานอย่างบูรณาการ และมีความคล่องตัวในการหาแหล่งทุน และความร่วมมือกับภาคเอกชน

### การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะหรือTOD (Transit Oriented Development)

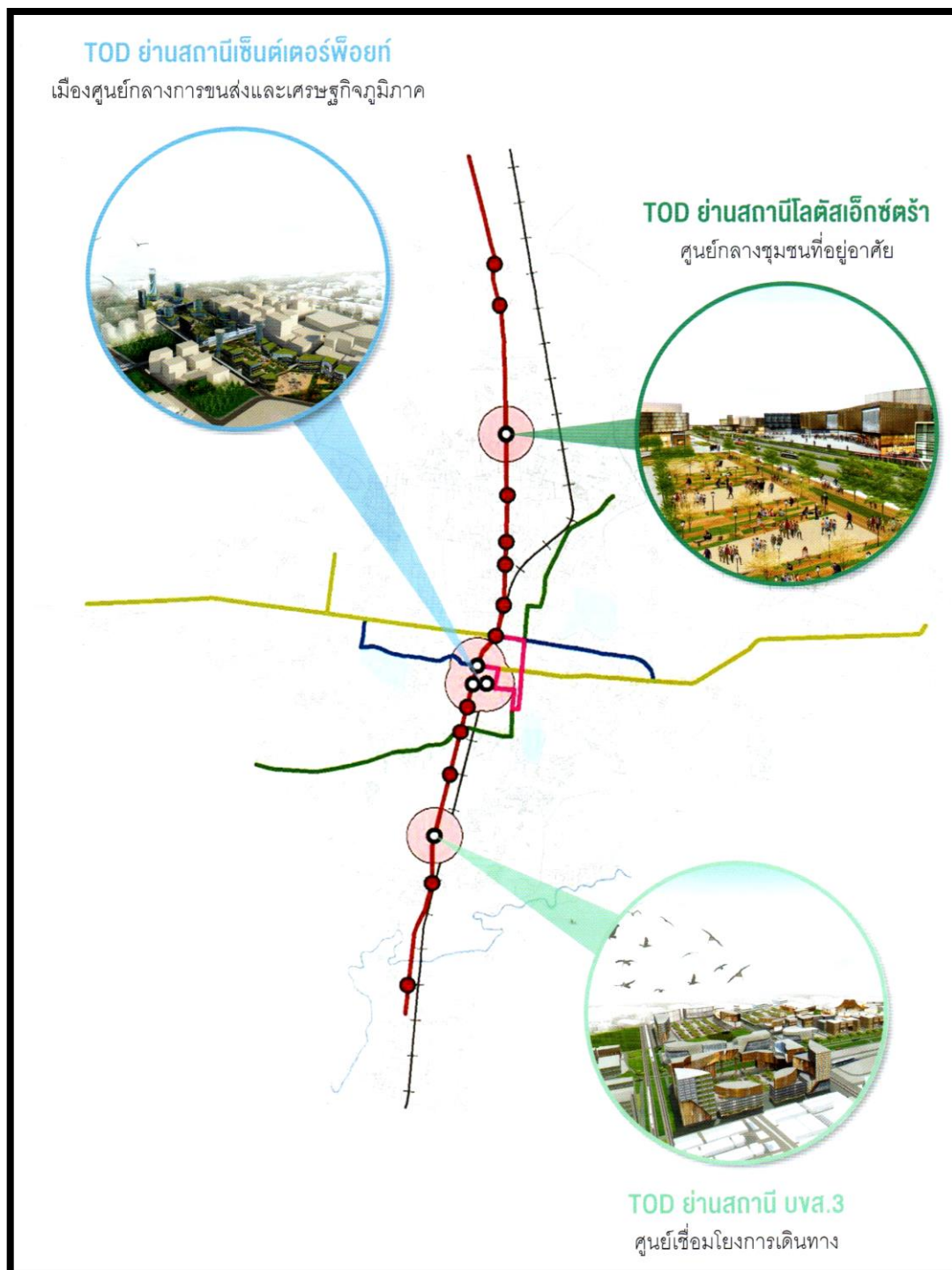
พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ารางเบาจะมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ หรือ TOD (Transit Oriented Development) เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยผสมผสานการอยู่อาศัย แหล่งงาน ร้านค้า ย่านพาณิชยกรรม กิจกรรมนันทนาการ และพื้นที่สีเขียวไว้ในแหล่งเดียวกัน ผู้คนสามารถเดิน และใช้รถจักรยานไปทำกิจกรรมต่างๆ ได้โดยสะดวกในรัศมี ๕๐๐ เมตร หากไกลกว่านั้นก็จะใช้รถขนส่งสาธารณะ ไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล<sup>๓๑</sup>

ตามนิยามข้างต้น หมายความว่า พื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ สามารถพัฒนาให้เป็นชุมชนเมืองคุณภาพที่เรียกว่า เมืองฉลาด เมืองกระชับ เมืองสีเขียว เมืองน่าอยู่ และเมืองสวยงามระบบรถไฟฟ้ารางเบาสายท่าพระสำราญ ซึ่งมีสถานีรับส่งผู้โดยสาร ๑๖ สถานี ทุกๆ สถานี สามารถพัฒนาพื้นที่รอบสถานีตามแนวคิด TOD ได้ แต่ในการวางแผนขั้นต้น โครงการได้เลือกสถานีที่มีศักยภาพสูง เพื่อแสดงตัวอย่างการพัฒนาเมือง TOD แบบต่างๆ ๓ แบบ ดังนี้

๑. ย่าน TOD สถานี Center Point พัฒนาแบบเมืองศูนย์กลางการขนส่งและเศรษฐกิจภูมิภาค
๒. ย่าน TOD สถานี บขส.๓ พัฒนาแบบย่านเชื่อมโยงการเดินทาง
๓. ย่าน TOD สถานีโลตัสศิลา พัฒนาแบบศูนย์กลางชุมชนที่อยู่อาศัย

<sup>๓๑</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า ๙-๑๐.

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ หรือ TOD (Transit Oriented Development)



แผนภาพที่ ๒.๖ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะหรือ TOD (Transit Oriented Development)

แหล่งที่มา: มหาวิทยาลัยขอนแก่น, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร LRT  
 ทรราชสร้างเมือง: การเดินทางแบบฉลาดของชาวขอนแก่น

### การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้ารางเบาสายท่าพระ - สำราญ มีการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำคัญ ๔ ด้าน คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต มีการเก็บข้อมูลสิ่งแวดล้อมครอบคลุมช่วงเวลา ๑ รอบปี ในในระยะ ๕๐๐-๑,๐๐๐ เมตร จากแนวเขตทางที่เส้นทางโครงการตัดผ่านสองฝั่งถนนมิตรภาพ โดยเฉพาะตำแหน่งที่มีความอ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล วัด เป็นต้น ส่วนผลกระทบช่วงการดำเนินการเดินรถเมื่อเปิดดำเนินการเดินรถไฟฟ้ารางเบาแล้ว ผลกระทบที่สำคัญ คือ คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน คาดว่าเป็นระดับที่ไม่แตกต่างจากปัจจุบันมากนัก อย่างไรก็ตามได้มีการกำหนดมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบไว้ เพื่อเป็นแนวทางป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต

### การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

กระบวนการศึกษาทุกๆ ด้านภายใต้กรอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีกิจกรรมหนึ่งที่ได้ดำเนินการคู่ขนานตลอดโครงการนั้น คือ “การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์” เพื่อจุดประสงค์ที่จะมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องกับประชาชนชาวขอนแก่น และรับฟังความคิดเห็นความต้องการ ความหวังโยของชาวขอนแก่นที่มีต่อโครงการ.

ประชาชนชาวขอนแก่นในที่นี้ หมายถึง ทุกภาคส่วน นับตั้งแต่ฝ่ายปกครอง ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน หน่วยธุรกิจ ผู้ประกอบการขนส่ง ภาคการปกครองท้องถิ่น เช่น เทศบาลต่างๆ ในเขตโครงการ ผู้นำชุมชน ประชาชนทั่วไปในเขตโครงการ และโดยเฉพาะผู้พักอาศัย หรือผู้ประกอบการริมถนนมิตรภาพ

### สื่อการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้ารางเบา

การสื่อสารประชาสัมพันธ์ได้มีการผลิตและเผยแพร่สื่อต่างๆ ประกอบด้วย

๑. Website WWW.KTS2016.com
๒. Facebook : Ktskhonkaen 2016
๓. เอกสารเผยแพร่
๔. วีดิทัศน์
๕. ป้ายบิลบอร์ดขนาดใหญ่ในโอกาสแนะนำโครงการ และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น
๖. การใช้จอ LED ขนาดใหญ่ในโอกาสจัดการประชุม
๗. การส่งข่าวเผยแพร่ทางสื่อมวลชนและเว็บไซต์สถาบัน เช่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น
๘. การใช้ป้ายนิทรรศการในโอกาสจัดประชุม
๙. การจัดทำสโปดวิทย์เผยแพร่ทางสถานีวิทยุกระจายเสียง
๑๐. การให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน

สรุปได้ว่า เมื่อประชาชนชาวขอนแก่นรับทราบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในระยะหลายปีที่ผ่านมา จึงมีการเคลื่อนไหวรวมพลังขององค์กรปกครองท้องถิ่น และภาคเอกชนในจังหวัด ที่ประสงค์จะให้เกิดมีระบบรถไฟฟ้ารางเบา มีการร่วมกันศึกษาหาผู้ดำเนินการ ขับเคลื่อนความเป็นไปได้ทั้งเชิงนโยบาย และการลงทุน มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นทุกครั้ง จึงได้รับความสนใจ และร่วมมือจากประชาชนชาวขอนแก่น จนกระทั่ง สามารถขับเคลื่อนโครงการ จนกระทั่ง ๕ เทศบาลสามารถจับมือกันจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด เพื่อพัฒนารถไฟฟ้า LRT ให้เป็นจริง ซึ่งในอนาคตจังหวัดขอนแก่นจะเป็นแบบอย่าง (Khon Kaen Model) ของการพัฒนาเมืองด้วยระบบขนส่งมวลชนแห่งแรกของประเทศไทย LRT (Light Rail Transit) ทรานซิทสร้างเมืองใหม่โดยความร่วมมือของประชาชนชาวขอนแก่นเอง

## การมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วน



แผนภาพที่ ๒.๗ การมีส่วนร่วมของประชาชนชาวจังหวัดขอนแก่นทุกภาคส่วน

### ๒.๓.๑ การตั้ง บริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด KHON KAEN TRANSIT SYSTEM CO.,LTD. (KKTS) ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเทศบาลนครขอนแก่น

บริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด KHON KAEN TRANSIT SYSTEM CO.,LTD. (KKTS) ความเป็นมาของบริษัท<sup>๓๒</sup> การดำเนินงานของบริษัทฯ เกิดจากโครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ ๑) ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ ต้นแบบเมืองในภูมิภาคระยะทางประมาณ ๒๖ กิโลเมตร เริ่มขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มสัดส่วนรูปแบบการเดินทางในชีวิตประจำวันให้สะดวกมากยิ่งขึ้น นอกเหนือจากการเดินทางด้วยรถสาธารณะ รถจักรยานยนต์ รถสองแถว รถยนต์ส่วนบุคคล และเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการในรูปแบบระบบขนส่งมวลชนของเมืองในภูมิภาค พร้อมกับการพัฒนาเมืองโดยมีระบบขนส่งมวลชนเป็นตัวนำ (Transit Oriented Development) โครงการต้นแบบโดยจังหวัดขอนแก่นอีกด้วย แนวทางการดำเนินการออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมืองโครงการนี้ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ และความเหมาะสมด้านวัฒนธรรมท้องถิ่น สถาปัตยกรรม วิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นแล้ว โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ เทศบาลตำบลท่าพระ ชุมชนโดยรอบ และสถาบันวิจัยภาครัฐให้การสนับสนุน ได้จัดทำแผนแม่บท และศึกษาความเหมาะสมด้านต่างๆ ทั้งนี้หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้อนุมัติในหลักการและให้ความเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ ๑) ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ ต้นแบบในเมืองภูมิภาค จังหวัดขอนแก่นพร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างเมือง และการจัดตั้งกองทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยการลงทุนจากภาคเอกชน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างเมืองอย่างนำสมัยและยั่งยืน ในการนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้อนุมัติให้เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญและเทศบาลตำบลท่าพระ จัดตั้งบริษัทจำกัดเพื่อดำเนินการระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ ต้นแบบในเมืองภูมิภาค จังหวัดขอนแก่น โครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ ๑) ทั้งนี้เทศบาลทั้ง ๕ เทศบาลดังกล่าวได้จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด ขึ้นเมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐ มีทุนจดทะเบียนเริ่มแรกจำนวน ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อดำเนินการโครงการข้างต้น

#### วิสัยทัศน์

KKTS เป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการ และพัฒนาโครงการระบบขนส่ง ทั้งยังส่งเสริมและสนับสนุนระบบให้มีประสิทธิภาพเป็นเลิศในระดับนานาชาติ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนจังหวัดขอนแก่น และเป็นหนึ่งในองค์กรที่จะขับเคลื่อนจังหวัดขอนแก่นไปสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะอย่างยั่งยืน

<sup>๓๒</sup> บริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด, KHON KAEN TRANSIT SYSTEM CO.,LTD. (KKTS), [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.kkts.co.th/home/about> [๑๗ มีนาคม ๒๕๖๒].

## ภารกิจ

๑. จัดทำ ดำเนินการ และบริหารโครงการระบบขนส่งในเมืองภูมิภาคจังหวัดขอนแก่น

๒. จัดทำ ดำเนินการ และบริหารโครงการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง และต่อเนื่องกับระบบขนส่งให้เกิดรายได้เชิงพาณิชย์

๓. ควบคุม และกำกับดูแลการดำเนินงานของคู่สัญญา ผู้ร่วมลงทุนงานโครงสร้างงานปฏิบัติการเดินรถ งานซ่อมบำรุง งานบริการ และงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ ให้เป็นไปตามข้อตกลงของสัญญา โดยให้ความสำคัญอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัย สะดวก และตรงเวลา

## นโยบาย

การดำเนินงานของ KKTS มีผู้ถือหุ้นหลักที่ประกอบด้วย ๕ เทศบาลคือ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ และเทศบาลตำบลท่าพระ เป็นผู้กำหนดนโยบาย และกำกับดูแลกิจการของ KKTS ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งบริษัท ตามอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย จึงกำหนดนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงาน และเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานไว้ดังนี้

๑. การดำเนินงานทั้งปวงต่อประชาชน คู่ค้า และพนักงานจะต้องเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล สุจริต ยุติธรรม โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้

๒. ให้เร่งรัดดำเนินการโครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ ๑) ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ และการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดรายได้เชิงพาณิชย์ตามที่ได้รับมอบหมายให้แล้วเสร็จ และเปิดดำเนินการได้ตามแผนงาน

๓. ให้ความสำคัญต่อการป้องกัน และลดผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ เพื่อแสดงออกซึ่งความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

๔. ดำเนินการสื่อสาร/ประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อให้ประชาชนรับรู้ เข้าใจ และให้การสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัท

๕. ให้ความสำคัญ และดำเนินการกิจกรรมส่งเสริมโครงการที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ เกิดการจดจำของกลุ่มเป้าหมาย และเป็นผู้ใช้บริการต่อไป

๖. ให้ความสำคัญสูงสุดในเรื่องความปลอดภัยของงานวิศวกรรมโครงสร้าง งานปฏิบัติการเดินรถ งานซ่อมบำรุง และการให้บริการซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของโครงการเพื่อให้เกิดการทบทวน และพัฒนาคุณภาพการให้ประชาชนอย่างต่อเนื่องอย่างยั่งยืน



## โครงสร้างการจัดการ การดำเนินงาน และกำกับดูแลบริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด



แผนภาพที่ ๒.๘ โครงสร้างการจัดการ การดำเนินงาน และกำกับดูแลบริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด

### ๒.๔ ข้อมูลบริบทเรื่องทิวทัศน์

สำหรับในเมืองใหญ่ หรือชุมชนเมืองที่มีขนาดใหญ่ มักจะประสบปัญหาด้านการจราจร อันส่งผลกระทบต่อทางด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อม ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนเป็นต้นทุนของสังคม (Social Cost) ที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรของเมืองใหญ่ทั่วโลก เพื่อลดปัญหาผลกระทบดังกล่าว อีกแนวทางหนึ่ง คือ การสร้างระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ เพื่อให้มีความสามารถในการเคลื่อนย้ายคนเป็นจำนวนมากอย่างมีประสิทธิภาพ

Alan Black<sup>๓๓</sup> ได้สรุปใน Urban Mass Transport Planning ว่า สำหรับเมืองขนาดใหญ่ ระบบขนส่งสาธารณะจะเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาแบบถาวร ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาความแออัดของถนนในเมืองใหญ่ และสนับสนุนการแก้ไขปัญหาในทุกๆที่ ที่มีปัญหาในด้านการขนส่งโดย Vukan R. Vuchic<sup>๓๔</sup> ได้รายงานไว้ใน Public Transportation Systems and Technology ว่า ในจังหวัดขนาดใหญ่ หรือมหานครที่มีประชากรมากกว่า ๑,๓๐๐,๐๐๐ คน ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสม ควรจัดระบบทางเฉพาะแยกอิสระ มีเขตทางเป็นของตนเองทั้งหมด อาทิ รถไฟฟ้าขนส่งเบา (LRT) หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน (Metro) ซึ่งการพิจารณาการนำระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบใดมาใช้จริงนั้น จะต้องพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ เช่น อาจพิจารณาถึงราคาของระบบการนำเอาลักษณะของระบบขนส่งที่มีการใช้งานจริงมาเปรียบเทียบ หรือการเปรียบเทียบถึงลักษณะทางกายภาพเป็นสิ่งสำคัญ เป็นต้น แต่สำหรับกรุงเทพมหานคร ได้มีโครงการศึกษาวิจัยค้นคว้าศาสตร์ของระบบการจราจร โดยบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เทคโนโลยี จำกัด<sup>๓๕</sup> พบว่า การจราจรจะมีความรุนแรงและจะเพิ่มความรุนแรงขึ้นในอนาคต เนื่องจากการขยายตัวของเมือง การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร และจำนวนรถยนต์บนท้องถนน นอกจากนี้ยังเกิดปัญหาด้านมลพิษทางอากาศ และเสียงซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญมาก เนื่องจากมีผลกระทบโดยตรงต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน โดยที่แหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ และเสียงส่วนใหญ่มาจากการจราจรแทบทั้งสิ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงการจราจรเร่งด่วน และในด้านเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดความสูญเสียเปล่าทางเศรษฐกิจเนื่องจากรถติด ทำให้เสียเวลาในการเดินทางไปกลับนับเป็นชั่วโมง ซึ่งส่งผลทั้งทางตรงต่อร่างกาย และทางอ้อมต่อจิตใจที่ไม่สามารถประเมินเป็นตัวเลขได้ ดังนั้น นอกจากโครงการต่างๆ ของรัฐที่เน้นการแก้ไขปัญหาการจราจร เช่น ระบบโครงข่ายถนนทางด่วน และงานขนส่งสาธารณะแล้วรูปแบบการขนส่งด้วยระบบรถไฟจะเป็นแนวทางที่เหมาะสม และตอบสนองความต้องการของผู้เดินทางต่อไปได้

สำหรับรูปแบบของการขนส่งที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาการเดินทางและขนส่งมีอยู่ด้วยกันหลากหลายประเภท ขึ้นอยู่กับการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางในอนาคต สภาพทางภูมิศาสตร์ และกิจกรรมในการเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้ในเมืองจะสามารถแยกได้ตามลักษณะของเทคโนโลยีของรถหรือการขับเคลื่อน<sup>๓๖</sup> ดังนี้

๑. ระบบทางเลื่อน (Moving Way Transit: MWT) มักจะใช้ในบริเวณที่มีพื้นที่ที่มีขอบเขตจำกัดที่ไม่ต้องการความเร็วสูง (ความเร็วเฉลี่ยไม่เกิน ๒๔ กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เป็นประเภทของระบบขนส่งมวลชนสำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรทางเท้าหนาแน่น เช่น บริเวณท่าอากาศยาน ศูนย์การค้า เป็นต้น โดยระบบมักจะมีระยะทางสั้นๆ สามารถเดินทางได้ทันทีโดยไม่ต้องรอ

<sup>๓๓</sup> Alan Black, *Urban Mass Transport Planning*, (Singapore: MC Graw-Hill, 1995), p.388.

<sup>๓๔</sup> สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, *การขนส่งสาธารณะในเมือง (Urban Public Transport)*, (กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท. ๒๕๔๒), หน้า ๓-๕๒.

<sup>๓๕</sup> ถาวร ทัศนใจ, “ความเป็นไปได้ค้นการชดเชยทรัพย์สินของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเชียงใหม่” *วิทยานิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต*, (สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ๒๕๓๙), หน้า ๔๒.

<sup>๓๖</sup> คณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา, *รายงานการพิจารณาการศึกษาเรื่อง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ*, (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาองกรรมาธิการ, ๒๕๔๑).

คอย สำหรับตัวอย่างของระบบทางเลื่อน คือ บันไดเลื่อน ทางเท้าเคลื่อนที่ ตู้เลื่อนขนาดเล็ก หรือ พาหนะที่สามารถเคลื่อนที่บนพื้นเลื่อน หรืออุตุลากไปตามทางบังคับด้วยวิธีทางกลภายในทาง บังคับ ระบบนี้สามารถแยกย่อยได้สองประเภท คือ ระบบที่มีแก่งนั้ง และระบบที่ไม่มีแก่งนั้ง ทั้งนี้ อัตราการขนส่งผู้โดยสารของระบบทางเลื่อนสามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้ประมาณ ๓,๐๐๐-๑๐,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง

๒. ระบบขนส่งส่วนบุคคลความเร็วสูง (Personal Rapid Transit: PRT) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ประกอบด้วยการใช้รถขนาดเล็ก (ขนาด ๒ ถึง ๖ ที่นั่ง) ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบควบคุมอัตโนมัติ โดยสถานีทั้งหมดจะให้บริการตามความต้องการของแต่ละบุคคล ซึ่งคำว่า “ส่วนบุคคล” นี้หมายถึงการสามารถใช้รถต่อกันได้อย่างเป็นส่วนตัว โดยไม่ต้องหยุดจอดได้ตลอดเที่ยว การเดินทางขณะเดียวกันยังสามารถนำคณะกลุ่มเล็กๆ ประมาณ ๓-๕ คน เดินทางไปด้วยก็ได้โดยไม่เสียค่าโดยสารเพิ่ม สำหรับระบบขนส่งส่วนบุคคลความเร็วสูง ได้แก่ รถยนต์ทั่วไป รถแท็กซี่ หรือรถที่ให้บริการตามตารางเวลาที่มีขีดความสามารถในการขนถ่ายผู้โดยสารได้ประมาณ ๓,๐๐๐-๕,๐๐๐ คัน/ชั่วโมง ระบบการขนส่งแบบนี้มีทิศทางการเคลื่อนที่สองลักษณะ คือ การเคลื่อนที่อยู่ในทางบังคับ หรือสามารถออกนอกทางบังคับ และวิ่งไปตามถนนปกติได้

๓. ระบบขนส่งทางถนน (Roadway Transit Systems: RTS) เป็นระบบขนส่งมวลชนทางถนนที่มีลักษณะเป็นรถยนต์ล้อวาง และเดินรถบนถนนปกติ ยานพาหนะประเภทนี้เป็นแบบรถยนต์ และรถเมล์อยู่ในทางบังคับ หรือไม่อยู่บนทางบังคับก็ได้ การเดินรถจะปะปนกับการจราจรอื่นๆ ยกเว้นกรณีพิเศษ เช่น การใช้ทางด่วน การจัดช่องทางรถเมล์โดยเฉพาะ เป็นต้น สำหรับการจำแนกประเภทของระบบขนส่งทางถนนสามารถแยกออกได้เป็นรถเมล์ และรถรับจ้าง ดังนี้

๓.๑. รถเมล์ (Bus Transit : BT) เป็นพาหนะที่มีความจุผู้โดยสาร ๑๒-๖๐ ที่นั่ง และผู้โดยสารสามารถยืนได้จำนวนหนึ่ง มีการเดินรถตามตารางเวลาที่แน่นอน ซึ่งระบบนี้มีทั้งการบริการรถเมล์ในเมืองปกติ และการบริการรถเมล์ด่วนระยะไกล โดยระบบดังกล่าวมีขีดความสามารถในการขนส่ง ๑๒๐ คัน/ชั่วโมง หรือ ๗,๒๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง

๓.๒. รถรับจ้าง (Pard-Transit : PT) เป็นพาหนะที่มีความจุผู้โดยสาร ๖-๒๐ ที่นั่ง เส้นทางเดินรถ และตารางเวลาไม่ได้กำหนดไว้อย่างตายตัว ซึ่งระบบนี้ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถสามล้อรับจ้าง รถตู้เรียกทางโทรศัพท์ รถเช่า รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสิมูเซ็น โดยระบบดังกล่าว จะสามารถให้บริการได้ตามความต้องการของผู้โดยสาร

๔. ระบบรถเมล์รางขนาดเบา (Light Guideway Transit: LGT) มีลักษณะการเดินรถคล้ายกับรถเมล์ แต่อยู่ในเส้นทางบังคับ ภายใต้การควบคุมด้วยระบบอัตโนมัติลักษณะของตัวรถ และความจุผู้โดยสารจะมีลักษณะเหมือนกับรถเมล์ ยกเว้นในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน อาจจะสามารถให้บริการส่วนบุคคลตามความต้องการเฉพาะ ทั้งนี้ รถเมล์รางขนาดเบา นี้ จะมีลักษณะแตกต่างจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตรงที่มีระบบกันสะเทือนของรถ และเทคโนโลยีทางบังคับไม่เหมือนกับระบบต่างๆไป สำหรับขีดความสามารถในการขนถ่ายผู้โดยสารประมาณ ๑๕,๐๐๐-๒๐,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง

๕. ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดเบา (Light Rail Transit: LRT) จะเป็นรถไฟฟ้าที่ขับเคลื่อนบนรางวิ่งแบบ ๒ รางรับกระแสไฟฟ้าจากสายไฟด้านบน มีเส้นทางเดินรถในเขตทางเฉพาะบนถนนหรือบนรางยกระดับ นอกจากนี้ตัวรถยังมีน้ำหนักเบา ประมาณ ๑,๑๒๐-๑,๔๒๐ กิโลกรัม/เมตร ในการเดินรถในช่วงเวลาเร่งคนจะมีขบวนรถไม่เกิน ๓ ตู้ขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารอยู่ระหว่าง ๖,๐๐๐-๒๐,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง

๖. ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขนาดหนัก (Heavy Rail Transit: HRT) จะเป็นการขนส่งที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าบนรางวิ่งแบบ ๒ รางด้วยล้อเหล็กหรือล้อยาง บ้างก็เป็นแบบรางเดี่ยว หรือขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าเชิงเส้น มีเส้นทางเดินรถแยกออกจากการจราจรชนิดอื่นๆ ซึ่งอาจอยู่ในระดับพื้นดินยกระดับหรือใต้ดิน การเดินรถคล้ายกับขบวนรถไฟ ประกอบด้วยตู้โดยสารหลายตู้มีเส้นทางเฉพาะ และกำหนดให้สถานีทั้งหมดอยู่บนเส้นทาง นอกจากนี้ตัวรถยังมีน้ำหนักระหว่าง ๑,๑๒๐-๑,๗๕๐ กิโลกรัม/เมตรให้บริการสำหรับในเมือง หรือชานเมืองความเร็วสูง จะมีขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า ๔๐,๐๐๐-๕๐,๐๐๐ คน/ชั่วโมง/ทิศทาง เช่น รถไฟฟ้ายกระดับของกทม. และรถไฟฟ้าใต้ดินของรฟม. เป็นต้น

### ๒.๔.๑ ระบบการขนส่งในเขตเมือง และการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งในเขตเมือง

ระบบการขนส่งในเขตเมือง จะประกอบด้วยการเดินทางของผู้คน และการขนส่งสินค้า โดยอาศัยระบบการขนส่งหลายประเภท เช่น การขนส่งทางบก (การขนส่งทางถนนและทางระบบราง) และการขนส่งทางน้ำ เป็นต้น ระบบการขนส่งมีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน Land Use) และสิ่งแวดล้อม (Environment) อย่างใกล้ชิด การพัฒนาระบบการขนส่งในเขตเมือง เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals, SDGs) และเป้าหมาย (Targets) ที่เกี่ยวข้อง (UN, 2016) จะช่วยสร้างคุณภาพแห่งการพัฒนาด้านเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อมในเขตเมืองให้เป็นที่ไปตามวัตถุประสงค์ของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) อย่างแท้จริง ดังนั้น องค์ความรู้ความเข้าใจ และประสบการณ์ในการวิเคราะห์ระบบการขนส่งในเขตเมืองจึงเป็นสิ่งสำคัญเป็นลำดับแรก<sup>๓๗</sup>

มนุษย์ในยุคปัจจุบันกำลังอาศัยอยู่ในโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วตลอดเวลา การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีความสำคัญอย่างยิ่ง ต่อการวิเคราะห์ระบบการขนส่งในเขตเมือง เพราะการขนส่ง และกิจกรรมต่างๆ ในสังคมมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด การเปลี่ยนแปลงที่มีอิทธิพลต่อระบบการขนส่ง และระบบกิจกรรม ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ในการขนส่งท่ามกลางสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องจำนวนประชากร และการจ้างงานรายได้ และรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ จะทำให้รูปแบบอุปสงค์ในการขนส่งเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ทั้งในแง่ของปริมาณการขนส่ง และการกระจายตัวของอุปสงค์ในการขนส่งตามเวลา และสภาพทางภูมิศาสตร์ มีการคาดการณ์กันว่าในต้นศตวรรษที่ ๒๑ จะมีประชาชนอาศัยอยู่ในเขตเมือง (Urban areas) ทั่วโลกประมาณร้อยละ ๕๐ และตัวเลขนี้จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๖๐ ในปี

<sup>๓๗</sup> พนกฤษณ คลังบุญครอง, การวางแผนการขนส่งในเขตเมืองอย่างยั่งยืน: หลักการและการปฏิบัติ Sustainable Urban Transport Planning: Principles and Practices, (จังหวัดขอนแก่น: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๒๕๖๑), หน้า ๑.

ค.ศ. 2030 (Chavez-Baeza and Sheinbaum-Pardo, 2014) นอกเหนือไปจากนี้ จะพบว่า สัดส่วนของประชาชนผู้สูงอายุ (Elderly people) ทั่วโลกจะมีค่าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว สำหรับประเทศไทยมีการคาดการณ์ไว้ว่า จะมีสัดส่วนผู้สูงอายุ (ผู้มีอายุเกิน ๖๐ ปี) สูงถึงร้อยละ ๒๐ ภายในปี ค.ศ. 2025 ก่อปรกกับการขยายตัวของเมืองที่ขาดการวางแผน และควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมักจะมีการขยายตัวของเมืองแบบไร้ทิศทาง (City Sprawling) จึงทำให้ขนาดของเมืองโตขึ้นในขณะที่มีความหนาแน่น (Density) ลดน้อยลงจึงเป็นสาเหตุให้มีค่า ระยะทางเฉลี่ยของการเดินทางต่อคนมีค่าเพิ่มมากขึ้น จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด (Congestion) อุบัติเหตุทางถนน (Road accidents) ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental impacts) สภาวะโลกร้อน (Global warming) และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate change) สภาพปัญหาเหล่านี้ล้วนเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาเมือง และพัฒนาระบบขนส่งที่ยั่งยืนทั้งสิ้น

การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี (Technology) มีผลกระทบต่อการขนส่งอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การขนส่งในกรุงเทพมหานครซึ่งแต่เดิมจะมีรถยนต์ส่วนบุคคล และรถโดยสารประจำทางให้บริการประชาชนบนโครงข่ายถนน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่เน้นหนักในการขนคนแทนที่จะเป็นการขนรถ เช่น ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลกำลังมีการเร่งรัดการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน ระบบราง (รถไฟฟ้า) หลายเส้นทางหรือระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit, BRT) ซึ่งเป็นระบบล้ออย่างโดยบูรณาการร่วมกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้เป็นลักษณะเมืองกระชับ (Compact city) หรือที่เรียกว่า การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะ (Transit Oriented Development, TOD) โดยมีการออกแบบให้ระบบขนส่งมวลชนเหล่านี้มีการเชื่อมต่อกัน (Connectivity) อย่างมีประสิทธิภาพโดยใช้ระบบตั๋วร่วม (Common ticketing System) และมีการจัดการระบบจราจรโดยใช้ระบบสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยกต่างๆ ด้วยระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System, ITS) นอกจากนี้สิ่งที่กล่าวแล้ว ปัจจุบันประเทศไทยกำลังผลักดันการพัฒนาแบบ Thailand 4.0 ซึ่งเน้นหนักในการนำเอาความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital technology) มาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart city) และระบบการสัญจรอัจฉริยะ (Smart mobility) โดยการนำเอาระบบการใช้อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (Internet of Thing, IoT) มาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดการสัญจรอัจฉริยะที่ยั่งยืนมีประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดชุมชนน่าอยู่ (Livable) เช่น ระบบการขนส่งอัจฉริยะ การใช้รถยนต์ไฟฟ้าร่วมกัน (Electric vehicle sharing) หรือแม้แต่กระทั่งการใช้ยานพาหนะไร้คนขับ (Autonomous vehicle) เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงในด้านคุณค่า (Value) การเปลี่ยนแปลงในด้านนี้ จะส่งผลกระทบต่อตัดสินใจด้านการขนส่งในเขตเมือง เนื่องจากมีกลุ่มคนหลายกลุ่มที่มีความแตกต่างกันในเชิงกายภาพความเป็นอยู่ และการใช้ชีวิตซึ่งได้รับผลกระทบจากการตัดสินใจเกี่ยวกับระบบการขนส่งในเขตเมือง ดังนั้น ควรพิจารณาว่า มีกลุ่มใดบ้างที่ได้รับบริการที่เป็นประโยชน์ หรือที่เสียประโยชน์จากระบบการขนส่ง และควรเน้นหนักในการเข้าถึงการขนส่งที่ยากลำบากต่อการให้บริการสำหรับผู้ที่มีอายุมาก หรือเยาว์วัยเป็นผู้ป่วย หรือผู้ทุพพลภาพที่ไม่สามารถใช้บริการขนส่งทางรถยนต์ส่วนบุคคลได้ นอกเหนือไปจากนี้ ควรคำนึงถึงการให้ความสำคัญในประเด็นผลกระทบ

ของการขนส่งในเขตเมืองต่อสภาพสังคมสิ่งแวดล้อม (เช่น มลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียงและ การทำลายความเป็นชุมชน) และระบบนิเวศวิทยา (Ecological system) อีกด้วย (Manheim, 1979)

ในปี ค.ศ. 2015 โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (The United Nations Development Programme, UNDP) (UN, 2016) ได้ประกาศเป้าประสงค์ของการพัฒนาอย่าง ยั่งยืน ๑๗ ข้อ พร้อมกับเป้าหมายอีก ๑๖๙ ข้อ โดยมุ่งหวังที่จะพัฒนาความสมดุลของโลกในด้าน เศรษฐกิจ (Economy) สังคม (Society) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ส่งเสริมสนับสนุนให้มีการ ดำเนินการด้านนโยบาย และมาตรการต่างๆ ในช่วง ๑๕ ปี ในอนาคตการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์ ด้านการขนส่ง เทคโนโลยี และคุณค่า ดังนั้น จึงอาจกล่าวโดยรวมได้ว่า หลักการพื้นฐาน ๒ ประการ ที่สำคัญในการวิเคราะห์ระบบการขนส่ง คือ (๑) ระบบการขนส่งทั้งหมดของพื้นที่ใดๆ จะต้องเป็นระบบเดียว (Single system) ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งหลายประเภท (Multimodal System) และ (๒) ระบบการขนส่งจะไม่สามารถแยกออกจากระบบสังคม เศรษฐกิจ และการเมืองของพื้นที่นั้นได้ (Manheim, 1979)

#### ๒.๔.๒ ระบบการขนส่งทั้งหมด และนิยามระบบการขนส่งในเขตเมือง

ในการวิเคราะห์ระบบการขนส่ง จะต้องคำนึงถึงระบบการขนส่งในทุกบริบทของ พื้นที่นั้นๆ อันได้แก่ (๑) จะต้องพิจารณาการขนส่งทุกประเภท (Modes) เช่น การเดินทางโดย ยานพาหนะส่วนบุคคล (รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์) หรือโดยระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสาร รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) หรือรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit, LRT) และ การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดต่างๆ ในเขตเมือง (๒) จะต้องพิจารณาองค์ประกอบ (Elements) ทั้งหมดของระบบการขนส่ง เช่น พิจารณาการเดินทางของคน หรือการขนส่งสินค้า พิจารณายานพาหนะที่จะใช้ในการขนส่งบนโครงข่ายที่เป็นเส้นทางการขนส่ง รวมถึงสิ่งก่อสร้าง ต่างๆ ที่จะอำนวยความสะดวกในการขนส่ง และพิจารณาถึงสถานีขนส่ง (Terminals) และจุด เปลี่ยนถ่าย (Transfer points) ผู้โดยสารหรือสินค้าด้วย (๓) จะต้องพิจารณาการเคลื่อนที่ (Movements) ทั้งหมดซึ่งผ่านระบบการขนส่ง ได้แก่ จำนวนผู้โดยสาร และปริมาณสินค้าจากจุด ต้นทาง (Origins) ไปยังจุดหมายปลายทาง (Destinations) (๔) สำหรับแต่ละกระแสรถขนส่ง จะต้องพิจารณาถึงจำนวนเที่ยวของการเดินทางทั้งหมด จากจุดต้นทางถึงจุดปลายทางสุดท้าย สำหรับประเภทของการขนส่ง และระบบโครงสร้างพื้นฐาน หรือสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งหมดที่ ใช้ในการขนส่ง

ระบบการขนส่งในเขตเมือง ประกอบด้วย การเดินทางของคน และการขนส่งสินค้า ซึ่งเนื้อหาในที่นี้ จะขอเน้นหนักที่การขนส่งของคนเท่านั้น โดยแบ่งการเดินทางของคนออกเป็น ๓ รูปแบบ ได้แก่ การขนส่งทางน้ำโดยเรือโดยสาร และการเดินทางทางรางซึ่งประกอบด้วย (๑) การ เดินทางโดยระบบรางซึ่งจะเป็นเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถไฟฟ้ารางหนัก (Mass Rapid Transit, MRT) รถไฟฟ้ารางเบา (LRT) และรถไฟและ (๒) การขนส่งทางถนนสามารถ แบ่งเป็นการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลและการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ การ เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลสามารถแบ่งออกเป็น ๒ รูปแบบหลักได้ ได้แก่ (๑) การเดินทาง ที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ (Non- motorized) เช่น การเดินเท้า และการใช้รถจักรยานและ (๒) การ

เดินทางที่ใช้เครื่องยนต์ (Motorized) เช่น การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคล สำหรับการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะจะสามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ลักษณะ ได้แก่ (๑) ระบบขนส่งสาธารณะแบบประจำทาง (เช่น รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT รถบัสโดยสารและรถตู้โดยสาร) และ (๒) ระบบขนส่งสาธารณะแบบไม่ประจำทาง (เช่น รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถสามล้อเครื่องรับจ้าง)<sup>๓๘</sup>

## ๒.๕ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาเอกสารและงานแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งมีรายละเอียดที่จะศึกษา ดังนี้

**พระมหาประกาศิต สิริเมโธ (ฐิติปสิทธิกร)** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม” ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากที่สุด ๔ ด้าน โดยด้านที่ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุด คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลละปัจจัยสภาพแวดล้อม พบว่า โดยภาพรวมประชาชนที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียง โดยภาพรวมไม่ต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ขณะที่ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนระยะเวลาการอาศัยอยู่ในชุมชนสถานภาพในชุมชน และการเข้าร่วมกลุ่มในชุมชนต่างกัน มีส่วนร่วมในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียง โดยภาพรวมต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้<sup>๓๙</sup>

**พระครูวินัยธรสุธินันท์ กนตวิโร (ลือประโคน)** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี” ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายละเอียดในแต่ละข้อ พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานีอยู่ในระดับมากทุกข้อ ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี จำแนกตาม เพศ อายุ อาชีพ

<sup>๓๘</sup> พนภุชณ คลังบุญครอง, การวางแผนการขนส่งในเขตเมืองอย่างยั่งยืน: หลักการและการปฏิบัติ Sustainable Urban Transport Planning: Principles and Practices, หน้า ๒-๕.

<sup>๓๙</sup> พระมหาประกาศิต สิริเมโธ (ฐิติปสิทธิกร), “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม”, วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพัฒนาสังคม, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖).

วุฒิการศึกษา และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน พบว่า ประชาชนที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ และประชาชนที่มีอายุ อาชีพ วุฒิการศึกษา และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานีไม่แตกต่างกัน<sup>๔๐</sup>

**พระกิตติชัย ชาญโร (สินคง)** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก” ผลการศึกษาพบว่า ๑) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วน ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน มีเพียงด้านการติดตามผล และประเมินผลที่อยู่ในระดับน้อยกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยตามลำดับ คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการดำเนินการ ด้านการมีส่วนร่วมตัดสินใจ ด้านการมีส่วนร่วมในการวางแผน และด้านการมีส่วนร่วมติดตามและประเมินผล ๒) เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑<sup>๔๑</sup>

**พระมหาสาคร กุลวฑฒโน (ท่ายัง)** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี” ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ย ๓.๒๔ เมื่อจำแนกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยตามค่าเฉลี่ย ดังนี้ ด้านติดตามประเมินผล ๓.๗ ด้านการวางแผน ๓.๒๔ ด้านการบริหารดำเนินงาน ๓.๒๓ และด้านการปรับปรุงผลการดำเนินงาน ๓.๒๑ ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรีทั้ง ๔ ด้าน คือ ด้านการวางแผน ด้านการบริหารงาน ด้านการติดตามประเมินผล และด้านการปรับปรุงผลการดำเนินงาน โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

<sup>๔๐</sup> พระครูวินัยธรสุธินันท์ กนตวีโร (ล้อประโคน), “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี”, *ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพัฒนาสังคม*, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖).

<sup>๔๑</sup> พระกิตติชัย ชาญโร (สินคง), “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก”, *พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์*, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๗).



ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษาอาชีพ และรายได้ต่อเดือน พบว่า ประชาชนที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพ ต่างกัน มีการมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี ทั้ง ๔ ด้าน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีการมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี ด้านการบริหารงานดำเนินงานแตกต่างกัน<sup>๔๒</sup>

**ศิริรักษ์ สังสชาติ** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก” ผลการศึกษาพบว่า ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านมีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยตามลำดับ คือ ด้านการร่วมรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ด้านการมีส่วนร่วมคิดพัฒนา ด้านการมีส่วนร่วมตัดสินใจ ด้านการมีส่วนร่วมปฏิบัติ และด้านการมีส่วนร่วมติดตามและประเมินผล ผลการเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารองค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก เพศ อายุ การศึกษา อาชีพและรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ประชาชนที่มี เพศ อายุ การศึกษา และอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก ไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนประชาชนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้<sup>๔๓</sup>

**สมศักดิ์ น้อยนคร** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์” ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการรับประโยชน์อยู่ในระดับมาก ส่วนด้านการคิดพัฒนา ด้านการตัดสินใจ และด้านการติดตามประเมินผลอยู่ในระดับปานกลาง และผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์กับปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ที่แตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลแตกต่างกัน อย่างมี

<sup>๔๒</sup> พระมหาสาคร กุลวฑฒโน (ท่ายัง), “การมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี”, วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพระพุทธศาสนา, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖).

<sup>๔๓</sup> ศิริรักษ์ สังสชาติ, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก”, วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารจัดการเชิงพุทธ, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๘).

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนประชาชนที่มีเพศ และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาล ตำบลที่แตกต่างกันมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลไม่แตกต่างกัน<sup>๔๔</sup>

**พระมหาปิยะบุตร ปญญาวฑฒโน (วงศ์กันทรภักย์)** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอมือง จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอมือง จังหวัดชลบุรี โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการมีส่วนร่วมเสียสละในการพัฒนาประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการมีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์ ประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ในระดับมาก และด้านการมีส่วนร่วมในการประเมินผลงาน ประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ในระดับมาก การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอมือง จังหวัดชลบุรี จำแนกตามเพศ โดยภาพรวมและรายด้านไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงปฏิเสธสมมุติฐานที่ตั้งไว้ เมื่อจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอมือง จังหวัดชลบุรี โดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงสอดคล้องกับสมมุติฐานที่ตั้งไว้ และการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอมือง จังหวัดชลบุรี ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับแผนพัฒนาหรือนโยบายการบริหารงาน เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาตำบล มีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ที่ทางองค์การบริหารส่วนตำบลจัดขึ้น และควรส่งเสริมทำความเข้าใจให้ประชาชนมีการเสียภาษีบำรุงท้องที่ ควรมีการจัดสรรงบประมาณไปสู่ประชาชนในตำบลอย่างทั่วถึง และเป็นธรรมในรูปของระบบสาธารณูปการต่างๆ และเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการบริหารงานเพื่อความโปร่งใสเป็นธรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการจัดสรรงบประมาณไปสู่ภาคประชาชน เปิดโอกาสให้ประชาชนได้รับทราบ แสดงความคิดเห็นในการประเมินผลเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ที่ทางองค์การบริหารส่วนตำบลจัดขึ้นอยู่ตลอด<sup>๔๕</sup>

**เจษฎา สอนแก้ว** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ อำเภอลอง จังหวัดแพร่” ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา คือ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ และการสังกัดองค์กรชุมชน ผลการศึกษาพบว่า

๑. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อรวมทั้ง ๓ ด้านอยู่ในระดับน้อย ด้านที่มีระดับค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมสูงสุด คือ ด้านการ

<sup>๔๔</sup> สมศักดิ์ น้อยนคร, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุตรดิตถ์”, *วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต*, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๑).

<sup>๔๕</sup> พระมหาปิยะบุตร ปญญาวฑฒโน (วงศ์กันทรภักย์), “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอมือง จังหวัดชลบุรี”, *วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต*, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖).

บริหารดำเนินงาน รองลงมาคือ ด้านการหนดนโยบาย และด้านที่มีระดับค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมต่ำสุดคือ ด้านการติดตามและประเมินผล

๒. ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อทั้ง ๓ ด้าน จำแนกตามสถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง ระดับประถมศึกษามีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า และกลุ่มอาชีพเกษตรกรรมมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่ากลุ่มอาชีพค้าขายหรือประกอบอาชีพส่วนตัว และอาชีพรับจ้างทั่วไป ส่วนประชาชนที่มีเพศ อายุ รายได้ และการสังกัดองค์กรชุมชนมีส่วนร่วมในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ ไม่แตกต่างกัน<sup>๔๖</sup>

**ธวัชชัย ศรีดารา** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลนาโพธิ์ อำเภอมือง จังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลนาโพธิ์ อำเภอมือง จังหวัดร้อยเอ็ด โดยภาพรวมและรายด้าน จำนวน ๔ ด้าน ประกอบด้วย ด้านการรับข้อมูลข่าวสาร ด้านการมีส่วนร่วมในการคิดและจัดทำแผนพัฒนาตำบล ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจและการร่วมปฏิบัติ และด้านการตรวจสอบและประเมินผล อยู่ในระดับปานกลาง และประชาชนที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้ต่างกัน เห็นว่าได้มีส่วนร่วมโดยภาพรวม และรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ ๐.๐๕ ซึ่งข้อสนเทศนี้สามารถใช้เป็นประโยชน์ในการหาแนวทางในการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นมากยิ่งขึ้นต่อไป<sup>๔๗</sup>

**พิเชษฐ โปตาพล** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลสระนกแก้ว อำเภอนาทอง จังหวัดร้อยเอ็ด” ผลการศึกษาพบว่า

๑. ประชาชนเห็นว่า การมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลสระนกแก้ว อำเภอนาทอง จังหวัดร้อยเอ็ด โดยภาพรวมและรายด้านทั้ง ๔ ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ด้านดำเนินการ ด้านการประเมินผล ด้านการรับผลประโยชน์ และด้านการตัดสินใจ

๒. ประชาชนที่มีเพศ และอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการบริหารขององค์การบริหารส่วนตำบลสระนกแก้ว โดยรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

๓. ประชาชนที่มีอายุ ระดับการศึกษาต่างกัน มีส่วนร่วมในการบริหารขององค์การบริหาร ส่วนตำบลสระนกแก้ว โดยภาพรวมและรายด้านแตกต่างกัน และประชาชนที่มีรายได้ต่างกันมีส่วนร่วม ร่วมในการบริหารขององค์การบริหารส่วนตำบลสระนกแก้ว โดยรวมและด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจแตกต่างกัน

๔. ข้อเสนอแนะ ได้แก่ ควรให้ชาวบ้านได้มีการคัดเลือกตัวแทนประชาคมหมู่บ้านเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจขององค์การบริหารส่วนตำบลมากขึ้น ควรให้ตัวแทนชาวบ้านที่มีความรู้

<sup>๔๖</sup> เกษญา สอนแก้ว, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ อำเภอลอง จังหวัดแพร่”, *ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต*, (มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๐).

<sup>๔๗</sup> ธวัชชัย ศรีดารา, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลนาโพธิ์ อำเภอมือง จังหวัดร้อยเอ็ด” *วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต*, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๕๓).

ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น เรื่องการก่อสร้างทาง เป็นต้น เป็นคณะกรรมการในการตรวจรับหรือ ตัดสินใจในเรื่องที่ต้องการ ควรมีการดึงปราชญ์ชาวบ้านเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับศิลปะประเพณีท้องถิ่น และองค์การบริหารส่วนตำบลควรมีการจัดสรรผลประโยชน์ให้แก่ ประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกันทุกพื้นที่<sup>๔๘</sup>

#### ตารางที่ ๒.๒ สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชน

นักวิจัย	ผลการวิจัย
พระมหาประกาศิต สิริเมโธ (ฐิติปสิทธิกร), (๒๕๕๖).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม” ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากที่สุด ๔ ด้าน โดยด้านที่ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุด คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลละปัจจัยสภาพแวดล้อม พบว่า โดยภาพรวมประชาชนที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพ ต่างกัน มีส่วนร่วม ในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียง โดยภาพรวมไม่ต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ขณะที่ประชาชนที่มี รายได้ต่อเดือนระยะเวลาการอาศัยอยู่ในชุมชน สถานภาพในชุมชน และการเข้าร่วมกลุ่มในชุมชน ต่างกัน มีส่วนร่วมในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียง โดยภาพรวมต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้
พระครูวินัยธรสุธินันท์ กนต์วิโร (ลือประโคน), (๒๕๕๖).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภออัญบุรี จังหวัดปทุมธานี” ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภออัญบุรี จังหวัดปทุมธานี พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายละเอียดในแต่ละข้อ พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชน

<sup>๔๘</sup> พิเชษฐ์ โปตาพล, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบล สรรณกแก้ว อำเภอโพธารอง จังหวัดร้อยเอ็ด” รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๕๓).

## ตารางที่ ๒.๒ (ต่อ)

นักวิจัย	ผลการวิจัย
<p>พระครูวินัยธรสุจินันท์ กนตวีโร (ลือประโคน), (๒๕๕๖).</p>	<p>ในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานีอยู่ในระดับมากทุกข้อ ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี จำแนกตาม เพศ อายุ อาชีพ วุฒิการศึกษา และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน พบว่า ประชาชนที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ และประชาชนที่มีอายุ อาชีพ วุฒิการศึกษา และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ไม่แตกต่างกัน</p>
<p>พระกิตติชัย ปญญารโ (สินคง), (๒๕๕๗).</p>	<p>ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก” ผลการศึกษาพบว่า ๑) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าอยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน มีเพียงด้านการติดตามผล และประเมินผลที่อยู่ในระดับน้อยกว่าด้านอื่น มีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยตามลำดับ คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการดำเนินการ ด้านการมีส่วนร่วมตัดสินใจ ด้านการมีส่วนร่วมในการวางแผน และด้านการมีส่วนร่วมติดตามและประเมินผล ๒) เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน พบว่า ประชาชนที่มี อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑</p>

## ตารางที่ ๒.๒ (ต่อ)

นักวิจัย	ผลการวิจัย
<p>พระมหาสาคร กุลวฑฒโน (ทวยัง), (๒๕๕๖).</p>	<p>ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี” ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ย ๓.๒๔ เมื่อจำแนกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยตามค่าเฉลี่ย ดังนี้ ด้านติดตามประเมินผล ๓.๗ ด้านการวางแผน ๓.๒๔ ด้านการบริหารดำเนินงาน ๓.๒๓ และด้านการปรับปรุงผลการดำเนินงาน ๓.๒๑ ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรีทั้ง ๔ ด้าน คือ ด้านการวางแผน ด้านการบริหารงาน ด้านการติดตามประเมินผล และด้านการปรับปรุงผลการดำเนินงาน โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษาอาชีพ และรายได้ต่อเดือน พบว่าประชาชนที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพต่างกัน มีการมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี ทั้ง ๔ ด้าน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีการมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติจังหวัดสระบุรี ด้านการบริหารงานดำเนินงาน แตกต่าง</p>
<p>ศิรินรักษ์ สังสหาชาติ, (๒๕๕๘).</p>	<p>ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก” ผลการศึกษาพบว่า ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านมีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยตามลำดับ คือ ด้านการร่วมรับรู้ข้อมูลข่าวสาร</p>

## ตารางที่ ๒.๒ (ต่อ)

นักวิจัย	ผลการวิจัย
ศิรินรัักษ์ สังสชาติ, (๒๕๕๘).	ด้านการมีส่วนร่วมคิดพัฒนา ด้านการมีส่วนร่วมตัดสินใจ ด้านการมีส่วนร่วมปฏิบัติ และด้านการมีส่วนร่วมติดตามและประเมินผล ผลการเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารองค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ประชาชนที่มี เพศ อายุ การศึกษา และอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก ไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนประชาชนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีส่วนร่วมในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้
สมศักดิ์ น้อยนคร, (๒๕๕๑).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์” ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการรับประโยชน์อยู่ในระดับมาก ส่วนด้านการคิดพัฒนา ด้านการตัดสินใจ และด้านการติดตามประเมินผลอยู่ในระดับปานกลาง และผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์ กับปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ประชาชนที่มีอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ที่แตกต่างกันมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนประชาชนที่มีเพศและระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลตำบลที่แตกต่างกันมีส่วนร่วมในการ พัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลไม่แตกต่างกัน
พระมหาปิยะบุตร ปญฺญาวฑฒโน (วงศ์กันทรภักย์), (๒๕๕๖).	ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก

## ตารางที่ ๒.๒ (ต่อ)

นักวิจัย	ผลการวิจัย
พระมหาปิยะบุตร ปญญาวฑฒโน (วงศ์กันทรภักย์), (๒๕๕๖).	เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการมีส่วนร่วมเสียสละในการพัฒนาประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการมีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์ประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ในระดับมาก และด้านการมีส่วนร่วมในการประเมินผลงาน ประชาชนมีส่วนร่วมอยู่ในระดับมาก การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงาน องค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำแนกตามเพศ โดยภาพรวมและราย ด้านไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงปฏิเสธสมมุติฐานที่ตั้งไว้ เมื่อจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีโดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึง สอดคล้องกับสมมุติฐานที่ตั้งไว้ และการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบล หนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับแผนพัฒนาหรือนโยบายการบริหารงาน เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับการ จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาตำบล มีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ที่ทางองค์การ บริหารส่วนตำบลจัดขึ้น และควรส่งเสริมทำความเข้าใจให้ประชาชนมีการเสียภาษีบำรุงท้องที่ ควรมีการจัดสรรงบประมาณไปสู่ประชาชนในตำบลอย่างทั่วถึง และเป็นธรรมในรูปของระบบสาธารณูปการต่างๆ และเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการบริหารงานเพื่อความ โปร่งใส เป็นธรรมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการจัดสรรงบประมาณไปสู่ภาคประชาชน เปิดโอกาสให้ประชาชนได้รับทราบ แสดงความคิดเห็นในการประเมินผลเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ที่ทางองค์การบริหารส่วนตำบลจัดขึ้นอยู่ตลอด



## ตารางที่ ๒.๒ (ต่อ)

นักวิจัย	ผลการวิจัย
<p>เจษฎา สอนแก้ว, (๒๕๕๐).</p>	<p>ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงาน ขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ อำเภอลอง จังหวัดแพร่” ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา คือ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ และการสังกัดองค์กรชุมชน ผลการศึกษาพบว่า</p> <p>๑. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานของ องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ รวมทั้ง ๓ ด้าน อยู่ในระดับน้อย ด้านที่มีระดับค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมสูงสุด คือ ด้าน การบริหาร ดำเนินงาน รองลงมาคือด้านการहनนโยบาย และด้านที่มีระดับค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมต่ำสุด คือด้านการ ติดตามและประเมินผล</p> <p>๒. ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการบริหารงาน องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ ทั้ง ๓ ด้าน จำแนกตาม สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง ระดับประถมศึกษามีค่าเฉลี่ย ระดับการมีส่วนร่วม สูงกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ระดับอนุปริญาหรือเทียบเท่า และกลุ่มอาชีพเกษตรกรรมมี ค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่ากลุ่มอาชีพค้าขาย หรือ ประกอบอาชีพส่วนตัว และอาชีพรับจ้างทั่วไป ส่วนประชาชน ที่มีเพศ อายุ รายได้ และการสังกัดองค์กรชุมชน มีส่วนร่วมใน การบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ ไม่แตกต่างกัน</p>
<p>ธวัชชัย ศรีดารา, (๒๕๕๓).</p>	<p>ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงาน องค์การบริหารส่วนตำบลนาโพธิ์ อำเภอมือง จังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมใน การบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลนาโพธิ์ อำเภอมือง จังหวัดร้อยเอ็ดโดยภาพรวมและรายด้าน จำนวน ๔ ด้าน ประกอบด้วย ด้านการรับข้อมูลข่าวสาร ด้านการมีส่วนร่วมใน การคิด และจัดทำแผนพัฒนาตำบล ด้านการมีส่วนร่วมในการ ตัดสินใจและการร่วมปฏิบัติ และด้านการตรวจสอบและ ประเมินผล อยู่ในระดับปานกลาง และประชาชนที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้ต่างกัน เห็นว่าได้มีส่วนร่วมโดย ภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ ระดับ ๐.๐๕ ซึ่งข้อเสนอเทศนี้สามารถใช้เป็นประโยชน์ในการ หาแนวทางในการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการ พัฒนาท้องถิ่นมากยิ่งขึ้นต่อไป</p>

## ตารางที่ ๒.๒ (ต่อ)

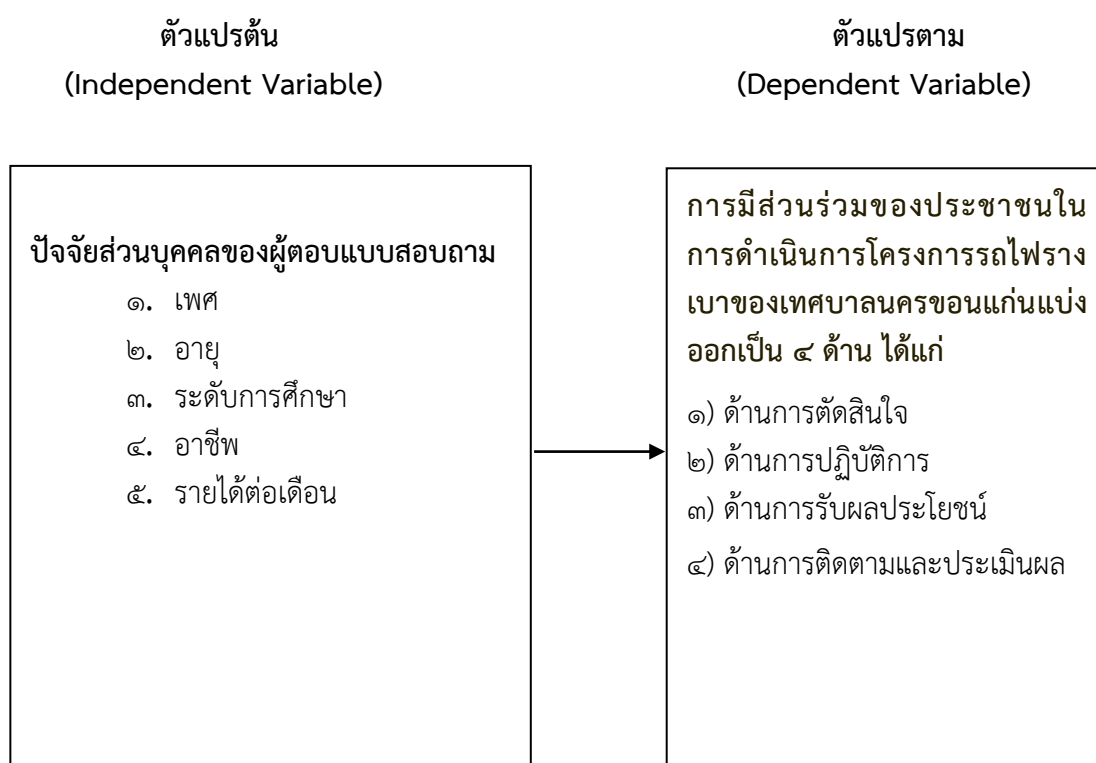
นักวิจัย	ผลการวิจัย
พิเชษฐ โปตาพล, (๒๕๕๓).	<p>ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงาน ขององค์การบริหารส่วนตำบลสรนงแก้ว อำเภอโพนทอง จังหวัดร้อยเอ็ด” ผลการศึกษา พบว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. ประชาชนเห็นว่า การมีส่วนร่วมในการบริหารงานของ องค์การบริหารส่วนตำบล สรนงแก้ว อำเภอโพนทอง จังหวัด ร้อยเอ็ด โดยภาพรวมและรายด้านทั้ง ๔ ด้าน อยู่ในระดับปาน กลาง ได้แก่ ด้านดำเนินการ ด้านการประเมินผล ด้านการรับ ผลประโยชน์ และด้านการตัดสินใจ</li> <li>๒. ประชาชนที่มีเพศ และอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการ บริหารขององค์การบริหารส่วนตำบลสรนงแก้วโดยรวม และ รายด้าน ไม่แตกต่างกัน</li> <li>๓. ประชาชนที่มีอายุ ระดับการศึกษาต่างกัน มีส่วนร่วมใน การบริหารขององค์การบริหารส่วนตำบลสรนงแก้วโดย ภาพรวม และรายด้านแตกต่างกัน และประชาชนที่มีรายได้ ต่างกันมีส่วนร่วมในการบริหารขององค์การบริหารส่วนตำบล สรนงแก้วโดยรวม และด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ แตกต่างกัน</li> <li>๔. ข้อเสนอแนะ ได้แก่ ควรให้ชาวบ้านได้มีการคัดเลือก ตัวแทนประชาคมหมู่บ้านเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของ องค์การบริหารส่วนตำบลมากขึ้น ควรให้ตัวแทนชาวบ้านที่มี ความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น เรื่องการก่อสร้างทาง เป็นต้น เป็นคณะกรรมการในการตรวจรับ หรือตัดสินใจใน เรื่องที่ต้องการ ควรมีการดึงปราชญ์ชาวบ้านเข้ามามีส่วนร่วม ในการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับศิลป ประเพณีท้องถิ่น และ องค์การบริหารส่วนตำบลควรมีการจัดสรรผลประโยชน์ให้แก่ ประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบอย่างทั่วถึง และเท่าเทียมกันทุก พื้นที่</li> </ol>

## ๒.๖ กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework) ประกอบด้วยตัวแปรต้น (Independent Variables) และตัวแปรตาม (Dependent Variables) ดังนี้

**ตัวแปรต้น (Independent Variables)** คือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ, อายุ, การศึกษา, อาชีพ, รายได้ต่อเดือน

**ตัวแปรตาม (Dependent Variables)** คือ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยผู้วิจัยได้นำแนวคิดมาจากโคเฮน และอัฟฮ็อฟ (Cohen and Uphoff)<sup>๔๙</sup> ซึ่งแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ ๑) ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ๒) ด้านการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ ๓) ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ และ ๔) ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ดังแผนภาพที่ ๒.๙



แผนภาพที่ ๒.๙ กรอบแนวคิดการวิจัย

<sup>๔๙</sup> โคเฮน และอัฟฮ็อฟ (Cohen and Uphoff), อังโน นันทวัฒน์ บรมานันท์, การบริการสาธารณะในระบบกฎหมายปกครองของฝรั่งเศส, (กรุงเทพมหานคร: สำนักนิติธรรม, ๒๕๔๑), หน้า ๕๙.

## บทที่ ๓

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

- ๓.๑ รูปแบบการวิจัย
- ๓.๒ ประชากร กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
- ๓.๓ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- ๓.๔ การเก็บรวบรวมข้อมูล
- ๓.๕ การวิเคราะห์ข้อมูล

#### ๓.๑ รูปแบบการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น” เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Methods Research) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) จากแบบสอบถาม (Questionnaire) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)

#### ๓.๒ ประชากร กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยนั้นได้ประชากรกลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ดังนี้

##### ๓.๒.๑ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

๑) ประชากร (Population) ได้แก่ ประชาชนอายุ ๑๘ ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่เทศบาลอำเภอเมืองขอนแก่น ๕ เทศบาล คือ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลเมืองเก่า และเทศบาลตำบลสำราญ ซึ่งมีจำนวน ๑๗๒,๗๕๕ คน<sup>๑</sup>

๒) กลุ่มตัวอย่าง (Sample) ผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size) และวิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง (Sampling) ดังนี้

<sup>๑</sup> ข้อมูลจากสำนักทะเบียนท้องถิ่น เทศบาลนครขอนแก่น ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๑, [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://bit.ly/32aIKg6> [๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๒].

ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size) กลุ่มตัวอย่างได้มาจากประชาชนในเขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำนวน ๓๙๙ คน ที่ได้จาก สูตรของทาโรยามาเน่ (Taro Yamane)<sup>๒</sup> ซึ่งใช้ระดับความคลาดเคลื่อนที่ ๐.๐๕ ดังนี้

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

โดย N = จำนวนประชากรทั้งหมด  
 e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้  
 n = จำนวนกลุ่มตัวอย่าง  
 ประชากรทั้งหมด ๒๑๙,๔๒๖ คน เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้ดังนี้

$$n = \frac{172,759}{1 + 172,759(0.05)^2}$$

$$n = \frac{172,759}{1 + 431.89}$$

$$n = \frac{172,759}{432.89}$$

$$n = 398.08$$

เพราะฉะนั้นจำนวนกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ ๓๙๙ คน

วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง (Sampling) การสุ่มกลุ่มตัวอย่างใช้หลักการสุ่มแบบแบ่งชั้นประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้

กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป็นสัดส่วนโดยพิจารณาจากจำนวนประชากรเพื่อให้ได้ข้อมูลมีลักษณะกระจายให้สัมพันธ์กับสัดส่วนของประชากรโดยทำการสุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified random sampling) โดยใช้เทศบาลเป็นระดับในการสุ่มกลุ่มตัวอย่างอย่างเป็นสัดส่วนโดยใช้สูตร ดังนี้

จำนวนตัวอย่างในแต่ละเทศบาล =  $\frac{\text{จำนวนตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{จำนวนประชากรในแต่ละเทศบาล}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมด}}$

จากสูตรจะได้ประชากรที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในแต่ละชั้นของประชาชนในเขตพื้นที่เทศบาลอำเภอเมืองขอนแก่น ๕ เทศบาล คือ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาล

<sup>๒</sup> อภินันท์ จันตะณี, การใช้สถิติวิเคราะห์ข้อมูล สำหรับการวิจัยทางธุรกิจ, (คณะวิทยาการจัดการ: มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, ๒๕๔๔), หน้า ๓๕.

ตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลเมืองเก่า และเทศบาลตำบลสำราญ รวม ๓๙๙ คน รายละเอียดดังตารางที่ ๓.๑

**ตารางที่ ๓.๑** จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างใน ๕ เทศบาล คือ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลเมืองเก่า และเทศบาลตำบลสำราญ

เทศบาลอำเภอเมือง	ประชากร(คน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง(คน)
เทศบาลนครขอนแก่น	๙๐,๑๓๓	๒๐๘
เทศบาลเมืองศิลา	๔๑,๘๕๔	๙๗
เทศบาลตำบลท่าพระ	๘,๔๔๘	๑๙
เทศบาลตำบลเมืองเก่า	๒๔,๑๙๔	๕๖
เทศบาลตำบลสำราญ	๘,๑๓๐	๑๙
<b>รวม</b>	<b>๑๗๒,๗๕๙</b>	<b>๓๙๙</b>

### ๓.๒.๒ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน ๑๒ คน ซึ่งมีรายนาม ดังต่อไปนี้

๑. พระราชประสิทธิ์คุณ รองเจ้าคณะจังหวัดขอนแก่น วัดเทพบูรณาราม อำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น

๒. นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย รองคณบดีฝ่ายบริหาร วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

๓. รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น

๔. นายเจริญลักษณ์ เพ็ชรประดับ กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า

๕. นายพิสุทธิ์ อนุตรอังกูร นายกเทศบาลตำบลท่าพระ ตำบลท่าพระ อำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น

๖. นายธวัชชัย วนาพิทักษ์กุล ผู้อำนวยการส่วนการโยธา เทศบาลนครขอนแก่น

๗. นายนันท์มนัส สีโยธา สมาชิกสภาเทศบาลตำบลสำราญ

๘. นายกฤตพาด เหลาลุ่มพุก ผู้ใหญ่บ้านสำราญ ม.๑

๙. นายชอบ แสงเนียม ประธานชุมชนสนามกีฬา ๑

๑๐. นายศุภกฤษ์ สุภธีระ ประธานชุมชนหนองแสงตราขู

๑๑. นายจิตติ เติตชู ประธานชุมชนเทพารักษ์

๑๒. นายสมเดช วังปรัชญานนท์ ประธานกองทุนเงินล้านชุมชนธนาคร

### ๓.๓ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยมีขั้นตอนการสร้างและการหาคุณภาพของแบบสอบถาม ดังนี้รายละเอียด

#### ๓.๓.๑ แบบสอบถาม

๑) ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บข้อมูลจากเอกสาร ตำราและงานวิจัยเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบความคิดในการสร้างแบบสอบถาม

๒) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและเอกสารการวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาถึงรายละเอียดต่างๆ เพื่อให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้

๓) ขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

๔) สร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

๕) นำเสนอร่างแบบสอบถามต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไข

๖) นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกลุ่มตัวอย่าง เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) แล้วนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษา

๗) จัดพิมพ์แบบสอบถามฉบับจริง และนำไปแจกกับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย

๘) รวบรวมแบบสอบถาม แล้วนำมาวิเคราะห์

#### ๓.๓.๒ ลักษณะเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นตามกรอบของการวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ามหานครของเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น” ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยโดยการสร้างแบบสอบถามตามกรอบปัจจัยที่กำหนดโดย แบ่งออกเป็น ๓ ตอน ดังนี้

**ตอนที่ ๑** เป็นแบบสอบถามที่เกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามมีลักษณะ เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) จำแนกตามเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อ เดือน

**ตอนที่ ๒** ข้อมูลเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ๕ ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด โดยมีเกณฑ์การให้น้ำหนักของคะแนน ดังนี้

๕ หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ มากที่สุด

๔ หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ มาก

๓ หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง

๒ หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อย

๑ หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อยที่สุด

**ตอนที่ ๓** เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น มีลักษณะเป็นปลายเปิดให้เลือกตอบโดยเสรี (Open ended Question)

### ๓.๓.๓ แบบสัมภาษณ์

๑) ศึกษาวิธีการสร้างแบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูลจากเอกสาร ตำราและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบความคิดในการสร้างแบบสัมภาษณ์

๒) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและเอกสารการวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาถึงรายละเอียดต่างๆ เพื่อให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้

๓) ขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสัมภาษณ์

๔) สร้างแบบสัมภาษณ์ให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) เพื่อนำมาวิเคราะห์

### ๓.๓.๔ การหาคุณภาพของแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้นำเสนอแบบสอบถามเพื่อหาคุณภาพแบบสอบถามโดยการหาความเที่ยงตรง (Validity) และความเชื่อมั่น (Reliability) ดังนี้

๑) ขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบเครื่องมือที่สร้างไว้

๒) หาความเที่ยงตรง (Validity) โดยการนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จเสนอประธานและคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อขอความเห็นชอบ และนำเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญแล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมจำนวน ๕ ท่าน ได้แก่

๑. ผศ.ดร.รัฐพล เย็นใจมา อาจารย์ประจำภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

๒. ผศ.ดร.ธิดิวดี หมั่นมี อาจารย์ประจำภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

๓. ผศ.ดร.อนุวัต กระจ่าง อาจารย์ประจำภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

๔. อาจารย์ ดร.เชษฐณรงค์ อรุณ อาจารย์ประจำภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี จังหวัดจันทบุรี

๕. อาจารย์ กลอยใจ ชวนศรีไพบุลย์ อาจารย์พิเศษภาคหลักสูตรและการสอนคณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี จังหวัดจันทบุรี

แล้วนำมาหาค่าดัชนีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของแต่ละข้อ (Index of Item Objective Congruence: IOC) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ ๐.๖๐ - ๑.๐๐ ซึ่งอธิบายได้ว่า เครื่องมือมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

๓) หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้เครื่องมือ (Try out) จากกลุ่มตัวอย่างที่มีการปฏิบัติงานในลักษณะคล้ายคลึงกัน คือ ประชาชนในเขตเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นจำนวน ๓๐ ชุด



เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นด้วยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha - coefficient) ตามวิธีการของครอนบาค (Cronbach) ได้ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ เท่ากับ ๐.๙๖๒ แสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามมีความเชื่อมั่นอยู่ในระดับสูง สามารถนำไปแจกจ่ายกลุ่มตัวอย่างจริงได้

๔) นำแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขแล้วเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อขอความเห็นชอบและจัดพิมพ์แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปใช้แจกจ่ายกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยต่อไป

### ๓.๔ การเก็บรวบรวมข้อมูล

#### ๓.๔.๑ การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลมีขั้นตอน ดังนี้

๑) ขอนหนังสือจากผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัยถึง นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถามจากประชาชนในเขตเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

๒) นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปเก็บข้อมูลกับประชาชนในเขตเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน ๓๙๙ ชุด และเก็บแบบสอบถามคืนด้วยตนเอง แล้วนำมาตรวจสอบความถูกต้อง ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์ทั้งหมดจำนวน ๓๙๙ ชุด คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด

๓) นำข้อมูลที่ได้อิงวิเคราะห์และประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ต่อไป

#### ๓.๔.๒ การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลมีขั้นตอน ดังนี้

๑) ขอนหนังสือจากผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ถึงผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการให้สัมภาษณ์

๒) ทำการนัดวัน เวลา และสถานที่กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) เพื่อสัมภาษณ์ตามที่กำหนดไว้

๓) ดำเนินการสัมภาษณ์ตามวัน เวลาและสถานที่ที่กำหนดนัดไว้ จนครบทุกประเด็น จะทำการจดบันทึกและการบันทึกเสียงประกอบการสัมภาษณ์

๔) นำข้อมูลที่ได้อิงรวบรวมเพื่อวิเคราะห์โดยวิธีการที่เหมาะสมและนำเสนอต่อไป

### ๓.๕ การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลของงานวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ ดังนี้

#### ๓.๕.๑ การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ โดยใช้สถิติ ดังนี้

##### สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

**สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics)** สำหรับอธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และพรรณนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น สถิติที่ใช้ คือ ค่าความถี่ (Frequency), ค่าร้อยละ (Percentage), ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

**สถิติอนุมาน (Inferential Statistics)** ใช้สำหรับทดสอบสมมติฐาน เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล สถิติที่ใช้คือ การทดสอบค่าที (t-test) ในกรณีตัวแปรต้นสองกลุ่ม และการทดสอบค่าเอฟ (F-Test) ด้วยวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) ในกรณีตัวแปรต้นตั้งแต่สามกลุ่มขึ้นไป เมื่อพบความแตกต่างจะทำการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีผลต่างเป็นสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD.)

##### เกณฑ์การพิจารณาค่าเฉลี่ย ดังนี้

เกณฑ์ที่ใช้แปลผลข้อคำถามที่ได้จากการประเมินผลมีดังนี้

ช่วงค่าเฉลี่ย	การแปลความหมาย
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ ๔.๒๑ - ๕.๐๐	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ ๓.๔๑ - ๔.๒๐	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์มาก
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ ๒.๖๑ - ๓.๔๐	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ ๑.๘๑ - ๒.๖๐	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์น้อย
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ ๑.๐๐ - ๑.๘๐	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์น้อยที่สุด <sup>๓</sup>

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสำหรับข้อคำถามปลายเปิด (Open ended Question) ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลได้กำหนดตามกรอบของการวิจัย จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาจัดกลุ่มข้อมูล (Data Grouping) ตามกรอบที่ได้กำหนดเอาไว้แล้วทำการวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency)

<sup>๓</sup> ชูศรี วงศ์รัตน์, เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย, พิมพ์ครั้งที่ ๗, (กรุงเทพมหานคร: เทพเนรมิต, ๒๕๔๑), หน้า ๗๕.

### ๓.๕.๒ การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์โดยวิธีการดังนี้

- ๑) นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาถอดเสียงและบันทึกเป็นข้อความ
- ๒) นำข้อความจากการสัมภาษณ์และการจดบันทึกมาจำแนกเป็นประเด็นและเรียบเรียงเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- ๓) วิเคราะห์คำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญตามวัตถุประสงค์การวิจัย โดยใช้เทคนิควิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis Technique) ประกอบบริบท (Context)
- ๔) สังเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์การวิจัยและนำเสนอต่อไป

## บทที่ ๔

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่รวบรวมได้จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน ๓๙๙ คน มาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปการวิเคราะห์ข้อมูลทางสังคมศาสตร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอ ดังต่อไปนี้

๔.๑ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

๔.๒ ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

๔.๓ ผลวิเคราะห์การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

๔.๔ ผลการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น

๔.๕ ผลจากการสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น

๔.๖ องค์กรความรู้

#### ๔.๑ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน ๓๙๙ คน โดยแยกจำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีรายละเอียดดังในตารางที่ ๔.๑ ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑ แสดงจำนวน และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม

		(n=๓๙๙)	
ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม		จำนวน	ร้อยละ
<b>เพศ</b>			
	ชาย	๒๒๕	๕๖.๔๐
	หญิง	๑๗๔	๔๓.๖๐
	<b>รวม</b>	<b>๓๙๙</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>
<b>อายุ</b>			
	น้อยกว่า ๒๐ ปี	๓	๐.๘๐
	๒๐ - ๓๐ ปี	๑๒	๓.๐๐
	๓๑ - ๔๐ ปี	๑๙	๔.๘๐
	๔๑ - ๕๐ ปี	๕๐	๑๒.๕๐
	๕๑ - ๖๐ ปี	๑๖๘	๔๒.๑๐
	มากกว่า ๖๐ ปี ขึ้นไป	๑๔๗	๓๖.๘๐
	<b>รวม</b>	<b>๓๙๙</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>
<b>ระดับการศึกษา</b>			
	ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	๔๕	๑๑.๓๐
	มัธยมศึกษา	๑๒๙	๓๒.๓๐
	ปวส./ปวช.	๕๗	๑๔.๓๐
	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	๓๓	๘.๓๐
	ปริญญาตรี	๑๑๑	๒๗.๘๐
	สูงกว่าปริญญาตรี	๒๔	๖.๐๐
	<b>รวม</b>	<b>๓๙๙</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>
<b>อาชีพ</b>			
	ข้าราชการ	๔๒	๑๐.๕๐
	รัฐวิสาหกิจ	๖	๑.๕๐
	เกษตรกร	๓๓	๘.๓๐
	ค้าขาย	๑๓๒	๓๓.๑๐
	รับจ้าง	๖๙	๑๗.๓๐
	อื่นๆ	๑๑๗	๒๙.๓๐
	<b>รวม</b>	<b>๓๙๙</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>

## ตารางที่ ๔.๑ (ต่อ)

(n=๓๙๙)		
ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
<b>รายได้ต่อเดือน</b>		
ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๕๗	๑๔.๓๐
๕,๐๐๐ – ๑๐,๐๐๐ บาท	๙๐	๒๒.๖๐
๑๐,๐๐๑ – ๑๕,๐๐๐ บาท	๙๖	๒๔.๑๐
๑๕,๐๐๑ – ๒๐,๐๐๐ บาท	๓๙	๙.๘๐
๒๐,๐๐๑ – ๓๐,๐๐๐ บาท	๖๓	๑๕.๘๐
๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป	๕๔	๑๓.๕๐
<b>รวม</b>	<b>๓๙๙</b>	<b>๑๐๐.๐๐</b>

จากตารางที่ ๔.๑ พบว่า ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”

**เพศ** จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน ๑๗๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๔๓.๖๐ เพศชาย จำนวน ๒๒๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๔๐ ตามลำดับ

**อายุ** จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง ๕๑ – ๖๐ ปี จำนวน ๑๖๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๑๐ รองลงมาเป็นผู้ที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี ขึ้นไป จำนวน ๑๒๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๘๐ อายุระหว่าง ๔๑ – ๕๐ ปี จำนวน ๕๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๕ อายุ ๓๑ – ๔๐ ปี จำนวน ๕๙ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๕ อายุ ๒๐ – ๓๐ ปี จำนวน ๑๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๓.๐๐ อายุน้อยกว่า ๒๐ ปี จำนวน ๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๐.๘๐ ตามลำดับ

**ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด** จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา จำนวน ๑๒๙ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๒.๓๐ รองลงมาคือ ปริญญาตรี จำนวน ๑๑๑ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๘ ปวส./ปวช. จำนวน ๕๗ คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๓๐ ต่ำกว่ามัธยมศึกษา จำนวน ๔๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๓๐ อนุปริญญาหรือเทียบเท่า จำนวน ๓๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๘.๓๐ และ สูงกว่าปริญญาตรีจำนวน ๒๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๖.๐๐ ตามลำดับ

**อาชีพ** จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขายจำนวน ๑๓๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๑๐ มีอาชีพอื่นๆ จำนวน ๑๑๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๓๐ มีอาชีพรับจ้างจำนวน ๖๙ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๓๐ มีอาชีพข้าราชการจำนวน ๔๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๕๐ มีอาชีพเกษตรกรจำนวน ๓๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๘.๓๐ และมีอาชีพรัฐวิสาหกิจจำนวน ๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๑.๕๐ ตามลำดับ

**รายได้เฉลี่ยต่อเดือน** จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน ๑๐,๐๐๑ – ๑๕,๐๐๐ บาท จำนวน ๙๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๑๐ มีรายได้ต่อเดือน ๕,๐๐๐ – ๑๐,๐๐๐ บาทจำนวน ๙๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๖๐ มีรายได้ต่อเดือน ๒๐,๐๐๑ – ๓๐,๐๐๐ บาท จำนวน ๖๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๘๐ มีรายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า ๕,๐๐๐ บาท

จำนวน ๕๗ คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๓๐ มีรายได้ต่อเดือนมากกว่า ๓๐,๐๐๐ บาท จำนวน ๕๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๕๐ และน้อยที่สุดคือมีรายได้ต่อเดือน ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท จำนวน ๓๙ คน คิดเป็นร้อยละ ๙.๘๐ ตามลำดับ

## ๔.๒ ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม และรายด้าน ได้แก่ ๑) ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ๒) ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ๓) ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ๔) ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ทั้งหมด ๔ ด้าน แต่ละด้านมี ๗ ข้อ รวม ๒๘ ข้อ แสดงด้วยค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานโดยภาพรวม และรายด้าน ดังแสดงในตารางที่ ๔.๒ - ๔.๖

ตารางที่ ๔.๒ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม

(n=๓๙๙)

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	ระดับการมีส่วนร่วม		
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
๑. ด้านการตัดสินใจ	๓.๕๒	๐.๖๓๓	มาก
๒. ด้านการปฏิบัติการ	๓.๑๘	๐.๕๑๓	ปานกลาง
๓. ด้านการรับผลประโยชน์	๓.๐๘	๐.๕๖๒	ปานกลาง
๔. ด้านการติดตามและประเมินผล	๒.๘๗	๐.๖๑๖	ปานกลาง
รวม	๓.๑๖	๐.๔๗๑	ปานกลาง

จากตารางที่ ๔.๒ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = ๓.๑๖$ , S.D. = ๐.๔๗๑)

เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ( $\bar{x} = ๓.๕๒$ , S.D. = ๐.๖๓๓) อยู่ในระดับมาก ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ( $\bar{x} = ๓.๑๘$ , S.D. = ๐.๕๑๓) ด้านการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ ( $\bar{x} = ๓.๐๘$ , S.D. = ๐.๕๖๒) ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ( $\bar{x} = ๒.๘๗$ , S.D. = ๐.๖๑๕) ทุกด้านอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ตารางที่ ๔.๓ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

(n=๓๙๙)

ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	ระดับการมีส่วนร่วม		
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
๑. ท่านเข้าร่วมประชุมระหว่างประชาชนที่อยู่ในชุมชนกับคณะกรรมการชุมชนเพื่อรวบรวมปัญหา และความต้องการเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้ารางเบาให้กับทางเทศบาลนครขอนแก่น	๓.๕๔	๐.๗๕๒	มาก
๒. เทศบาลเปิดโอกาสให้ท่านเข้าร่วมประชุมเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบา	๓.๖๒	๐.๗๗๔	มาก
๓. เทศบาลเปิดโอกาสให้ท่านแสดงความคิดเห็นการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบา	๓.๖๐	๐.๗๒๖	มาก
๔. ท่านมีส่วนร่วมในการเสนอปัญหาและความต้องการของท่านเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้ารางเบามายังเทศบาลเสมอๆ	๓.๔๓	๐.๖๗๖	มาก
๕. เทศบาลจัดประชุมเพื่อรับฟังปัญหาและความต้องการเพื่อมาออกแบบขนส่งสาธารณะเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้ารางเบา	๓.๕๙	๐.๗๑๖	มาก
๖. ท่านมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบามายังเทศบาล	๓.๔๓	๐.๗๐๘	มาก
๗. ท่านมีส่วนร่วมตัดสินใจในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของทางเทศบาล	๓.๔๐	๐.๖๙๔	มาก
<b>ภาพรวม</b>	<b>๓.๕๒</b>	<b>๐.๖๓๓</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ ๔.๓ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}$  = ๓.๕๑, S.D. = ๐.๖๓๓)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ อยู่ในระดับมากทุกข้อ



ตารางที่ ๔.๔ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ (n=๓๙๙)

ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ	ระดับการมีส่วนร่วม		
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
๑. ท่านมีส่วนร่วมในการแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบา	๓.๑๗	๐.๕๘๓	ปานกลาง
๒. ท่านมีส่วนร่วมในการนำเสนอข้อมูลแผนในการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๓.๑๒	๐.๖๐๒	ปานกลาง
๓. ท่านมีส่วนร่วมในการเพิ่มเติม หรือตัดทอนโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๓.๐๕	๐.๕๘๗	ปานกลาง
๔. ท่านมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ โครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๓.๐๖	๐.๕๘๖	ปานกลาง
๕. ท่านมีส่วนร่วมในการประชุมสภาเทศบาลเมืองขอนแก่นเพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟฟ้ารางเบา	๓.๓๒	๐.๖๗๗	ปานกลาง
๖. ท่านมีส่วนร่วมในการคัดเลือกแผนงานโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	๓.๑๓	๐.๖๑๙	ปานกลาง
๗. ท่านมีส่วนร่วมให้การสนับสนุนโครงการฯแก่เทศบาลนครขอนแก่น	๓.๔๑	๐.๗๒๗	ปานกลาง
<b>ภาพรวม</b>	<b>๓.๑๖</b>	<b>๐.๕๑๓</b>	<b>ปานกลาง</b>

จากตารางที่ ๔.๔ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = ๓.๑๖, S.D. = ๐.๕๑๓)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ อยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ

ตารางที่ ๔.๕ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (n=๓๙๙)

ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์	ระดับการมีส่วนร่วม		
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
๑. ท่านได้ใช้ขออนแก่นสมาร์ตชิตซ์เป็นโครงการนำร่องของโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลซึ่งเป็นประโยชน์ และสามารถแก้ไขปัญหาในการสัญจรในเทศบาลเมือง	๓.๓๐	๐.๘๑๔	ปานกลาง
๒. ท่านได้ใช้สมาร์ตสองแถวเป็นโครงการนำร่องของโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นประโยชน์ และสามารถแก้ไขปัญหาในการสัญจรในเทศบาลเมือง	๓.๒๐	๐.๗๕๑	ปานกลาง
๓. ท่านมีโอกาสได้ทดลองใช้แอปพลิเคชัน KK Transit เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางซึ่งสามารถแสดงตำแหน่งของรถบัสทุกคันบนแผนที่รวมทั้งแสดงหมายเลขทะเบียนของรถและความเร็ว ฯลฯ ของเทศบาล	๓.๐๒	๐.๖๓๒	ปานกลาง
๔. ท่านมีโอกาสได้ทดลองใช้บริการขออนแก่นสมาร์ตชิตซ์ที่เชื่อมต่อไปจุดอื่นๆโดยรถสองแถวหรือรถตุ๊กตุ๊ก หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ฯลฯ	๓.๐๐	๐.๖๙๓	ปานกลาง
๕. ท่านได้ใช้บริการป้ายรถเมล์อัจฉริยะขออนแก่นสมาร์ตชิตซ์ ที่ทางเทศบาลจัดทำขึ้น	๒.๙๘	๐.๖๔๓	ปานกลาง
๖. ท่านได้ใช้บริการแผนที่การเดินทางรถสมาร์ตสองแถว ที่ทางเทศบาลจัดทำขึ้น	๒.๙๙	๐.๕๖๙	ปานกลาง
๗. ท่านได้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆนอกจากขออนแก่นชิตซ์บัสและ รถสมาร์ตสองแถวของทางเทศบาล	๓.๐๕	๐.๖๒๔	ปานกลาง
<b>ภาพรวม</b>	<b>๓.๐๘</b>	<b>๐.๕๖๒</b>	<b>ปานกลาง</b>

จากตารางที่ ๔.๕ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = ๓.๐๗$ , S.D. = ๐.๕๖๒)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ อยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ

ตารางที่ ๔.๖ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

(n=๓๙๙)

ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล	ระดับการมีส่วนร่วม		
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
๑. ท่านได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตรวจสอบผลการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาล	๓.๐๙	๐.๘๔๖	ปานกลาง
๒. ท่านมีส่วนร่วมในการเป็นกรรมการในการตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างแผนงานโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาล	๒.๗๔	๐.๖๕๗	ปานกลาง
๓. ท่านมีส่วนร่วมในการเป็นกรรมการตรวจรับงานตามแผนงาน/โครงการรถไฟฟ้าของเทศบาล	๒.๗๑	๐.๖๓๕	ปานกลาง
๔. ท่านได้เสนอข้อบกพร่องของการดำเนินการตามแผนต่อเทศบาล	๒.๘๖	๐.๖๖๓	ปานกลาง
๕. ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบที่เกิดจากการปฏิบัติตามแผนงาน/โครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลเสมอๆ	๒.๘๙	๐.๖๖๙	ปานกลาง
๖. ท่านมีส่วนร่วมในการติดตามผลการปฏิบัติงานตามแผนพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าเทศบาล	๒.๙๙	๐.๗๖๒	ปานกลาง
๗. ท่านมีส่วนร่วมในการตรวจสอบความโปร่งใสของการบริหารงานโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาล	๒.๘๓	๐.๖๙๗	ปานกลาง
<b>ภาพรวม</b>	<b>๒.๘๗</b>	<b>๐.๖๑๕</b>	<b>ปานกลาง</b>

จากตารางที่ ๔.๖ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = ๒.๘๗$ , S.D. = ๐.๖๑๕)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล อยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ

### ๔.๓ ผลวิเคราะห์การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ ๑ ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ ๔.๗ การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามเพศ

(n=๓๙๙)

การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการดำเนินการโครงการ รถไฟฟ้าของเทศบาลนคร ขอนแก่น	เพศ				t	Sig.
	ชาย ( ๒๒๕ คน)		หญิง (๑๗๔ คน)			
	$\bar{X}$	S.D	$\bar{X}$	S.D		
๑. ด้านการตัดสินใจ	๓.๕๖	๐.๖๑๕	๓.๔๖	๐.๖๕๔	๑.๕๙๖	๐.๑๑๑
๒. ด้านการร่วมปฏิบัติการ	๓.๒๓	๐.๔๙๔	๓.๑๒	๐.๕๓๒	๒.๑๕๐*	๐.๐๓๒
๓. ด้านการรับผลประโยชน์	๓.๐๔	๐.๕๒๗	๓.๑๒	๐.๖๐๓	-๑.๓๗๗	๐.๑๖๙
๔. ด้านการติดตามและ ประเมินผล	๒.๙๑	๐.๕๔๗	๒.๘๒	๐.๖๙๒	๑.๔๗๒	๐.๑๔๒
<b>รวม</b>	<b>๓.๑๙</b>	<b>๐.๔๓๖</b>	<b>๓.๑๓</b>	<b>๐.๕๑๓</b>	<b>๑.๑๗๒</b>	<b>๐.๒๔๒</b>

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๗ ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามเพศ พบว่าไม่แตกต่างกัน (t = ๑.๑๗๒, Sig.= ๐.๒๔๒) ดังนั้น จึงปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ส่วนในด้านอื่นๆ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ ๒ ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ ๔.๘ การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามอายุ

(n=๓๙๙)

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
๑. ด้านการตัดสินใจ	ระหว่างกลุ่ม	๒๐.๑๖๗	๕	๔.๐๓๓	๑๑.๓๖๔**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม	๑๓๙.๔๘๖	๓๙๓	๐.๓๕๕		
	รวม	๑๕๙.๖๕๓	๓๙๘			
๒. ด้านการร่วมปฏิบัติการ	ระหว่างกลุ่ม	๖.๗๐๙	๕		๕.๓๗๒**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม	๙๘.๑๕๗	๓๙๓	๑.๓๔๒		
	รวม	๑๐๔.๘๖๖	๓๙๘	๐.๒๕๐		
๓. ด้านการรับผลประโยชน์	ระหว่างกลุ่ม	๑๒.๐๗๓	๕		๘.๓๔๒**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม	๑๑๓.๗๕๑	๓๙๓	๒.๔๑๕		
	รวม	๑๒๕.๘๒๔	๓๙๘	๐.๒๘๙		
๔. ด้านการติดตามและประเมินผล	ระหว่างกลุ่ม	๒.๔๑๗	๕		๑.๒๗๙	๐.๒๗๒
	ภายในกลุ่ม	๑๔๘.๕๒๑	๓๙๓	๐.๔๘๓		
	รวม	๑๕๐.๙๓๗	๓๙๘	๐.๓๗๘		
รวม	ระหว่างกลุ่ม	๕.๙๕๖	๕	๑.๑๙๑	๕.๖๘๑**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม	๘๒.๔๑๖	๓๙๓	๐.๒๑๐		
	รวม	๘๘.๓๗๒	๓๙๘			

\*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑

จากตารางที่ ๔.๘ ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมจำแนกตามอายุ พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑ ( $t = ๕.๖๘๑^{**}$ , Sig. = ๐.๐๐๐) ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่มีระดับอายุต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ในด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

( $F=11.364$ ,  $Sig.=0.000$ ) ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ( $F=5.372$ ,  $Sig.=0.000$ ) ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ( $F=8.342$ ,  $Sig.=0.000$ ) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 และด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ( $F=1.279$ ,  $Sig.=0.272$ ) มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

ดังนั้น จึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference: LSD.) ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างอายุ ดังตารางที่ ๔.๙ - ๔.๑๒ ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ,ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติ,ด้านการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์

**ตารางที่ ๔.๙** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามอายุ

(n=399)

อายุ	$\bar{X}$	อายุ					
		น้อยกว่า 20 ปี	20-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51-60 ปี	มากกว่า 60 ปี
	$\bar{X}$	3.36	3.20	3.00	2.87	3.19	3.24
น้อยกว่า 20 ปี	3.36	-	0.16	0.36	0.49	0.17	0.12
20 - 30 ปี	3.20	-	-	0.20	0.33*	0.01	-0.04
31 - 40 ปี	3.00	-	-	-	0.13	-0.19	-0.24*
41 - 50 ปี	2.87	-	-	-	-	-0.32*	-0.37*
51 - 60 ปี	3.19	-	-	-	-	-	-0.05
มากกว่า 60 ปี	3.24	-	-	-	-	-	-

\*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ ๔.๙ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นโดยภาพรวมแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีอายุ 20 - 30 ปี มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอายุ 41-50 ปี  
 ประชาชนที่มีอายุ 31 - 40 ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุมากกว่า 60 ปี  
 ประชาชนที่มีอายุ 41 - 50 ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุ 51-60 ปี และอายุมากกว่า 60 ปี

**ตารางที่ ๔.๑๐** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จำแนกตามระดับอายุ

(n=๓๙๙)

อายุ	$\bar{X}$	อายุ					
		น้อยกว่า ๒๐ ปี	๒๐-๓๐ ปี	๓๑-๔๐ ปี	๔๑-๕๐ ปี	๕๑-๖๐ ปี	มากกว่า ๖๐ ปี
	$\bar{X}$	๓.๐๐	๓.๒๕	๓.๒๖	๓.๐๗	๓.๕๑	๓.๗๔
น้อยกว่า ๒๐ ปี	๓.๐๐	-	-๐.๒๕	-๐.๒๖	-๐.๐๗	-๐.๕๑	-๐.๗๔*
๒๐ - ๓๐ ปี	๓.๒๕	-	-	-๐.๐๑	๐.๑๘	-๐.๒๖	-๐.๔๙*
๓๑ - ๔๐ ปี	๓.๒๖	-	-	-	๐.๑๙	-๐.๒๕	-๐.๔๘*
๔๑ - ๕๐ ปี	๓.๐๗	-	-	-	-	-๐.๔๔*	-๐.๖๗*
๕๑ - ๖๐ ปี	๓.๕๑	-	-	-	-	-	-๐.๒๓*
มากกว่า ๖๐ ปี	๓.๗๔	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๐ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีอายุน้อยกว่า ๒๐ ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี  
 ประชาชนที่มีอายุ ๒๐ - ๓๐ ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี  
 ประชาชนที่มีอายุ ๓๑ - ๔๐ ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี  
 ประชาชนที่มีอายุ ๔๑ - ๕๐ ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุ ๕๑-๖๐ ปี และที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี

ประชาชนที่มีอายุ ๕๑ - ๖๐ ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี

**ตารางที่ ๔.๑๑** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติ จำแนกตามระดับอายุ

(n=๓๙๙)

อายุ	อายุ						
	น้อยกว่า ๒๐ ปี	๒๐-๓๐ ปี	๓๑-๔๐ ปี	๔๑-๕๐ ปี	๕๑-๖๐ ปี	มากกว่า ๖๐ ปี	
	$\bar{X}$	๓.๐๐	๓.๒๕	๒.๘๖	๒.๙๒	๓.๒๑	๓.๒๗
น้อยกว่า ๒๐ ปี	๓.๐๐	-	-๐.๒๕	๐.๑๔	๐.๐๘	-๐.๒๑	-๐.๒๗
๒๐ - ๓๐ ปี	๓.๒๕	-	-	๐.๓๙*	๐.๓๒*	๐.๐๔	-๐.๐๒
๓๑ - ๔๐ ปี	๒.๘๖	-	-	-	-๐.๐๖	-๐.๓๕*	-๐.๔๑*
๔๑ - ๕๐ ปี	๒.๙๒	-	-	-	-	-๐.๒๘*	-๐.๓๕*
๕๑ - ๖๐ ปี	๓.๒๑	-	-	-	-	-	-๐.๐๖
มากกว่า ๖๐ ปี	๓.๒๗	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๑ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีอายุ ๒๐ - ๓๐ ปี มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอายุ ๓๑-๔๐ ปี และที่มีอายุ ๔๑-๕๐ ปี

ประชาชนที่มีอายุ ๓๑ - ๔๐ ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุ ๕๑-๖๐ ปี และที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี

ประชาชนที่มีอายุ ๔๑ - ๕๐ ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุ ๕๑-๖๐ ปี และที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี



ตารางที่ ๔.๑๒ การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ จำแนกตามระดับอายุ

(n=๓๙๙)

อายุ	อายุ	อายุ					มากกว่า ๖๐ ปี
		น้อยกว่า ๒๐ ปี	๒๐-๓๐ ปี	๓๑-๔๐ ปี	๔๑-๕๐ ปี	๕๑-๖๐ ปี	
	$\bar{X}$	๔.๔๓	๓.๕๐	๒.๙๙	๒.๗๙	๓.๑๐	๓.๐๙
น้อยกว่า ๒๐ ปี	๔.๔๓	-	๐.๙๓*	๑.๔๔*	๑.๖๔*	๑.๓๒*	๑.๓๔*
๒๐ - ๓๐ ปี	๓.๕๐	-	-	๐.๕๑*	๐.๗๑*	๐.๔๐*	๐.๔๑*
๓๑ - ๔๐ ปี	๒.๙๙	-	-	-	๐.๒๐	-๐.๑๑	-๐.๑๐
๔๑ - ๕๐ ปี	๒.๗๙	-	-	-	-	-๐.๓๒*	-๐.๓๐*
๕๑ - ๖๐ ปี	๓.๑๐	-	-	-	-	-	๐.๐๑
มากกว่า ๖๐ ปี	๓.๐๙	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๒ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีอายุน้อยกว่า ๒๐ ปี มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอายุ ๒๐-๓๐ ปี ที่มีอายุ ๓๑-๔๐ ปี ที่มีอายุ ๔๑-๕๐ ปี ที่มีอายุ ๕๑-๖๐ ปี และที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี

ประชาชนที่มีอายุ ๒๐ - ๓๐ ปี มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอายุ ๓๑-๔๐ ปี ที่มีอายุ ๔๑-๕๐ ปี ที่มีอายุ ๕๑-๖๐ ปี และที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี

ประชาชนที่มีอายุ ๔๑ - ๕๐ ปี มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอายุ ๕๑-๖๐ ปี และที่มีอายุมากกว่า ๖๐ ปี

**สมมติฐานที่ ๓** ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

**ตารางที่ ๔.๑๓** การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามระดับการศึกษา

(n=๓๙๙)

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
๑. ด้านการตัดสินใจ	ระหว่างกลุ่ม	๑๑.๑๙๖	๕	๒.๒๓๙	๕.๙๒๘**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม	๑๔๘.๔๕๗	๓๙๓	๐.๓๗๘		
	รวม	๑๕๙.๖๕๓	๓๙๘			
๒. ด้านการร่วมปฏิบัติการ	ระหว่างกลุ่ม	๕.๙๔๙	๕	๑.๑๙๐	๔.๗๒๗**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม	๙๘.๙๑๗	๓๙๓	๐.๖๔๙		
	รวม	๑๐๔.๘๖๖	๓๙๘			
๓. ด้านการรับผลประโยชน์	ระหว่างกลุ่ม	๓.๒๗๙	๕	๐.๖๕๖	๒.๑๐๓	๐.๐๖๔
	ภายในกลุ่ม	๑๒๒.๕๔๕	๓๙๓	๐.๓๑๒		
	รวม	๑๒๕.๘๒๔	๓๙๘			
๔. ด้านการติดตามและประเมินผล	ระหว่างกลุ่ม	๕.๑๕๖	๕	๑.๐๓๑	๒.๗๘๐*	๐.๐๑๘
	ภายในกลุ่ม	๑๔๕.๗๘๑	๓๙๓	๐.๓๗๑		
	รวม	๑๕๐.๙๓๗	๓๙๘			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	๔.๕๑๘	๕	๐.๙๐๔	๔.๒๓๕**	๐.๐๐๑
	ภายในกลุ่ม	๘๓.๘๕๔	๓๙๓	๐.๒๑๓		
	รวม	๘๘.๓๗๒	๓๙๘			

\*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๓ ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมจำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า แตกต่างกัน (F=๔.๒๓๕, Sig.=๐.๐๐๑) ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นแตกต่างกัน ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (F=๕.๙๒๘, Sig.=๐.๐๐๐) กับด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติ (F=๔.๗๒๗, Sig.=๐.๐๐๐) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ ๐.๐๑ และด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและ

ประเมิณผล (F=๒.๗๘๐, Sig.=๐.๐๑๘) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ ๐.๐๕ แต่ไม่แตกต่างกันในด้าน การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ (F=๒.๑๐๓, Sig.=๐.๐๖๔)

ดังนั้นจึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญ น้อยที่สุด (Least Significant Difference: LSD.) ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา ดังตารางที่ ๔.๑๔ -๑๗ โดยภาพรวม, ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ, ด้านการมีส่วนร่วมใน การร่วมปฏิบัติการ, ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล.

**ตารางที่ ๔.๑๔** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการ มีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาล นครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามระดับการศึกษา

(n=๓๙๙)

ระดับ การศึกษา	ระดับการศึกษา						
	ต่ำกว่า มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวส./ ปวส.	อนุปริญญาหรือ เทียบเท่า	ปริญญา ตรี	สูงกว่า ปริญญา ตรี	
$\bar{X}$	๒.๙๗	๓.๒๒	๓.๑๘	๓.๐๖	๓.๒๔	๒.๙๒	
ต่ำกว่า							
มัธยมศึกษา	๒.๙๗	-	-๐.๒๕*	-๐.๒๑*	-๐.๐๙	-๐.๒๗*	๐.๐๔
มัธยมศึกษา	๓.๒๒	-	-	๐.๐๔	๐.๑๖	-๐.๐๒	๐.๓๐*
ปวส./ปวส.	๓.๑๘	-	-	-	๐.๑๒	-๐.๐๖	๐.๒๖*
อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	๓.๐๖	-	-	-	-	-๐.๑๘	๐.๑๔
ปริญญาตรี	๓.๒๔	-	-	-	-	-	๐.๓๑*
สูงกว่า							
ปริญญาตรี	๒.๙๒	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๔ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่าง นัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของ เทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามระดับการศึกษา โดยภาพรวมแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัศึกษามีส่วนร่วมน้อยกว่า ประชาชนที่มี ระดับการศึกษามัธยมศึกษา ระดับการศึกษาปวส./ปวส. และระดับการศึกษาปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษามัศึกษามีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับ การศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปวส./ปวส.มีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับ การศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

**ตารางที่ ๔.๑๕** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จำแนกตามระดับการศึกษา (n=๓๙๙)

ระดับการศึกษา	ระดับการศึกษา					
	ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวส./ปวส.	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
	$\bar{X}$ ๓.๑๕	๓.๕๔	๓.๖๓	๓.๔๕	๓.๖๕	๓.๒๑
ต่ำกว่า						
มัธยมศึกษา	๓.๑๕	-	-๐.๓๙*	-๐.๔๘*	-๐.๓๐*	-๐.๕๐*
มัธยมศึกษา	๓.๕๔	-	-	-๐.๐๙	๐.๐๙	-๐.๑๑
ปวส./ปวส.	๓.๖๓	-	-	-	๐.๑๘	-๐.๐๒
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	๓.๔๕	-	-	-	-	-๐.๒๐
ปริญญาตรี	๓.๖๕	-	-	-	-	-
สูงกว่าปริญญาตรี	๓.๒๑	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๕ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัศึกษามีส่วนร่วมน้อยกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา ระดับการศึกษาปวส./ปวส. ระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่าและระดับการศึกษาปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษามัศึกษามีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปวส./ปวส.มีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

**ตารางที่ ๔.๑๖** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ จำแนกตามระดับการศึกษา (n=๓๙๙)

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	ระดับการศึกษา					
		ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวส./ปวส.	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
		๒.๙๕	๓.๒๘	๓.๐๘	๓.๒๑	๓.๒๔	๒.๙๕
ต่ำกว่า							
มัธยมศึกษา	๒.๙๕	-	-๐.๓๓*	-๐.๑๓	-๐.๒๖*	-๐.๒๙*	๐.๐๐
มัธยมศึกษา	๓.๒๘	-	-	๐.๒๐*	๐.๐๗	๐.๐๔	๐.๓๓*
ปวส./ปวส.	๓.๐๘	-	-	-	-๐.๑๓	-๐.๑๖	๐.๑๓
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	๓.๒๑	-	-	-	-	-๐.๐๓	๐.๒๖
ปริญญาตรี	๓.๒๔	-	-	-	-	-	๐.๒๙*
สูงกว่าปริญญาตรี	๒.๙๕	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๖ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาดำรงต่ำกว่ามัศึกษามีส่วนร่วมน้อยกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา ระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า และระดับการศึกษاپริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษามัศึกษามีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษापวส./ปวส. และระดับการศึกษาส่งกว่าปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษापริญญาตรีมีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาส่งกว่าปริญญาตรี

**ตารางที่ ๔.๑๗** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล จำแนกตามระดับการศึกษา

(n=๓๙๙)

ระดับการศึกษา	X̄	ระดับการศึกษา					
		ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปวส./ปวส.	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
		๒.๘๓	๒.๘๙	๒.๙๘	๒.๖๑	๒.๙๕	๒.๖๓
ต่ำกว่า							
มัธยมศึกษา	๒.๘๓	-	-๐.๐๖	-๐.๑๕	๐.๒๒	-๐.๑๒	๐.๒๐
มัธยมศึกษา	๒.๘๙	-	-	-๐.๐๙	๐.๒๘*	-๐.๐๖	๐.๒๖
ปวส./ปวส.	๒.๙๘	-	-	-	๐.๓๗*	๐.๐๓	๐.๓๕*
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	๒.๖๑	-	-	-	-	-๐.๓๔*	-๐.๐๒
ปริญญาตรี	๒.๙๕	-	-	-	-	-	๐.๓๒*
สูงกว่าปริญญาตรี	๒.๖๓	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๗ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผลแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษามีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปวส./ปวส.มีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาอนุปริญญาหรือเทียบเท่า และระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาอนุปริญญาหรือเทียบเท่ามีส่วนร่วมน้อยกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมีส่วนร่วมมากกว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

สมมติฐานที่ ๔ ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ ๔.๑๘ การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามอาชีพ

(n=๓๙๙)

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
๑. ด้านการตัดสินใจ	ระหว่างกลุ่ม	๑๔.๕๘๑	๕	๒.๙๑๖	๗.๙๐๐**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม	๑๔๕.๐๗๒	๓๙๓	๐.๓๖๙		
	รวม	๑๕๙.๖๕๓	๓๙๘			
๒. ด้านการร่วมปฏิบัติการ	ระหว่างกลุ่ม	๔.๑๗๐	๕	๐.๘๓๔	๓.๒๕๕**	๐.๐๐๗
	ภายในกลุ่ม	๑๐๐.๖๙๖	๓๙๓	๐.๒๕๖		
	รวม	๑๐๔.๘๖๖	๓๙๘			
๓. ด้านการรับผลประโยชน์	ระหว่างกลุ่ม	๗.๕๓๔	๕	๑.๕๐๗	๕.๐๐๖**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม	๑๑๘.๒๙๐	๓๙๓	๐.๓๐๑		
	รวม	๑๒๕.๘๒๔	๓๙๘			
๔. ด้านการติดตามและประเมินผล	ระหว่างกลุ่ม	๔.๑๗๐	๕	๐.๘๖๘	๒.๓๒๖*	๐.๐๔๒
	ภายในกลุ่ม	๑๔๖.๕๙๙	๓๙๓	๐.๓๗๓		
	รวม	๑๕๐.๗๖๙	๓๙๘			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	๔.๐๑๒	๕	๐.๘๐๒	๓.๗๓๘**	๐.๐๐๓
	ภายในกลุ่ม	๘๔.๓๖๐	๓๙๓	๐.๒๑๕		
	รวม	๘๘.๓๗๒	๓๙๘			

\*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๘ ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามอาชีพ พบว่าแตกต่างกัน (F = ๓.๗๓๘, Sig. = ๐.๐๐๓) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาเทศบาลนครขอนแก่นแตกต่างกัน ในด้านการมีส่วนร่วมในการ

ตัดสินใจ ( $F = ๗.๙๐๐$ ,  $Sig. = ๐.๐๐๐$ ) ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ( $F = ๓.๒๕๕$ ,  $Sig. = ๐.๐๐๗$ ) และด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ( $F = ๕.๐๐๖$ ,  $Sig. = ๐.๐๐๐$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑ ส่วนในด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ( $F = ๒.๓๒๖$ ,  $Sig. = ๐.๐๔๒$ ) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ ดังนั้นจึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่าง ค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ โดยวิธีผลต่างอย่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD.) โดยภาพรวม, ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ, ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ, ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์, ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ดังตารางที่ ๔.๑๙ - ๔.๒๓

**ตารางที่ ๔.๑๙** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามอาชีพ

(n=๓๙๙)

อาชีพ	$\bar{X}$	อาชีพ					
		ข้าราชการ	รัฐวิสาหกิจ	เกษตรกร	ค้าขาย	รับจ้าง	อื่นๆ
		๓.๐๕	๓.๕๐	๓.๐๑	๓.๑๔	๓.๑๐	๓.๒๘
ข้าราชการ	๓.๐๕	-	-๐.๔๕*	๐.๐๔	-๐.๐๙	-๐.๐๕	-๐.๒๓*
รัฐวิสาหกิจ	๓.๕๐	-	-	๐.๔๙*	๐.๓๖	๐.๔๐*	๐.๒๒
เกษตรกร	๓.๐๑	-	-	-	-๐.๑๔	-๐.๐๙	-๐.๒๘*
ค้าขาย	๓.๑๔	-	-	-	-	๐.๐๕	-๐.๑๔*
รับจ้าง	๓.๑๐	-	-	-	-	-	-๐.๑๘*
อื่นๆ	๓.๒๘	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๑๙ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามอาชีพ โดยภาพรวมแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีอาชีพข้าราชการมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจและอาชีพอื่นๆ

ประชาชนที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจมีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพเกษตรกรและอาชีพรับจ้าง

ประชาชนที่มีอาชีพเกษตรกรมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ

ประชาชนที่มีอาชีพค้าขายมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ

ประชาชนที่มีอาชีพรับจ้างมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ



ตารางที่ ๔.๒๐ การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จำแนกตามอาชีพ

(n=๓๙๙)

อาชีพ	$\bar{X}$	อาชีพ					
		ข้าราชการ	รัฐวิสาหกิจ	เกษตรกร	ค้าขาย	รับจ้าง	อื่นๆ
		๓.๑๙	๓.๕๗	๓.๑๓	๓.๖๗	๓.๔๑	๓.๖๓
ข้าราชการ	๓.๑๙	-	-๐.๓๘	๐.๐๖	-๐.๔๗*	๐.๒๒	-๐.๔๓*
รัฐวิสาหกิจ	๓.๕๗	-	-	๐.๔๔	-๐.๑๐	๐.๑๖	-๐.๐๕
เกษตรกร	๓.๑๓	-	-	-	-๐.๕๕*	-๐.๒๘*	-๐.๕๐*
ค้าขาย	๓.๖๗	-	-	-	-	๐.๒๖*	๐.๐๔
รับจ้าง	๓.๔๑	-	-	-	-	-	-๐.๒๒*
อื่นๆ	๓.๖๓	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๐ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามอาชีพ ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจแตกต่างกัน คือ ประชาชนที่มีอาชีพข้าราชการมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย และอาชีพอื่นๆ

ประชาชนที่มีอาชีพเกษตรกรมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย อาชีพรับจ้าง และอาชีพอื่นๆ

ประชาชนที่มีอาชีพค้าขายมีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพรับจ้าง

ประชาชนที่มีอาชีพรับจ้างมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ

ตารางที่ ๔.๒๑ การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ จำแนกตามอาชีพ

(n=๓๙๙)

อาชีพ	$\bar{X}$	อาชีพ					
		ข้าราชการ	รัฐวิสาหกิจ	เกษตรกร	ค้าขาย	รับจ้าง	อื่นๆ
		๓.๐๑	๓.๖๔	๓.๐๔	๓.๑๙	๓.๑๓	๓.๒๖
ข้าราชการ	๓.๐๑	-	-๐.๖๓*	-๐.๐๓	-๐.๑๘*	-๐.๑๒	-๐.๒๕*
รัฐวิสาหกิจ	๓.๖๔	-	-	๐.๖๐*	๐.๔๕*	๐.๕๑*	๐.๓๘
เกษตรกร	๓.๐๔	-	-	-	-๐.๑๕	-๐.๐๙	-๐.๒๒*
ค้าขาย	๓.๑๙	-	-	-	-	๐.๐๖	-๐.๐๗
รับจ้าง	๓.๑๓	-	-	-	-	-	-๐.๑๓
อื่นๆ	๓.๒๖	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๑ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามอาชีพ ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการแตกต่างกัน คือ ประชาชนที่มีอาชีพข้าราชการมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ อาชีพค้าขาย และอาชีพอื่นๆ

ประชาชนที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจมีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพเกษตรกร อาชีพค้าขาย และอาชีพรับจ้าง

ประชาชนที่มีอาชีพเกษตรกรมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ

ตารางที่ ๔.๒๒ การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ จำแนกตามอาชีพ

(n=๓๙๙)

อาชีพ	$\bar{X}$	อาชีพ					
		ข้าราชการ	รัฐวิสาหกิจ	เกษตรกร	ค้าขาย	รับจ้าง	อื่นๆ
		๓.๑๔	๓.๕๐	๓.๐๑	๒.๙๒	๓.๐๖	๓.๒๓
ข้าราชการ	๓.๑๔	-	-๐.๓๖	๐.๑๓	๐.๒๒*	๐.๐๘	-๐.๐๙
รัฐวิสาหกิจ	๓.๕๐	-	-	๐.๔๙*	๐.๕๘*	๐.๔๔	๐.๒๗
เกษตรกร	๓.๐๑	-	-	-	๐.๐๙	-๐.๐๔	-๐.๒๒*
ค้าขาย	๒.๙๒	-	-	-	-	-๐.๑๓	-๐.๓๑*
รับจ้าง	๓.๐๖	-	-	-	-	-	-๐.๑๘*
อื่นๆ	๓.๒๓	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๒ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามอาชีพ ด้านการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์แตกต่างกัน คือ ประชาชนที่มีอาชีพข้าราชการมีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพค้าขาย ประชาชนที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจมีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอาชีพเกษตรกร และอาชีพค้าขาย

ประชาชนที่มีอาชีพเกษตรกรมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ

ประชาชนที่มีอาชีพค้าขายมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ

ประชาชนที่มีอาชีพรับจ้างมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ

ตารางที่ ๔.๒๓ การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล จำแนกตามระดับอาชีพ (n=๓๙๙)

อาชีพ	อาชีพ	อาชีพ					
		ข้าราชการ	รัฐวิสาหกิจ	เกษตรกร	ค้าขาย	รับจ้าง	อื่นๆ
	$\bar{X}$	๒.๘๖	๓.๒๙	๒.๘๔	๒.๗๙	๒.๘๐	๓.๐๐
ข้าราชการ	๒.๘๖	-	-๐.๔๓	๐.๐๑	๐.๐๖	๐.๐๖	-๐.๑๕
รัฐวิสาหกิจ	๓.๒๙	-	-	๐.๔๔	๐.๔๙	๐.๔๙	๐.๒๘
เกษตรกร	๒.๘๔	-	-	-	๐.๐๕	๐.๐๕	-๐.๑๖
ค้าขาย	๒.๗๙	-	-	-	-	-๐.๐๐	-๐.๒๑*
รับจ้าง	๒.๘๐	-	-	-	-	-	-๐.๒๐*
อื่นๆ	๓.๐๐	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๓ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามอาชีพ ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผลแตกต่างกัน คือ

- ประชาชนที่มีอาชีพค้าขายมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ
- ประชาชนที่มีอาชีพรับจ้างมีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีอาชีพอื่นๆ

สมมติฐานที่ ๕ ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ ๔.๒๔ การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามรายได้

(n=๓๙๙)

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น		แหล่งความแปรปรวน	SS	df	S	MS	Sig.
๑. ด้านการตัดสินใจ	ระหว่างกลุ่ม		๒๔.๒๘๗	๕	๔.๘๕๗	๑๔.๑๐๒**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม		๑๓๕.๓๖๖	๓๙๓	๐.๓๔๔		
	รวม		๑๕๙.๖๕๓	๓๙๘			
๒. ด้านการร่วมปฏิบัติการ	ระหว่างกลุ่ม		๗.๖๕๘	๕	๑.๕๓๒	๖.๑๙๒**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม		๙๗.๒๐๘	๓๙๓	๐.๒๔๗		
	รวม		๑๐๔.๘๖๖	๓๙๘			
๓. ด้านการรับผลประโยชน์	ระหว่างกลุ่ม		๓.๗๐๕	๕	๐.๗๔๑	๒.๓๘๕*	๐.๐๓๘
	ภายในกลุ่ม		๑๒๒.๑๑๙	๓๙๓	๐.๓๑๑		
	รวม		๑๒๕.๘๒๔	๓๙๘			
๔. ด้านการติดตามและประเมินผล	ระหว่างกลุ่ม		๑.๒๙๔	๕	๐.๒๕๙	๐.๖๘๐	๐.๖๓๙
	ภายในกลุ่ม		๑๔๙.๖๔๓	๓๙๓	๐.๓๘๑		
	รวม		๑๕๐.๙๓๗	๓๙๘			
รวม	ระหว่างกลุ่ม		๕.๕๕๔	๕	๑.๑๑๑	๕.๒๗๑**	๐.๐๐๐
	ภายในกลุ่ม		๘๒.๘๑๘	๓๙๓	๐.๒๑๑		
	รวม		๘๘.๓๗๒	๓๙๘			

\*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๑

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๔ ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามรายได้ พบว่า

แตกต่างกัน ( $F = ๕.๒๗๑$ ,  $Sig. = ๐.๐๐๐$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $๐.๐๑$  ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเทศบาลนครขอนแก่นแตกต่างกัน ในด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ( $F = ๑๔.๑๐๒$ ,  $Sig. = ๐.๐๐๐$ ) ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ( $F = ๖.๑๙๒$ ,  $Sig. = ๐.๐๐๐$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $๐.๐๑$  ส่วนด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ( $F = ๒.๓๘๕$ ,  $Sig. = ๐.๐๓๘$ ) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $๐.๐๕$  แต่ในด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ( $F = ๐.๖๘๐$ ,  $Sig. = ๐.๖๓๙$ ) ไม่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่าง ค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ โดยวิธีผลต่างอย่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD.) โดยภาพรวม, ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ, ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ, ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์, ดังตารางที่ ๔.๒๕ - ๔.๒๘

**ตารางที่ ๔.๒๕** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม จำแนกตามรายได้

(n=๓๙๙)

รายได้	$\bar{X}$	รายได้					บาทขึ้นไป
		ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท	๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท	๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท	๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท	
ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๓.๐๖	-	-๐.๐๔	-๐.๒๕*	-๐.๒๐*	๐.๐๖	-๐.๑๗*
๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท	๓.๑๐	-	-	-๐.๒๑*	-๐.๑๖	๐.๑๑	-๐.๑๓
๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท	๓.๓๑	-	-	-	๐.๐๕	๐.๓๒*	๐.๐๘
๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท	๓.๒๖	-	-	-	-	๐.๒๖*	๐.๐๒
๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท	๒.๙๙	-	-	-	-	-	-๐.๒๔*
๓๐,๐๐๑ บาทขึ้นไป	๓.๒๓	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๕ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามรายได้ โดยภาพรวมแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีรายได้ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท ประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท และประชาชนที่มีรายได้ ๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป

ประชาชนที่มีรายได้ ๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป

**ตารางที่ ๔.๒๖** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จำแนกตามรายได้

(n=๓๓๙)

รายได้	รายได้					
	ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท	๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท	๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท	๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท	๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป
$\bar{X}$	๓.๒๕	๓.๓๖	๓.๘๙	๓.๗๐	๓.๒๙	๓.๕๐
ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๓.๒๕	-	-๐.๑๐	-๐.๖๔*	-๐.๔๕*	-๐.๒๕*
๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท	๓.๓๖	-	-	-๐.๕๓*	-๐.๓๔*	๐.๐๖
๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท	๓.๘๙	-	-	-	๐.๑๙	๐.๖๐*
๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท	๓.๗๐	-	-	-	-	๐.๔๑*
๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท	๓.๒๙	-	-	-	-	-
๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป	๓.๕๐	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๖ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามรายได้ ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีรายได้ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท ประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท และประชาชนที่มีรายได้ ๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป



ประชาชนที่มีรายได้ ๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท และประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท และประชาชนที่มีรายได้ ๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป

ประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป

ตารางที่ ๔.๒๗ การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ จำแนกตามระดับรายได้ (n=๓๙๙)

รายได้	$\bar{X}$	รายได้					
		ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท	๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท	๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท	๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท	๓๐,๐๐๑ บาทขึ้นไป
ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๓.๑๐	-	-๐.๐๑	-๐.๒๔*	-๐.๒๒*	๐.๑๖	-๐.๑๒
๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท	๓.๑๒	-	-	-๐.๒๒*	-๐.๒๑*	๐.๑๗*	-๐.๑๐
๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท	๓.๓๔	-	-	-	๐.๐๑	๐.๔๐*	๐.๑๒
๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท	๓.๓๓	-	-	-	-	๐.๓๘*	๐.๑๑
๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท	๒.๙๔	-	-	-	-	-	-๐.๒๘*
๓๐,๐๐๑ บาทขึ้นไป	๓.๒๒	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๗ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามรายได้ ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการแตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีรายได้ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท ประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท ประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท แต่มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป

**ตารางที่ ๔.๒๘** การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ จำแนกตามรายได้

(n=๓๙๙)

รายได้	$\bar{X}$	รายได้					บาท ขึ้นไป
		ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท	๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท	๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท	๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท	
ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท	๓.๐๘	-	๐.๐๒	-๐.๐๓๘	-๐.๐๔	๐.๒๐*	-๐.๑๓
๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ บาท	๓.๐๖	-	-	-๐.๐๖	-๐.๐๖	๐.๑๗	-๐.๑๖
๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท	๓.๑๒	-	-	-	-๐.๐๐	๐.๒๔*	-๐.๐๙
๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท	๓.๑๒	-	-	-	-	๐.๒๔*	-๐.๐๙
๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท	๒.๘๘	-	-	-	-	-	-๐.๓๓*
๓๐,๐๐๑ บาทขึ้นไป	๓.๒๑	-	-	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕

จากตารางที่ ๔.๒๘ พบว่า การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามรายได้ ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์แตกต่างกัน คือ

ประชาชนที่มีรายได้ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

ประชาชนที่มีรายได้ ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท มีส่วนร่วมน้อยกว่าประชาชนที่มีรายได้ ๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป

**ตารางที่ ๔.๒๙** ผลสรุปโดยรวมการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลตามสมมติฐานที่ ๑ - ๔

(n=๓๙๙)

สมมติฐาน	ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	ค่า t	ค่า F	Sig.	ผลการศึกษา	
						ยอมรับ	ปฏิเสธ
๑.	เพศ	การมีส่วนร่วมของประชาชน	๑.๑๗๒		๐.๒๔๒	-	✓
๒.	อายุ	การมีส่วนร่วมของประชาชน		๕.๖๘๑**	๐.๐๐๐	✓	-
๓.	ระดับการศึกษา	การมีส่วนร่วมของประชาชน		๔.๒๓๕**	๐.๐๐๑	✓	-
๔.	อาชีพ	การมีส่วนร่วมของประชาชน		๓.๗๓๘**	๐.๐๐๓	✓	-
๕.	รายได้	การมีส่วนร่วมของประชาชน		๕.๒๗๑**	๐.๐๐๐	✓	-

จากตารางที่ ๔.๒๙ ผลสรุปโดยรวมการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ดังนี้

ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาชั้นสูงสุดต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

#### ๔.๔ ผลการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จำแนกตามรายด้าน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ ๔.๓๐ - ๔.๓๑

ตารางที่ ๔.๓๐ ปัญหา อุปสรรคเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

(n=๓๙๙)

การมีส่วนร่วมของประชาชน	ปัญหา อุปสรรค	จำนวน
๑. ด้านการตัดสินใจ	๑). ประชาชนในท้องถิ่นให้ความร่วมมือกับเทศบาลดี แต่ปัญหาส่วนใหญ่จะติดที่ระบบราชการส่วนกลาง	๒
	๒). เวทีการมีส่วนร่วมของประชาชนยังมีน้อยอยู่ เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรในเทศบาลนครขอนแก่น	๕
	๓). การตัดสินใจส่วนใหญ่อยู่ที่ผู้บริหารโครงการฯ ประชาชนเป็นผู้รับฟังความคิดเห็นและเสนอปัญหา	๓
๒. ด้านการปฏิบัติการ	๑). เทศบาลนครขอนแก่นให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในด้านการร่วมปฏิบัติมีน้อยอยู่เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรในเทศบาล	๔
๓. ด้านการรับผลประโยชน์	๑). เทศบาลนครขอนแก่นให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมด้านผลประโยชน์น้อยอยู่เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรในเทศบาล	๔
	๒). ประชาชนบางส่วนกังวลปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากโครงการฯ	๒
๔. ด้านการติดตามและประเมินผล	๑). เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ ประชาชนมีส่วนร่วมในการติดตามข้อมูลข่าวสารมาตลอด แต่ติดปัญหาอยู่ที่ระบบราชการ	๓
	๒). ประชาชนยังมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผลน้อยอยู่	๗

ตารางที่ ๔.๓๑ ข้อเสนอแนะการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟ  
รางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

(n=๓๙๙)

การมีส่วนร่วมของ ประชาชน	ข้อเสนอแนะ	จำนวน
๑. ด้านการ ตัดสินใจ	๑. ประชาชนเห็นด้วยและอยากมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ แต่เทศบาลควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อที่ประชาชนจะได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจมากกว่านี้	๗
	๒. เทศบาลนครขอนแก่นควรรับฟังปัญหาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น และนำข้อเสนอแนะไปพัฒนาโครงการ.	๖
๒. ด้านการ ปฏิบัติการ	๑. ประชาชนอยากมีส่วนร่วมปฏิบัติ เทศบาลนครขอนแก่นควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนเพิ่มมากขึ้นว่าประชาชนจะมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติกับโครงการได้อย่างไร	๓
	๒. อยากให้สถานีจอดรถรับส่งผู้โดยสารตรงตามสถานที่ทำงาน	๓
๓. ด้านการรับ ผลประโยชน์	๑. เทศบาลนครขอนแก่นควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนเพิ่มมากขึ้นว่า ประชาชนจะมีส่วนร่วมในผลประโยชน์กับโครงการได้อย่างไร หรือประชาชนจะได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างไร	๓
๔. ด้านการติดตาม และประเมินผล	๑. เทศบาลนครขอนแก่นควรเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการเพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์	๕
	๒. เทศบาลนครขอนแก่นเมื่อจัดเวทีประชาคมแล้วควรแจ้งข้อมูลถึงผลของการดำเนินการให้ประชาชนในชุมชนได้เข้าถึงข้อมูลให้ทั่วถึงจะได้มีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล	๒

#### ๔.๕ ผลการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลหลักเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

การสัมภาษณ์นี้มีจุดมุ่งหมายในการศึกษารวบรวมข้อมูลประกอบการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นจากแนวคิดมาจากโคเฮน และอัฟฮ็อฟ (Cohen and Uphoff) ซึ่งแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ดังต่อไปนี้ ๑) ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ๒) ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ๓) ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ๔) ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ซึ่งสรุปบทสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informant) จำนวน ๑๒ ท่าน ดังต่อไปนี้

##### ๑) ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีประเด็นที่น่าสนใจในด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ดังนี้

๑.๑) การมีส่วนร่วมของชุมชนชาวบ้านเกี่ยวกับการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลที่กำลังดำเนินอยู่ได้รับความร่วมมือดี และทุกส่วนงานก็รวมตัวกันคิดแก้ไขปัญหา ร่วมกันอย่างจริงจัง<sup>๑)</sup>

๑.๒) เทศบาลได้จัดทำสภาเมืองหลายครั้ง เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ทำให้ประชาชนมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน เห็นเป็นทิศทางเดียวกัน คนขอนแก่นด้วยกันทำให้การมีส่วนร่วมค่อนข้างเหนียวแน่น ก่อนทำโครงการจะมีการพูดคุยกันเพื่อหาแนวทางไปสู่ภาคปฏิบัติ และทางผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นเอง ก็มีนโยบายทำงานร่วมกันกับท้องถิ่น เอกชน ประชาสังคม มีกิจกรรมร่วมกันตลอดจึงทำให้ความสามัคคีเกิดขึ้น<sup>๒)</sup>

๑.๓) ประชาชนเกิดการตื่นตัวในการมีส่วนร่วม กำหนดเป็นแนวทางร่วมปฏิบัติ และชุมชนทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญ ร่วมมือกันแก้ไข ออกความคิดเห็นจัดเวทีประชุม ประชาคมในชุมชน เพื่อให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น<sup>๓)</sup>

๑.๔) จังหวัดขอนแก่นสามารถรวมตัวกัน และสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานโครงการเริ่มจากแผนแม่บทในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดขอนแก่นที่ได้รับการสนับสนุนโดยเทศบาลนครขอนแก่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด โดยทางมหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นผู้ทำการออกแบบรายละเอียด ได้งบประมาณจากกรมขนส่งทางบก<sup>๔)</sup>

<sup>๑)</sup> สัมภาษณ์ พระราชประสิทธิ์คุณ, รองเจ้าคณะจังหวัดขอนแก่น, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.

<sup>๒)</sup> สัมภาษณ์ นายพิสุทธิ์ อนุตรอังกูร, นายกเทศบาลตำบลท่าพระ, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.

<sup>๓)</sup> สัมภาษณ์ นายเจริญลักษณ์ เพ็ชรประดับ, กรรมการและเลขานุการมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๔)</sup> สัมภาษณ์ รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒.

๑.๕) เทศบาลนครขอนแก่น และองค์การบริหารส่วนจังหวัดร่วมกันประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลให้ความรู้กับประชาชนมาโดยตลอด ถ้ารองบประมาณจากทางรัฐบาลเพียงอย่างเดียว อาจเกิดความล่าช้า ดังนั้น นักธุรกิจในจังหวัดขอนแก่นรวม ๒๐ บริษัท ได้ตั้งบริษัท KKTT (Khon Kaen Think Tank) ซึ่งมาจากขอนแก่นทศวรรษหน้า สร้างการเรียนรู้ของภาคเอกชนท้องถิ่นเอง ได้ตระหนัก สำนึกรักท้องถิ่น จนเป็น KKTT ซึ่งเป็นหัวใจในการขับเคลื่อนจังหวัดขอนแก่น มีการระดมเงินในตลาดหลักทรัพย์<sup>๕</sup>

๑.๖) ประชาชนตระหนักถึงปัญหาการจราจรซึ่งเป็นปัญหาระดับชาติ เป็นปัญหาที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญ และต้องสละเวลาเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และร่วมตัดสินใจ<sup>๖</sup>

๑.๗) การมีส่วนร่วมในการเสนอแนะในสภาเมืองเพื่อตัดสินใจแล้ว ถ้าชาวขอนแก่นจะทะเลาะกัน เราจะยังไม่ทำ สภาเมืองจะไม่เอาเสียงส่วนใหญ่เพื่อข่มเสียงส่วนน้อย อุปสรรคสำคัญ คือ ต้องใช้เวลาในการทำความเข้าใจให้กับประชาชนในเมืองขอนแก่น<sup>๗</sup>

๑.๘) เกิดความตื่นตัว และตระหนักเห็นความสำคัญอยากเข้ามามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ร่วมกันปฏิบัติตามข้อกำหนดท้องถิ่นว่าด้วยการจราจร และร่วมมือกับชุมชนในการแก้ปัญหารถจราจร<sup>๘</sup>

๑.๙) ประธานชุมชนทุกชุมชนใน ๙๕ เทศบาล ควรชี้แจงข้อมูลข่าวสารที่ไปร่วมฟังเวทีประชุมกับทางเทศบาล ให้กับประชาชนในชุมชนของตนเองได้เข้าใจถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการรถไฟรางเบาที่กำลังจะเกิดขึ้น<sup>๙</sup>

๑.๑๐) ชุมชนจะต้องออกมามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น และร่วมในการตัดสินใจ หรือสนับสนุนให้มีการสัญจรด้วยรถไฟรางเบาเพื่อจะได้ช่วยกันแก้ปัญหารถจราจร<sup>๑๐</sup>

๑.๑๑) การเห็นความสำคัญของการเข้ามามีส่วนร่วมในการออกความคิดเห็นเสนอแนะแนวทางการบริหารจัดการการจราจรแบบครบวงจร และร่วมมือกับชุมชนในการแก้ปัญหารถจราจร บางชุมชนการประชาสัมพันธ์ยังไม่ทั่วถึง การรับรู้ข่าวสารมีน้อย ทำให้ไม่ทราบปัญหา บางชุมชนไม่มีการเชิญเข้าร่วมในการตัดสินใจ โอกาสแสดงในการนำเสนอความคิดเห็นจึงค่อนข้างน้อย<sup>๑๑</sup>

<sup>๕</sup> สัมภาษณ์ นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย, รองคณบดีฝ่ายบริหาร วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๖</sup> สัมภาษณ์ นายธวัชชัย วนาพิทักษ์กุล, ผู้อำนวยการส่วนการโยธา เทศบาลนครขอนแก่น, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๗</sup> สัมภาษณ์ นายสมเดช วังปรัชญานนท์, ประธานกองทุนเงินล้านชุมชนธนาคร, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๘</sup> สัมภาษณ์ นายนันท์มนัส สีโยธา, สมาชิกสภาเทศบาลตำบลสำราญ, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

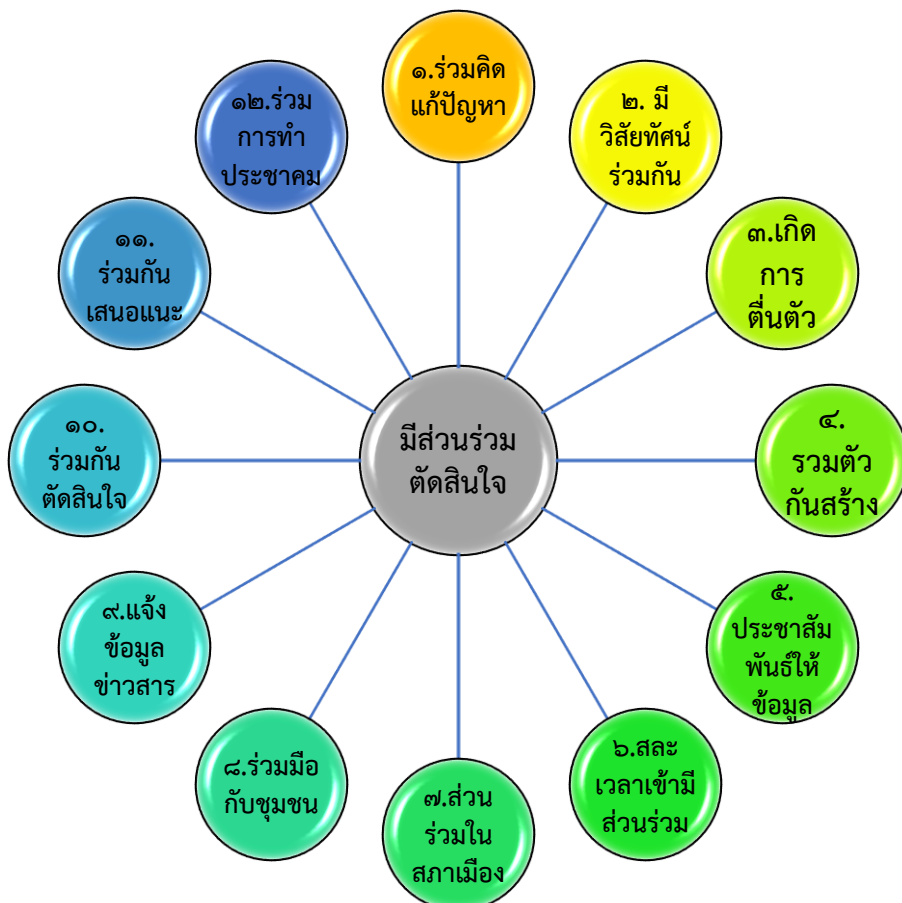
<sup>๙</sup> สัมภาษณ์ นายชอบ แสงเนียม, ประธานชุมชนสนามกีฬา, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๑๐</sup> สัมภาษณ์ นายศุภกฤกษ์ สุภธีระ, ประธานชุมชนหนองแสงตราซู่, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๑๑</sup> สัมภาษณ์ นายจิตติ เชิดชู, ประธานชุมชนเทพารักษ์, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.



๑.๑๒) การช่วยประชาสัมพันธจัดการปัญหาการจราจรในชุมชน โดยเข้ามามีส่วนร่วมในการทำประชาคมเพื่อทราบปัญหา หาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วม นำเสนอผ่านผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้า จะได้เกิดประโยชน์ และเป็นแนวทางในการบริหารจัดการปัญหาการจราจรอย่างยั่งยืนต่อไป<sup>๑๒</sup>



แผนภาพที่ ๔.๑ การสังเคราะห์บทสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมด้านการตัดสินใจ

สรุปได้ว่า เทศบาลได้จัดทำสภาพเมืองเพื่อรับฟังความคิดเห็น ทำให้ประชาชนมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน เกิดการพูดคุยปรึกษาหารือกัน จึงทำให้การมีส่วนร่วมในจังหวัดค่อนข้างเหนียวแน่น จนสามารถหาแนวทางแก้ปัญหาไปสู่ภาคปฏิบัติได้ อีกทั้งผู้บริหารจังหวัดเองก็ให้ความสำคัญในการทำงานร่วมกันกับผู้บริหารส่วนท้องถิ่น เอกชน ประชาสังคม มีกิจกรรมร่วมกันตลอด จนเกิดเป็นภาพของความสามัคคี จะมีแค่บางชุมชนที่การประชาสัมพันธ์ยังไม่ทั่วถึง จึงทำให้ยังไม่ทราบข้อมูล และโอกาสในการเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจยังน้อย จะมีแต่ประธานชุมชนที่ได้เข้าร่วมประชุม เพราะฉะนั้น ควรเพิ่มการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนในชุมชนได้ทราบ และทุกภาคส่วนก็ต้องให้ความสำคัญ เข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจ นำเสนอแนะ แนวทางแก้ไขปัญหาในเวทีประชาคมที่ทางเทศบาลจัดขึ้น

<sup>๑๒</sup> สัมภาษณ์ นายกฤตพาด เหลาลุมพุก, ผู้ใหญ่บ้านสำราญ ม.๑, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

## ๒) ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีประเด็นที่น่าสนใจในด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ดังนี้

๒.๑) เทศบาลนครขอนแก่นได้รับการร่วมมือในการปฏิบัติการจากทุกภาคส่วนในจังหวัดขอนแก่น ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเป็นอย่างดี ซึ่งเป็นไปเพื่อการพัฒนา และความเจริญของชุมชนเอง<sup>๑๓</sup>

๒.๒) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ นอกที่ประชุมมีประชาชนพูดคุยวิจารณ์กันเยอะมาก แต่พออยู่ในห้องประชุมกลับไม่ค่อยมีผู้เสนอ บางครั้งทีมงานเองก็ต้องฟังเสียงความคิดเห็นของประชาชนข้างนอกด้วย แล้วนำข้อเสนอแนะมาพัฒนาโครงการต่อไป<sup>๑๔</sup>

๒.๓) ในทางปฏิบัติการ ควรเชิญให้รถไฟฟ้ามหานครเข้ามาร่วมดำเนินการสร้างรถไฟฟ้าในจังหวัดขอนแก่นเนื่องจากเป็นภารกิจโดยตรง และมีความเชี่ยวชาญด้านรถไฟฟ้า จะทำให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น<sup>๑๕</sup>

๒.๔) ในการปฏิบัติการณ์ ประชาชนทุกภาคส่วนสามารถมีส่วนร่วมในการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น และการนำเสนอจัดการบริหารได้<sup>๑๖</sup>

๒.๕) ควรมีการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าในจังหวัดขอนแก่นเพื่อให้จังหวัดมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนมีความเจริญ และมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อลูกหลานจะได้รับความสะดวกสบายในการดำรงชีวิต<sup>๑๗</sup>

๒.๖) ความเห็นเกี่ยวกับเส้นทางสายสีแดงช่วงสำราญ-ท่าพระระยะทาง ๒๓ กม. ซึ่งระยะทางที่ผ่านบึงชีขอนแก่น และสถานีตำรวจทางหลวง ในทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องพิจารณาเรื่องน้ำท่วมซึ่งพิจารณาในการออกแบบระบบรางวางบนดินด้วย<sup>๑๘</sup>

๒.๗) ควรดำเนินการเพื่อรองรับความเจริญของประเทศ และควรเตรียมการประชาคมให้ประชาชนในจังหวัดขอนแก่นได้รับทราบโดยทั่วกันเรื่องที่จะได้ใช้รถไฟฟ้า<sup>๑๙</sup>

๒.๘) ควรมีข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยของประชาชนที่โดยสารรถไฟฟ้า ค่าโดยสาร ควรปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมของสถานะทางเศรษฐกิจ และมีบทกำหนดโทษผู้ใช้บริการที่ไม่กระทำตามระเบียบอย่างเหมาะสม<sup>๒๐</sup>

<sup>๑๓</sup> สัมภาษณ์ พระราชประสิทธิ์คุณ, รองเจ้าคณะจังหวัดขอนแก่น, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.

<sup>๑๔</sup> สัมภาษณ์ นายธวัชชัย วนาพิทักษ์กุล, ผู้อำนวยการส่วนการโยธาเทศบาลนครขอนแก่น, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๑๕</sup> สัมภาษณ์ นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย, รองคณบดีฝ่ายบริหาร วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๑๖</sup> สัมภาษณ์ นายพิสุทธิ์ อนุตรอังกูร, นายกเทศบาลตำบลท่าพระ, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.

<sup>๑๗</sup> สัมภาษณ์ นายเจริญลักษณ์ เพ็ชรประดับ, กรรมการและเลขานุการมูลนิธิชุมชนขอนแก่น ทศวรรษหน้า, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๑๘</sup> สัมภาษณ์ รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒.

<sup>๑๙</sup> สัมภาษณ์ นายจิตติ เชิดชู, ประธานชุมชนเทพารักษ์, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

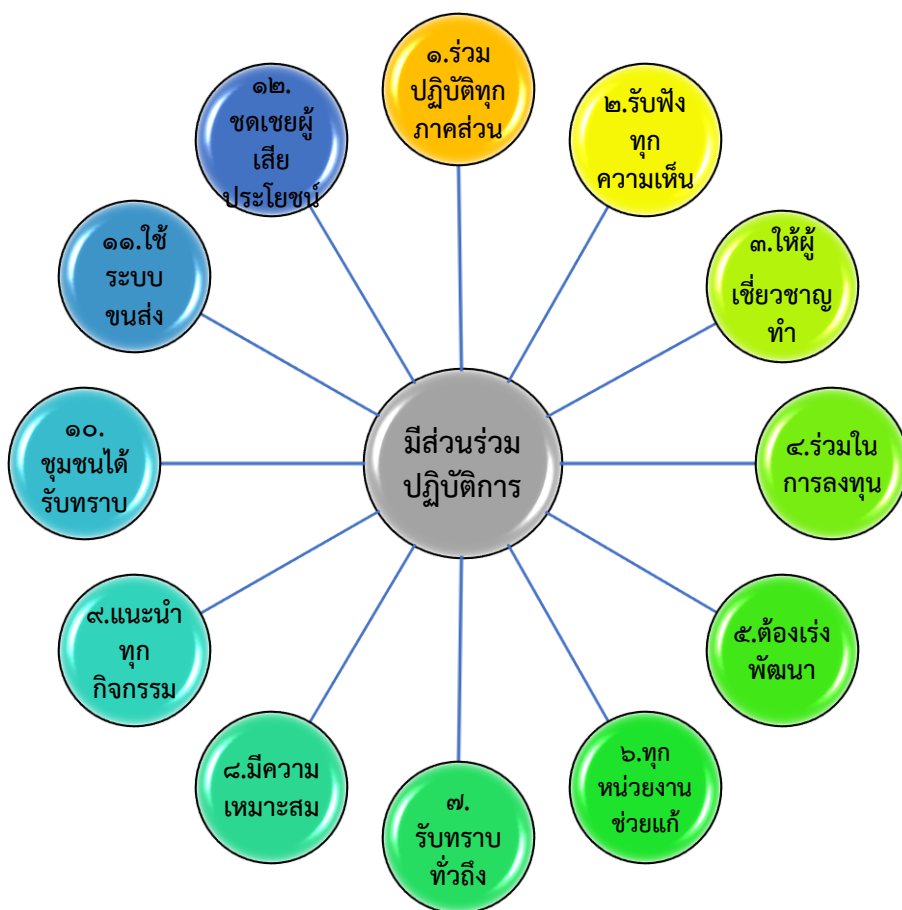
<sup>๒๐</sup> สัมภาษณ์ นายนันท์มนัส สีโยธา, สมาชิกสภาเทศบาลตำบลสำราญ, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

๒.๙) อยากมีส่วนร่วมในการแนะนำและทุกๆ กิจกรรมของทางโครงการเพื่อที่เทศบาลจะได้นำไปพัฒนา เมื่อมีโครงการเสร็จสมบูรณ์แล้ว รถไฟรางเบาจะช่วยอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้ประชาชนได้ใช้บริการอย่างสะดวกสบายในทุกๆ วัน <sup>๒๑</sup>

๒.๑๐) เมื่อได้เข้าร่วมประชุมเวทีกับทางเทศบาลแล้ว ได้แจ้งข้อมูลกับประชาชนในชุมชนให้รับทราบ มีการประชาสัมพันธ์ตามเสียงกระจายข่าวหมู่บ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับรู้ข่าวสารเตรียมที่จะได้ใช้รถไฟรางเบาที่กำลังจะเกิดขึ้น <sup>๒๒</sup>

๒.๑๑) ประชาชนส่วนใหญ่เริ่มหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการสัญจรเป็นหลัก เช่น รถบัส รถสองแถว และเมื่อโครงการรถไฟรางเบาเสร็จในอีกไม่นานก็จะเป็นการแก้ปัญหาการติดขัดอย่างยั่งยืนต่อไป <sup>๒๓</sup>

๒.๑๒) ตอนแรกคนยังไม่เข้าใจการดำเนินการของโครงการซึ่งมีประชาชนบางส่วน เช่น สองแถวกลัวจะเสียผลประโยชน์.แต่เมื่อมีการคุยกันแล้ว เรามีค่าชดเชยให้รถสองแถวที่ต้องเลิกกิจการ หรือรถสองแถวที่จะมาเข้าร่วมกิจการก็มีการเปิดโอกาสให้ลงทุนด้วย จึงทำให้เขาให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี <sup>๒๔</sup>



<sup>๒๑</sup> สัมภาษณ์ นายกฤตพาด เหลาอุ่มพุก, ผู้ใหญ่บ้านสำราญ ม.๑, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๒๒</sup> สัมภาษณ์ นายชอบ แสงเนียม, ประธานชุมชนสนามกีฬา ๑, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๒๓</sup> สัมภาษณ์ นายศุภกฤกษ์. สุภธีระ, ประธานชุมชนหนองแสงตราซุ, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๒๔</sup> สัมภาษณ์ นายสมเดช วังปรัชญานนท์, ประธานกองทุนเงินล้านชุมชนธนาคร, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

## แผนภาพที่ ๔.๒ การสังเคราะห์บทสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมด้านการร่วมปฏิบัติการ

สรุปได้ว่า ประชาชนทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของทางเทศบาล และให้ความร่วมมือทุกกิจกรรมเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของทางเทศบาลนครขอนแก่น เพราะเล็งเห็นถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จังหวัดขอนแก่นจะมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนโดยใช้เทคโนโลยีทันสมัยกว่าที่เป็นอยู่ ลูกหลานชาวจังหวัดขอนแก่นจะได้รับความสะดวกสบายในการดำรงชีวิต และยังเป็นการแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืน

### ๓) ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีประเด็นที่น่าสนใจในด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ดังนี้

๓.๑) ชุมชนชาวบ้านได้ประโยชน์ คือ ถ้าชุมชนชาวบ้านตื่นตัวหันมาสนใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น หรือใช้บริการรถไฟฟ้ารางเบาของทางเทศบาลที่กำลังจะเกิดขึ้น จะเป็นการลดปัญหาการจราจร และลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้มาก<sup>๒๕</sup>

๓.๒) การที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบริหารจัดการโครงการฯเองทำให้มีความคล่องตัวสูง เพราะไม่ต้องอิงการทำงานตามขั้นตอนเดิมๆ คือจากส่วนกลางสู่ภูมิภาค จังหวัดได้จัดระบบบริหารงานได้ด้วยตัวเอง ทำให้ขอนแก่นพัฒนาอย่างก้าวกระโดดในไม่กี่ปีที่ผ่านมา<sup>๒๖</sup>

๓.๓) ประชาชนบางคนอาจไม่เคยรู้ว่า จังหวัดขอนแก่นมีแผนพัฒนาเมืองในระยะยาวให้เป็นสมาร์ทซิตี ภายใต้โครงการ “ขอนแก่นโมเดล” ที่ใช้การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและพื้นที่รอบๆ ขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development-TOD) เป็นตัวนำ บวกกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) อื่นๆ<sup>๒๗</sup>

๓.๔) นโยบายพัฒนาจากรัฐมาไม่ถึงขอนแก่น ดังนั้น กลุ่มธุรกิจชั้นนำในจังหวัด ๒๐ บริษัท จึงรวมตัวกันตั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (เคเคทีที) จำกัด และผลักดันให้เกิดการตั้งบริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) จากการจับมือกันของ ๕ เทศบาลในจังหวัดขอนแก่นเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในขอนแก่น<sup>๒๘</sup>

๓.๕) ประชาชนมีส่วนร่วมในการลงทุน อย่างตอนนี้มีการร่วมลงทุนของ ๕ เทศบาลบนเส้นทางนำร่องสายเหนือ-ใต้ ระยะทาง ๒๖.๕ กม. โดยตั้งบริษัทร่วมทุนของ ๕ เทศบาล คือ เทศบาลสำราญ เทศบาลศิลา เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองเก่า และเทศบาลท่าพระ จัดตั้งบริษัท KKTS (Khon Kaen Transit System) ซึ่งได้สิทธิ์ในการสร้าง LRT โดยจะมีการหา

<sup>๒๕</sup> สัมภาษณ์ พระราชประสิทธิ์คุณ, รองเจ้าคณะจังหวัดขอนแก่น, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.

<sup>๒๖</sup> สัมภาษณ์ นายพิสุทธ์ อนุตรอังกูร, นายกเทศบาลตำบลท่าพระ, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.

<sup>๒๗</sup> สัมภาษณ์ นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย, รองคณบดีฝ่ายบริหาร วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๒๘</sup> สัมภาษณ์ รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒.

ผู้ร่วมลงทุน คือ ถ้าจะมีการเอาบริษัทเข้าตลาดหลักทรัพย์ จะให้สิทธิ์คนขอนแก่นก่อน คือ ร่วมลงทุน และร่วมเป็นเจ้าของ นี่เป็นส่วนร่วมในผลประโยชน์<sup>๒๙</sup>

๓.๖) ประชาชนมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ การขนส่งคนไปครั้งละมากๆ ในคราวเดียวกัน ลดค่าใช้จ่าย ลดมลภาวะ และการทำ TOD จะทำให้มีการสร้างรายได้แก่ประชาชน สร้างความน่าอยู่ให้กับเมือง ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ<sup>๓๐</sup>

๓.๗) อนาคตเมื่อโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเกิดขึ้น ประชาชนได้ประโยชน์จากการลดรายจ่ายในการเดินทาง ประชาชนได้รับประโยชน์จากการใช้บริการรถไฟฟ้ารางเบาโดยไม่ต้องมาเสี่ยงต่อรถติดอีกต่อไป<sup>๓๑</sup>

๓.๘) การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการสร้างรถไฟฟ้ารางเบา เพราะสิ่งที่พวกเขามีอยู่ตอนนี้ คือ แผนการพัฒนาเมืองในระยะยาว ที่ตั้งเป้าจะพลิกเมืองทั้งเมืองให้กลายเป็นสมาร์ทซิตี้ในอนาคตใกล้ๆ นี้<sup>๓๒</sup>

๓.๙) การพัฒนาที่เห็นได้ชัด คือ โครงการรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit-LRT) ที่กำลังจะเกิดขึ้นเร็วๆ นี้ รวมไปถึงการมีแอปพลิเคชัน Smart Bus เช็กระยะทางวิ่งของรถบัสแบบเรียลไทม์ แผนการขยายสนามบิน หรือการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารจาก บขส.๑ ไปสู่ บขส.๓ เพื่อให้ตรงกับสถานี LRT ในอนาคต<sup>๓๓</sup>

๓.๑๐) ค่าบริการรถไฟฟ้าที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตของจังหวัดขอนแก่นจะมีราคา ๑๕ บาทตลอดสาย ไม่ว่าจะไปที่สถานีก็ตาม ทำให้ประชาชนประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มากขึ้น เป็นที่สนใจของประชาชน และเป็นอีกทางเลือกในการเดินทาง<sup>๓๔</sup>

๓.๑๑) เศรษฐกิจการค้าขายในจังหวัดจะเกิดความคล่องตัวขึ้น ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปได้เยอะมากทุกคนต้องเป็นความสำคัญ หันมาใช้รถไฟฟ้าเป็นการสัญจรที่มีประสิทธิภาพ ลดปัญหาการจราจรได้ดีกว่าเมื่อก่อน<sup>๓๕</sup>

๓.๑๒) ประชาชนมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของรถไฟฟ้ารางเบาด้วยกัน เพราะโครงการนี้จัดทำโดยจังหวัดขอนแก่น ไม่ได้ใช้งบประมาณจากรัฐบาลในการก่อสร้าง มีพ่อค่านายทุนมาร่วมลงทุนก่อสร้างในครั้งนี้ งบประมาณทั้งหมดมาจากพ่อค้าประชาชนไม่ต้องจ่ายภาษีให้กับรัฐบาล จึงเป็นรายได้ที่จังหวัดจะได้นำมาบริหารจังหวัดขอนแก่นได้อย่างเต็มที่<sup>๓๖</sup>

<sup>๒๙</sup> สัมภาษณ์ นายธวัชชัย วณาพิทักษ์กุล, ผู้อำนวยการส่วนการโยธาเทศบาลนครขอนแก่น, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๓๐</sup> สัมภาษณ์ นายเจริญลักษณ์ เพ็ชรประดับ, กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิชุมชนขอนแก่น ทศวรรษหน้า, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๓๑</sup> สัมภาษณ์ นายจิตติ เชิดชู, ประธานชุมชนเทพารักษ์, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๓๒</sup> สัมภาษณ์ นายสมเดช วงษ์ปรัชญานนท์, ประธานกองทุนเงินล้านชุมชนชนนคร, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๓๓</sup> สัมภาษณ์ นายนันท์มนัส สีโยธา, สมาชิกสภาเทศบาลตำบลสำราญ, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๓๔</sup> สัมภาษณ์ นายกฤตพาท เหลาลุมพุก, ผู้ใหญ่บ้านสำราญ ม.๑, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๓๕</sup> สัมภาษณ์ นายชอบ แสงเนียม, ประธานชุมชนสนามกีฬา๑, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๓๖</sup> นายศุภกฤษ์ สุภธีระ, ประธานชุมชนหนองแสงตราซุ, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.



แผนภาพที่ ๔.๓ การสังเคราะห์บทสัมภาษณ์การมีส่วนร่วม  
ด้านการรับผลประโยชน์

สรุปได้ว่า โครงการนี้เป็นประโยชน์แก่ประชาชนทั้งโดยตรง และโดยอ้อม เป็นเรื่องของการเปลี่ยนเมืองให้น่าอยู่ ประชาชนส่วนใหญ่นอกจากได้รับประโยชน์จากการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น สมาร์ตซิตีบัส เป็นต้นที่ได้วางไว้ เพื่อเป็นการเชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้ารางเบาที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต โครงการสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบา นี้ จึงไม่ได้เป็นเพียงแค่โครงการที่ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรเท่านั้น แต่หมายถึงการสร้างผังเมืองใหม่ สร้างวิถีชีวิตใหม่ สร้างโอกาสใหม่ สร้างรายได้ จะเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ลูกหลานชาวจังหวัดขอนแก่นในอนาคต

#### ๔) ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีประเด็นที่น่าสนใจด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ดังนี้

๔.๑) ชาวบ้านสามารถติดตามประเมินผลการดำเนินงานโครงการรถรางเบาได้จากประชาชนชุมชนที่ไปร่วมประชุมสภาเมืองที่ทางเทศบาลจัดขึ้น และติดตามข้อมูลข่าวสารจากทางเทศบาลประกาศ<sup>๓๗</sup>

<sup>๓๗</sup> สัมภาษณ์ พระราชประสิทธิ์คุณ, รองเจ้าคณะจังหวัดขอนแก่น, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.

๔.๒) เนื่องจากการก่อสร้างยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ จึงยังไม่มี การติดตาม และประเมินผลเท่าที่ควร แต่ในอนาคตมีการสร้างรถไฟฟ้ารางเบาขึ้น ทางจังหวัดก็จะลงพื้นที่ เก็บข้อมูลจากผู้ให้บริการรถไฟฟ้า เพื่อที่จะนำปัญหามาปรับปรุงให้ดีขึ้นแน่นอน<sup>๓๘</sup>

๔.๓) เทศบาลจะมีการทำแบบสอบถามแบบสัมภาษณ์ประเมินผลเก็บข้อมูลจาก ประชาชนเกี่ยวกับโครงการฯ การประเมินผลเก็บข้อมูลในระยะยาวนั้น จะมีทั้งก่อนดำเนินการ ขณะ กำลังก่อสร้างและหลังจากสร้างไปแล้ว เพื่อนำปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นมาแก้ปัญหาที่ตามมา<sup>๓๙</sup>

๔.๔) ควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางอื่นๆ โดยเฉพาะทาง social network อาทิทาง Facebook ของหน่วยงานต่างๆ ของเทศบาลให้มากขึ้น/ควรเพิ่มกลุ่มเป้าหมายให้มากขึ้นโดยแบ่งกลุ่มเป็นช่วงอายุ หรือว่าระดับความยากง่าย Basic/Intermediate/Advance<sup>๔๐</sup>

๔.๕) ประชาสัมพันธ์ให้ทุกคนได้เห็นความสำคัญของการใช้รถไฟฟ้ารางเบา ให้ ประชาชนรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของโครงการฯ และมีความภาคภูมิใจที่เป็นจังหวัดแรกของประเทศที่ สร้างรถไฟฟ้ารางเบา โดยไม่ได้ใช้งบประมาณจากรัฐบาลเลย<sup>๔๑</sup>

๔.๖) ตรวจสอบจากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าจริงมากน้อยเพียงใด ประเมินการใช้งาน จริงต่อสัปดาห์ ต่อเดือน นำค่าการใช้บริการมาเปรียบเทียบกับสัปดาห์ต่อสัปดาห์ เดือนต่อเดือน ว่า ประชากรที่ใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น หรือลดลง จะได้ประเมินคุณภาพของโครงการรถไฟฟ้าได้<sup>๔๒</sup>

๔.๗) ถ้าโครงการรถไฟฟ้ารางเบาที่กำลังจะเกิดขึ้นทำให้ประชาชนเดินทาง สะดวกสบายมากขึ้นหรือไม่ ประเมินจากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าจริง จะได้ปรับปรุงการ ให้บริการให้ดีขึ้นเพื่อประชาชนทุกคน<sup>๔๓</sup>

๔.๘) ในอนาคตหากมีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ารางเบามากขึ้น อาจมีการเพิ่มรอบวิ่งของ รถไฟฟ้ารางเบาในช่วงเช้าช่วงเย็น เป็นช่วงที่เด็กนักเรียนไปโรงเรียนช่วงที่ผู้คนไปทำงาน ช่วงเด็ก เล็กโรงเรียนประชาชนเลิกงาน เพราะเป็นช่วงที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด ประชาชนจะได้ให้ความ สนใจกับการใช้บริการรถไฟฟ้ารางเบามากขึ้น จะได้สะดวกในการเดินทาง<sup>๔๔</sup>

๔.๙) เศรษฐกิจในจังหวัดขอนแก่นดีขึ้น ประชาชนลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงได้ เยอะ ไม่มีปัญหาเรื่องการเดินทาง รถไม่ติด การเดินทางไปทำงานไม่ล่าช้าอีกต่อไป ประชาชนมี ความสุขในการใช้ชีวิตมากขึ้น<sup>๔๕</sup>

<sup>๓๘</sup> สัมภาษณ์ นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย, รองคณบดีฝ่ายบริหาร วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๓๙</sup> สัมภาษณ์ นายพิสุทธิ อนุตรอังกูร, นายกเทศบาลตำบลท่าพระ, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.

<sup>๔๐</sup> สัมภาษณ์ นายธวัชชัย วนาพิทักษ์กุล, ผู้อำนวยการส่วนการโยธาเทศบาลนครขอนแก่น, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๔๑</sup> สัมภาษณ์ รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒.

<sup>๔๒</sup> สัมภาษณ์ นายเจริญลักษณ์ เพ็ชรประดับ, กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิชุมชนขอนแก่น ทศวรรษหน้า, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๔๓</sup> สัมภาษณ์ นายจิตติ เชิดชู, ประธานชุมชนเทพารักษ์, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

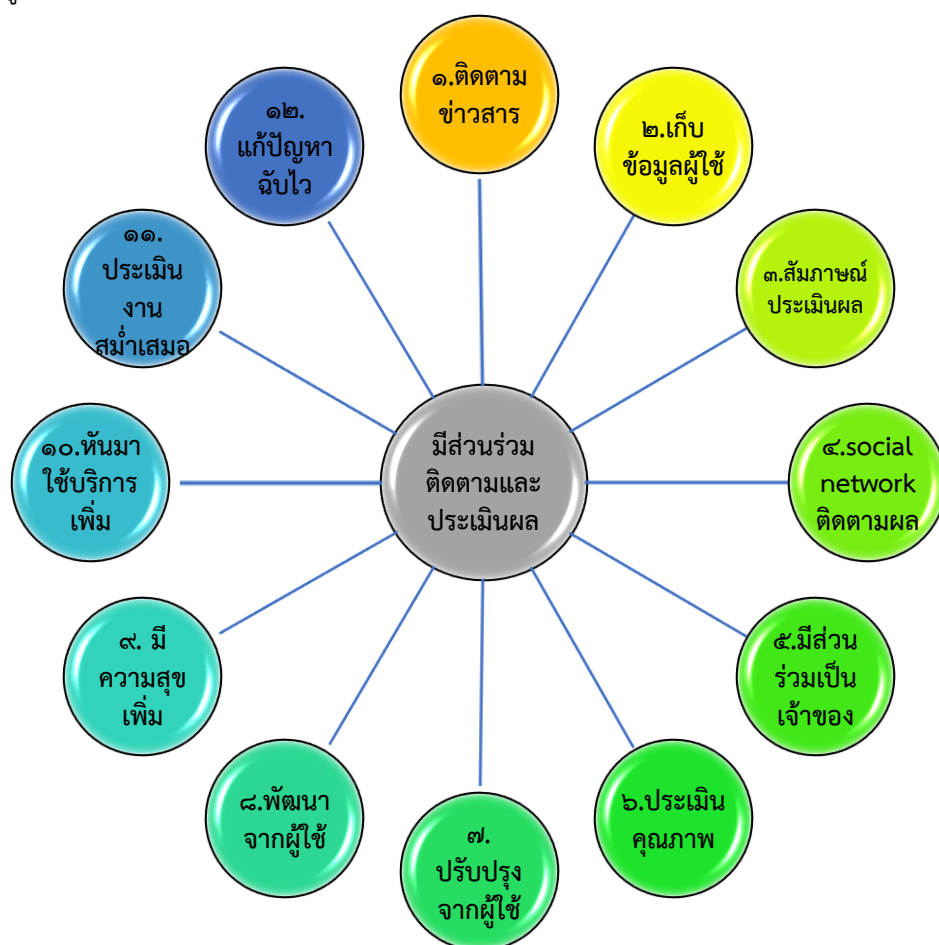
<sup>๔๔</sup> สัมภาษณ์ นายสมเดช วงษ์ปรัชญานนท์, ประธานกองทุนเงินล้านชุมชนนาคร, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๔๕</sup> สัมภาษณ์ นายนันท์มนัส สีโยธา, สมาชิกสภาเทศบาลตำบลสำราญ, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

๔.๑๐) เมื่อโครงการฯได้เริ่มใช้งานจริง ปัญหารถติดจะต้องลดลง เพราะประชาชนส่วนใหญ่หันมาใช้บริการรถไฟฟ้ารางเบา ปัญหามลพิษในอากาศก็ลดลงไปด้วย รถที่สัญจรตามถนนก็เบาบางลง การจราจรก็ไม่ติดขัด<sup>๔๖</sup>

๔.๑๑) เมื่อโครงการเริ่มทดลองใช้งานแล้ว ชุมชนควรได้มีส่วนร่วมในการประชุม เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาให้กับทางทีมงานผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้ารางเบาอย่างน้อยเดือนละครั้ง เพื่อประเมินประสิทธิภาพการใช้งานและได้ปรับปรุงแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างเร่งด่วน<sup>๔๗</sup>

๔.๑๒) ช่วยกันปรึกษาหารือ และแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นให้เร็วที่สุด ประชาชนจะได้มั่นใจ กล้าที่จะใช้บริการรถไฟฟ้ารางเบาในระยะยาว โดยไม่หันกลับมาใช้รถส่วนตัวอีก ยึดที่ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ารางเบาเป็นหลัก<sup>๔๘</sup>



แผนภาพที่ ๔.๔ การสังเคราะห์บทสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมด้านการติดตาม และประเมินผล

<sup>๔๖</sup> นายศุภกฤษ สุภธีระ. ประธานชุมชนหนองแสงตราซุ, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๔๗</sup> สัมภาษณ์ นายชอบ แสงเนียม, ประธานชุมชนสนามกีฬา ๑, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

<sup>๔๘</sup> สัมภาษณ์ นายกฤตพาด เหลาลุ่มพุก, ผู้ใหญ่บ้านสำราญ ม.๑, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.



สรุปได้ว่า การติดตามและประเมินผลที่จะดำเนินการต่อไป คือ แม้โครงการรถไฟฟ้ารางเบาได้เริ่มทดลองใช้งานแล้ว ทุกภาคส่วนก็ควรได้มีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหากับทางทีมงานผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้ารางเบาอย่างสม่ำเสมอ เพื่อประเมินประสิทธิภาพการใช้งาน และเป็นแนวทางในการปรับปรุงโครงการฯ จะทำให้สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ทันถ่วงที และเมื่อโครงการฯได้เริ่มใช้งานปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหามลภาวะทางอากาศ เป็นต้นลดลง ประชาชนส่วนใหญ่เริ่มหันมาใช้รถไฟฟ้ารางเบาของทางเทศบาลมากขึ้น เกิดความสะดวกรบายในการสัญจร ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ก็จะเป็นการประเมินผลได้ประการหนึ่ง และการติดตามประเมินผลในการดำเนินโครงการฯ จะมีทั้งก่อนดำเนินโครงการฯ ขณะกำลังก่อสร้าง หลังดำเนินการก่อสร้าง และเริ่มทดลองใช้งานแล้ว เพื่อเป็นการวางแผนและพัฒนาโครงการรถไฟฟ้ารางเบาในระยะยาวสืบต่อไป

## ๔.๖ องค์ความรู้

### ๔.๖.๑ องค์ความรู้ที่ได้รับจากการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยได้สรุปองค์ความรู้ ดังแสดงในแผนภาพที่ ๔.๕



แผนภาพที่ ๔.๕ องค์ความรู้ที่ได้รับจากการวิจัย

จากแผนภาพที่ ๔.๕ องค์ความรู้ที่ได้รับจากการวิจัย “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” สรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการประกอบไปด้วย ๔ ด้าน ซึ่งแต่ละด้านมีข้อค้นพบที่สำคัญ คือ

### ๑. ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

ประชาชนทุกภาคส่วน ได้แก่ เทศบาล ผู้นำชุมชน ผู้โดยสาร ผู้ใช้เส้นทาง นักเรียน นักศึกษา ผู้ประกอบการขนส่ง ตำรวจจราจร สื่อมวลชน เป็นต้น ต้องมีบทบาทในการเข้าร่วมประชุมเวทีนำเสนอปัญหา และความต้องการของประชาชน ให้ประชาชนทุกภาคส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ในการนำเสนอทางเลือกเกี่ยวกับการดำเนินโครงการฯ และการช่วยวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหาระยะยาว

### ๒. ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ

เทศบาลจะต้องประชาสัมพันธ์ผลประโยชน์ที่กำลังจะเกิดขึ้นเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าแภาแก่ประชาชน เน้นสร้างการมีส่วนร่วม สร้างความร่วมมือให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ให้ตัวแทนชุมชนช่วยกันทำความเข้าใจกับผู้ที่ยังไม่ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ และเข้าร่วมเวทีประชาคม นำเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาทั้งทางเทศบาล หรือผู้บริหารโครงการฯ

### ๓. ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์

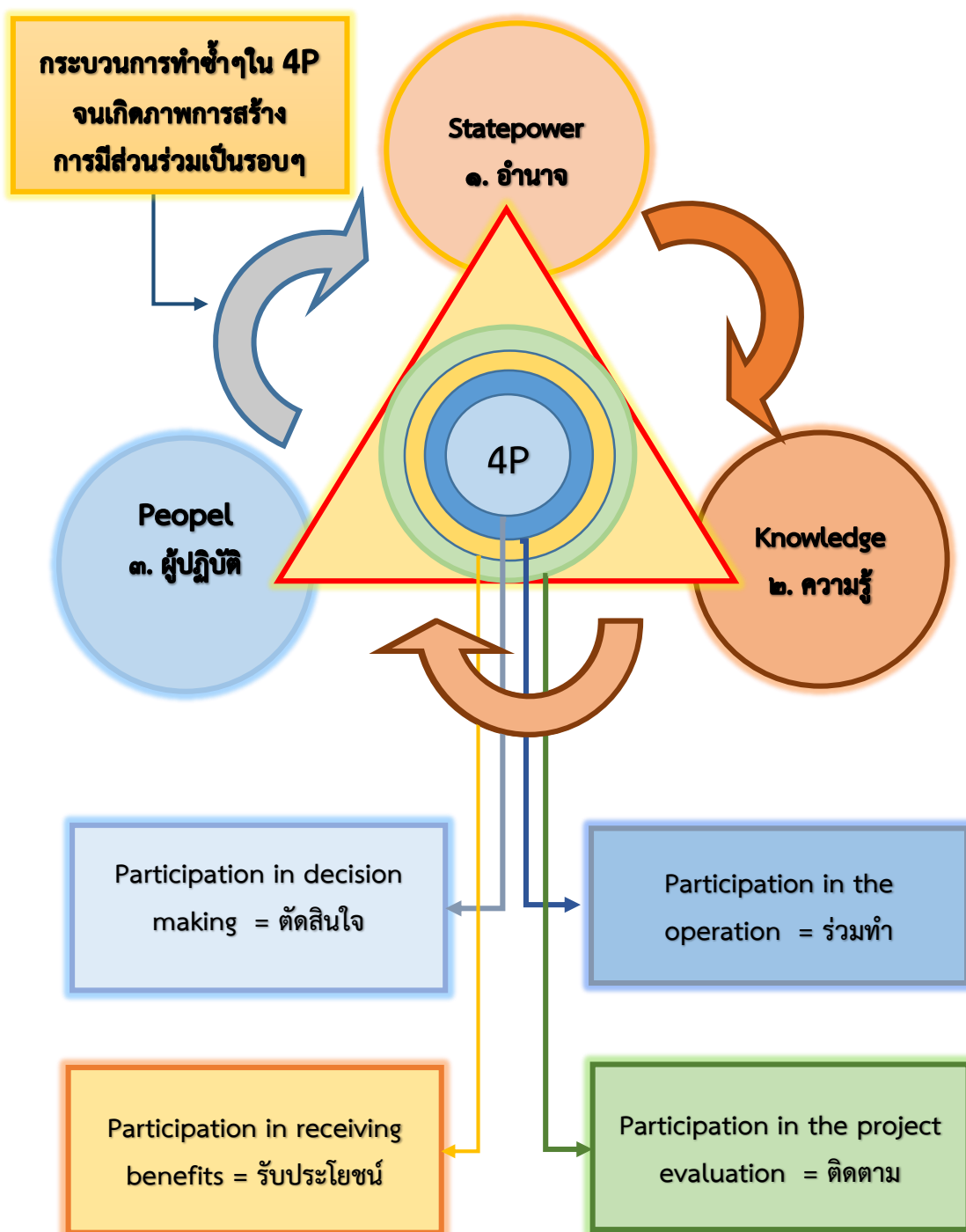
ประชาชนมีส่วนร่วมในการได้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะของทางเทศบาลซึ่งเป็นประโยชน์ในการเดินทางโดยตรง ยังได้มีส่วนร่วมในการลงทุนกับทางโครงการฯ การทำ TOD ซึ่งจะทำให้มีการสร้างรายได้แก่ประชาชน เป็นผลประโยชน์ของประชาชนที่กำลังจะเกิดขึ้น อีกทั้งสร้างความน่าอยู่ให้กับเมืองในอนาคต

### ๔. ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการทำแบบสอบถามประเมินผล เพื่อเก็บเป็นข้อมูลในการประชุมเวทีประชาคมที่ทางเทศบาลและผู้บริหารโครงการฯ ได้จัดขึ้น ส่วนการติดตามประเมินผล จะมีทั้งก่อนดำเนินการ ขณะกำลังดำเนินการ และหลังจากดำเนินการแล้ว จะมีการติดตามประเมินผลผ่านช่องทางอื่นๆ โดยเฉพาะทาง social network อาทิทาง Facebook อย่างต่อเนื่อง

๔.๖.๒ องค์ความรู้ที่ได้จากการสังเคราะห์งานวิจัย

The Public Participation of Khon Kean Model



แผนภาพที่ ๔.๖ องค์ความรู้ที่ได้จากการสังเคราะห์งานวิจัย

**๔.๖.๒ อธิบายองค์ความรู้ที่ได้จากการสังเคราะห์งานวิจัย ผู้วิจัยได้สังเคราะห์งานวิจัยได้ ดังนี้**

การมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบขอนแก่นโมเดล (The Public Participation of Khon Kaen Model) ทฤษฎีการมีส่วนร่วม ๔ ด้าน (4P) ได้แก่

๑) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (P-Participation in decision making)

๒) การมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ (P-Participation in the operation)

๓) การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (P-Participation in receiving benefits)

๔) การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล (P-Participation in the project evaluation)

และกลไกซึ่งเป็นส่วนสำคัญ ๓ ประการ ที่จะขาดไม่ได้ในการขับเคลื่อนการมีส่วนร่วมของโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ทั้ง ๔ ด้าน คือ

๑) ความรู้ (Knowledge) การให้ความรู้ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนเป็นสิ่งสำคัญมาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการทำการศึกษาวิจัย ได้แก่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ได้เริ่มต้นทำการศึกษาวิจัยผลกระทบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ความเป็นไปได้ ความเหมาะสม ประโยชน์ที่จะได้รับของโครงการ และนำความรู้ที่ได้จากการศึกษาวิจัยมาถ่ายทอดให้กับประชาชนได้รับรู้ด้วย

๒) อำนาจ หรือ อำนาจรัฐ (State power) อำนาจรัฐในการสั่งการ ระบบราชการ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่นจะต้องร่วมมือให้การสนับสนุนทั้งในเรื่องของนโยบาย และงบประมาณ ออกกฎหมายในการจัดตั้งบริษัททั้ง ๕ เทศบาลให้เกิดการดำเนินโครงการ

๓) ผู้ปฏิบัติ หรือ ประชาชน (People) ประชาชนชาวจังหวัดขอนแก่นทุกๆ ภาคส่วน ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะทั่วไป นักเรียนนักศึกษา ผู้ประกอบการขนส่ง ข้าราชการ สื่อมวลชน นักธุรกิจ ฯลฯ จะต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ เริ่มตั้งแต่การเข้าร่วมเวทีประชุมสานเสวนา ซึ่งประชาชนได้มีส่วนร่วมในการเสนอปัญหา ข้อเสนอแนะในการตัดสินใจมาตลอด และผู้เกี่ยวข้องได้นำข้อมูลที่ได้มาเป็นฐานข้อมูลในการดำเนินโครงการ

สรุปได้ว่า ประชาชนในจังหวัดขอนแก่นทุกภาคส่วน ได้มีการจัดประชุมสานเสวนาโครงการรถไฟรางเบาในหลายๆ ครั้ง เป็นเวลายาวนานหลายปี จนเกิดเป็นกระบวนการทำซ้ำๆ ในเรื่องการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้ง ๔ ด้าน (4P) ได้แก่ ๑) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (P-Participation in decision making) ๒) การมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ (P-Participation in the operation) ๓) การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (P-Participation in receiving benefits) ๔) การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล (P-Participation in the project evaluation) จนสามารถสร้างความเข้าใจ สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในจังหวัดขอนแก่นทุกภาคส่วนให้มีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันได้จนเกิดเป็นภาพของ “ขอนแก่นโมเดล” (Khon Kaen Model) ขึ้นมา

## บทที่ ๕

### สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้ ๑) เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ๒) เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ๓) เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรคและแนวทางพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น.

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการตามระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสานวิธี (Mixed Methods Research) โดยเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชน ๑๘ ปีขึ้นไป อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ซึ่งใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง จากสูตรของ Taro Yamane กลุ่มตัวอย่างจำนวน ๓๙๙ คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) หาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) การทดสอบค่าที (t-test) และการทดสอบค่าเอฟ (F-test) ด้วยวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) ในกรณีตัวแปรต้นตั้งแต่ ๓ กลุ่มขึ้นไป เมื่อพบว่ามีค่าแตกต่าง จะทำการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD.) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) และใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหาประกอบบริบท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### ๕.๑ สรุปผลการวิจัย

##### ๕.๑.๑ ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน ๒๒๕ คน คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๔๐ มีอายุระหว่าง ๕๑ - ๖๐ ปีจำนวน ๑๖๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๑๐ มีระดับมัธยมศึกษาจำนวน ๑๒๙ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๒.๓๐ อาชีพค้าขายจำนวน ๑๓๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๓.๑๐ และมีรายได้ต่อเดือน ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท จำนวน ๙๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๑๐

### ๕.๑.๒ ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = ๓.๑๖$ , S.D. = ๐.๔๗๑) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านสรุปได้ ดังนี้

๑. ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = ๓.๕๒$ , S.D. = ๐.๖๓๓)

๒. ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = ๓.๑๘$ , S.D. = ๐.๕๑๓)

๓. ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = ๓.๐๘$ , S.D. = ๐.๕๖๒)

๔. ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = ๒.๘๗$ , S.D. = ๐.๖๑๖)

### ๕.๑.๓ ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐาน การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่นโดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ เพื่อนำไปสู่การตอบสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งสามารถแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

**สมมติฐานที่ ๑** ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ไม่แตกต่างกัน (Sig.= ๐.๒๔๒) ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

**สมมติฐานที่ ๒** ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน (Sig.=๐.๐๐๐) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

**สมมติฐานที่ ๓** ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน (Sig. = ๐.๐๐๑) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

**สมมติฐานที่ ๔** ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน (Sig.=๐.๐๐๓) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

**สมมติฐานที่ ๕** ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน (Sig.=๐.๐๐๐) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

#### **๕.๑.๔** **สรุปแบบสัมภาษณ์**

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ซึ่งประกอบ ๔ ด้าน ดังนี้

##### **๑. ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ**

เทศบาลนครขอนแก่นและผู้เกี่ยวข้องโครงการรถไฟรางเบา ควรเพิ่มการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟรางเบาแก่ประชาชน และเมื่อประธานชุมชนและผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯได้เข้าร่วมประชุมประชาคมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นแล้ว ก็ต้องให้ข้อมูลช่วยทำความเข้าใจแก่ประชาชนในชุมชนของตนเอง ให้เข้าใจถึงวัตถุประสงค์ของการก่อสร้างโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นที่กำลังจะเกิดขึ้น ว่าประชาชนจะได้รับประโยชน์จากโครงการอย่างไร สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดขอนแก่นในระยะยาวได้อย่างไร ในบทบาทของประชาชนทุกภาคส่วน ก็ต้องให้ความสำคัญในการช่วยกันประชาสัมพันธ์ให้ทุกคนในชุมชนทราบถึงประโยชน์ และมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ช่วยกันเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกันในเวทีประชาคมที่ทางเทศบาลจัดขึ้น เพื่อเป็นข้อมูลในการดำเนินโครงการต่อไป

##### **๒. ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ**

ประชาชนทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ใช้ระบบขนส่งสาธารณะของทางเทศบาล และให้ความร่วมมือทุกกิจกรรมเกี่ยวกับโครงการรถไฟรางเบาของทางเทศบาลนครขอนแก่นเป็นอย่างดี และได้เข้าร่วมในการกำหนดนโยบายเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นให้กับทางเทศบาลและผู้เกี่ยวข้อง เพราะประชาชนทุกภาคส่วนได้เล็งเห็นถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อความเจริญก้าวหน้าของจังหวัดขอนแก่นจะได้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เทคโนโลยีทันสมัย ความสะดวกสบายในการดำรงชีวิต และยังเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืน

##### **๓. ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์**

โครงการรถไฟรางเบาประชาชนได้ประโยชน์ทั้งโดยตรง และโดยอ้อมซึ่งเป็นเรื่องของการเปลี่ยนเมืองให้น่าอยู่ ประชาชนส่วนใหญ่นอกจากได้รับประโยชน์จากการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น สมาร์ทซิตี้บัส เป็นต้น ที่ได้วางไว้เพื่อเป็นการเชื่อมโยงกับระบบรถไฟรางเบาที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตแล้ว ดังนั้น โครงการก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟรางเบา นี้ จึงไม่ได้เป็นเพียงแค่โครงการที่ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเท่านั้น แต่คือการสร้างผังเมืองสร้างวิถีชีวิต และสร้างโอกาสใหม่ให้กับประชาชน เกิดการสร้างรายได้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะต้องมีการจัดทำแผนพัฒนาและแนวทางการแก้ไขปัญหาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานให้มีความชัดเจน วางแผนโดยการกำหนดระยะเวลาทั้งสั้นและยาวได้อย่างเหมาะสม มีการวางแผนดำเนินงานร่วมกับประชาชน



ต้องมีการประเมินผล และปรับปรุงแผนดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

#### ๔. ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

ผลการติดตามและประเมิน จะทำให้พบปัญหาทั้งข้อดี และข้อเสียที่เกิดขึ้น ทำให้แก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ทัน ช่วยลดปัญหาการจราจรการจราจรใช้รถใช้ถนน ลดปัญหาอุบัติเหตุ และมลภาวะทางอากาศ เพราะประชาชนหันมาใช้รถไฟฟ้ารางเบาได้รับความสะดวกสบายในการสัญจรในอนาคต ที่สำคัญประชาชนลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งในการติดตามประเมินผลจะมีทั้งก่อนมีโครงการ ขณะกำลังก่อสร้างและหลังสร้างสร้างไปแล้ว เพื่อเป็นการวางแผนแก้ปัญหาการจราจรในจังหวัดขอนแก่นระยะยาว จะต้องมีการบริหารโครงการโดยการกำหนดผู้รับผิดชอบโครงการอย่างชัดเจน การจัดสรรงบประมาณในแต่ละโครงการอย่างเหมาะสม มีกระบวนการในการดำเนินงานที่ชัดเจน และการกำหนดกิจกรรมที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการได้อย่างดี และเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

#### ๕.๑.๕ สรุปปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ทำให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ ดังนี้

**ปัญหาอุปสรรค** ต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

๑. อยากให้ประชาชนมีส่วนร่วม และออกความคิดเห็นในด้านผลกระทบด้านต่างๆ เพิ่มขึ้นกว่านี้

๒. เวทีการมีส่วนร่วมของประชาชนยังมีน้อยอยู่ เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรในเทศบาลนครขอนแก่น

๓. การตัดสินใจส่วนใหญ่อยู่ที่ดุลยพินิจของผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้ารางเบา ส่วนประชาชนเป็นผู้รับฟังความคิดเห็นและเสนอปัญหาเท่านั้น

๔. เทศบาลนครขอนแก่นให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในด้านการร่วมปฏิบัติมีน้อยอยู่เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรในเทศบาล

๕. เทศบาลนครขอนแก่นให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมด้านผลประโยชน์น้อยอยู่เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรในเทศบาล

๖. ประชาชนบางส่วนกังวลปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากโครงการฯ

๗. เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ ประชาชนมีส่วนร่วมในการติดตามข้อมูลข่าวสารมาตลอด แต่ติดปัญหาอยู่ที่ระบบราชการ

๘. ประชาชนยังมีส่วนร่วมในการติดตาม และประเมินผลน้อยอยู่

**ข้อเสนอแนะ** ต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

๑. ประชาชนเห็นด้วย และอยากมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ แต่ควรจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมากขึ้นจะได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจมากกว่านี้
๒. อยากให้เทศบาลนครขอนแก่นลงมาดูแลรับฟังปัญหา และผลกระทบเพิ่มขึ้น
๓. ประชาชนอยากมีส่วนร่วมปฏิบัติ เทศบาลนครขอนแก่นควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนเพิ่มมากขึ้นว่า ประชาชนจะมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติกับโครงการได้อย่างไร
๔. อยากให้สถานีจอรับส่งผู้โดยสารตรงตามสถานที่ทำงาน
๕. เทศบาลนครขอนแก่นควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนเพิ่มมากขึ้นว่า ประชาชนจะมีส่วนร่วมในผลประโยชน์กับโครงการได้อย่างไร หรือประชาชนจะได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างไร
๖. เทศบาลนครขอนแก่นควรเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการเพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์
๗. เทศบาลนครขอนแก่น เมื่อจัดเวทีประชาคมแล้ว ควรแจ้งข้อมูลถึงผลของการดำเนินการให้ประชาชนในชุมชนได้เข้าถึงข้อมูลให้ทั่วถึง จะได้มีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

## ๕.๒ อภิปรายผลการวิจัย

จากการสรุปผลการวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” โดยรวมทั้ง ๔ ด้าน สามารถนำมาอภิปรายผลการวิจัยได้ดังนี้

### ๕.๒.๑ การวิเคราะห์ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น

#### ๑) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ **พระกิตติชัย ปญญารโ (สินคง)** ได้วิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก” พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วน ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน มีเพียงด้านการติดตามผล และประเมินผลที่อยู่ในระดับน้อยกว่าด้านอื่น มี

ค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยตามลำดับ คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการดำเนินการ ด้านการมีส่วนร่วมตัดสินใจ ด้านการมีส่วนร่วมในการวางแผน และด้านการมีส่วนร่วมติดตามและประเมินผล<sup>๑</sup>

## ๒) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจโดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ อยู่ในระดับมากทุกข้อ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ **พระมหาประกาศิต สิริเมโธ (ฐิติปสิทธิกร)** ได้วิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม” พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากทั้ง ๔ ด้าน โดย ด้านที่ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุด คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ<sup>๒</sup>

## ๓) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติโดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ อยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ **พระมหาสาคร กุลวฑฒโน (ทายัง)** ได้วิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี” พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ย ๓.๒๔ เมื่อจำแนกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยตามค่าเฉลี่ยดังนี้ ด้านติดตามประเมินผล ๓.๗ ด้านการวางแผน ๓.๒๔ ด้านการบริหารดำเนินงาน ๓.๒๓ และด้านการปรับปรุงผลการดำเนินงาน ๓.๒๑<sup>๓</sup>

<sup>๑</sup> พระกิตติชัย ปญญารโธ (สินคง), “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก”, **พุทธศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๗).

<sup>๒</sup> พระมหาประกาศิต สิริเมโธ (ฐิติปสิทธิกร), “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม”, **วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพัฒนาสังคม**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖).

<sup>๓</sup> พระมหาสาคร กุลวฑฒโน (ทายัง), “การมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี”, **วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพระพุทธศาสนา**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖).

**๔) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์**

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ อยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ **สมศักดิ์ น้อยนคร** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์” จากการวิจัยพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา ท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นราย ด้านพบว่าด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ด้านการปฏิบัติงานและด้านการรับประโยชน์อยู่ในระดับมาก ส่วนด้านการคิดพัฒนา ด้านการตัดสินใจและด้านการติดตามประเมินผลอยู่ในระดับปานกลาง<sup>๔</sup>

**๕) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล**

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผลโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล อยู่ในระดับปานกลางทุกข้อ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ **ศิริรักษ์ สังสชาติ** ในงานวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก” พบว่า ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านมีค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยตามลำดับ คือ ด้านการร่วมรับรู้ข้อมูลข่าวสาร

<sup>๔</sup> สมศักดิ์ น้อยนคร, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุดรดิตถ์”, **วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์, ๒๕๕๑).

<sup>๕</sup> สมคิด เปี้ยมกล้า, “พฤติกรรมการณ์อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมชุมชนของประชาชน อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม”, **วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม, ๒๕๕๐).

<sup>๖</sup> สุภกฤษณ์พงษ์ วัชรเจตีย์, “การจัดการปัญหาขยะมูลฝอยในเขตตำบลศาลาด่าน อำเภอกะลาสินธุ์ จังหวัดกระบี่”, **วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต**, (คณะวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๒๕๕๑).

<sup>๗</sup> กานดา จินตามงคล, “การจัดการสิ่งแวดล้อมของเทศบาลตำบลเหมืองง่า อำเภอมิ่งลำพูน จังหวัดลำพูน ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน”, **การค้นคว้าอิสระ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต**, (มหาวิทยาลัยเนชั่น, ๒๕๕๘).

ด้านการมีส่วนร่วมคิดพัฒนา ด้านการมีส่วนร่วมตัดสินใจ ด้านการมีส่วนร่วมปฏิบัติ และด้านการมีส่วนร่วมติดตามและประเมินผล<sup>๖</sup>

### ๕.๒.๒ การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ประชาชนที่มีเพศต่างกัน จะมีการมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยรวมไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนประชาชนที่มีอายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ต่างกัน จะมีการมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น โดยภาพรวมแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

#### ๑) เพศ

ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ไม่แตกต่างกัน ทำให้รู้ว่าเพศหญิงหรือเพศชายไม่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ทั้งนี้เนื่องจากการมีส่วนร่วมไม่ได้ขึ้นอยู่กับเพศของประชาชน ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ **พระครูวินัยธรสุธินันท์ กนต์วีโร (ลือประโคน)** ได้วิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี” ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ๐.๐๕ และประชาชนที่มีอายุ อาชีพ วุฒิการศึกษา และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ไม่แตกต่างกัน<sup>๗</sup>

#### ๒) อายุ

ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น แตกต่างกัน ทำให้รู้ว่าอายุมีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **พระมหาปิยะบุตร ปญญาวฑฒโน (วงศ์กันทรากัย)** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี การวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีอายุแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบล

<sup>๖</sup> ศิริรักษ์ สันหาชาติ, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก”, **วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารจัดการเชิงพุทธ**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๘).

<sup>๗</sup> พระครูวินัยธรสุธินันท์ กนต์วีโร (ลือประโคน), “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี”, **ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพัฒนาสังคม**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ๒๕๕๖).

หนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรีโดยภาพรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ ๐.๐๕ จึงสอดคล้องกับสมมุติฐานที่ตั้งไว้<sup>๘</sup>

### ๓) ระดับการศึกษา

ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น แตกต่างกัน ทำให้รู้ว่าระดับการศึกษามีผลการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **พิเชษฐ์ โปตาพล** ได้ทำวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลสระนกแก้ว อำเภอโพหนอง จังหวัดร้อยเอ็ด” การวิจัยพบว่าประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีส่วนร่วมในการบริหารขององค์การบริหาร ส่วนตำบลสระนกแก้ว โดยภาพรวมและรายด้านแตกต่างกัน<sup>๙</sup>

### ๔) อาชีพ

ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น แตกต่างกัน ทำให้รู้ว่าอาชีพมีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **เจษฎา สอนแก้ว** ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ อำเภอคลอง จังหวัดแพร่” ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา คือ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ และการสังกัดองค์กรชุมชน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มอาชีพเกษตรกรมีค่าเฉลี่ยระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่ากลุ่มอาชีพค้าขายหรือประกอบอาชีพส่วนตัว และอาชีพรับจ้าง ทั่วไป<sup>๑๐</sup>

### ๕) รายได้

ประชาชนที่มีรายได้ต่างกัน มีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น แตกต่างกัน ทำให้รู้ว่ารายได้มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **ธวัชชัย ศรีดารา** ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงาน องค์การบริหารส่วนตำบลนาโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีเพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้ต่างกัน เห็นว่าได้มีส่วนร่วมโดยภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมี

<sup>๘</sup> พระมหาปิยะบุตร ปณฺญาวฑฒโน (วงศ์กันทรากัย), “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี”, **วิทยานิพนธ์พุทธศาสนมหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖).

<sup>๙</sup> พิเชษฐ์ โปตาพล, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลสระนกแก้ว อำเภอโพหนอง จังหวัดร้อยเอ็ด” **รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต**, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๕๓).

<sup>๑๐</sup> เจษฎา สอนแก้ว, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ อำเภอคลอง จังหวัดแพร่”, **ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต**, (มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์, ๒๕๕๐).

นัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ ๐.๐๕ ซึ่งข้อเสนอนี้สามารถใช้เป็นประโยชน์ในการหาแนวทางในการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นมากยิ่งขึ้นต่อไป<sup>๑๑</sup>

### ๕.๓ ข้อเสนอแนะ

#### ๕.๓.๑ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยขอเสนอประเด็นที่ควรกำหนดเป็นนโยบาย เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้นำไปใช้ ดังต่อไปนี้

๑. ส่งเสริมให้มีการทำประชาพิจารณ์ในการจัดการ โดยอาจจะดำเนินการโดยการประชุมร่วมกับประชาชนในชุมชนทั้ง ๙๕ ชุมชนของเทศบาล ส่งเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์จัดทำแผนดำเนินงาน เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมและตรงเป้าหมาย

๒. ส่งเสริมให้ประชาชนเขตชุมชนของพื้นที่ในการดำเนินงานโครงการรถไฟรางเบาเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในรูปแบบของกิจกรรมที่ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมโดยตรงในการเสนอแนะ แก้ไขปัญหาในรูปแบบของโครงการ

๓. ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการแก้ไขผลดำเนินงานที่ไม่มีผลตรงเป้า หรือไม่สำเร็จจากการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อวางแผนในการจัดการให้ตรงจุดอย่างจริงจัง และถูกต้องตรงกับวัตถุประสงค์ของการดำเนินการ

#### ๕.๓.๒ ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยขอเสนอประเด็นที่ควรนำไปปฏิบัติเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องได้นำไปใช้ ดังต่อไปนี้

๑. ผู้บริหารโครงการ และเจ้าหน้าที่ของทางเทศบาลควรที่จะประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่รับรู้ และรับทราบถึงวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการรถไฟรางเบา หรือขั้นตอนในการบริหารจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟรางเบา โดยประชาชนสามารถเสนอโครงการให้กับผู้บริหารโครงการฯ เพื่อพิจารณากำหนดแผนในการดำเนินการของโครงการฯ

๒. ผู้บริหารโครงการ หรือเจ้าหน้าที่ของทางเทศบาล ควรดำเนินงานอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายของโครงการตามที่ได้มีประชุมประชาคม และจัดกิจกรรมให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมกับการดำเนินโครงการรถไฟรางเบา ควรเพิ่มการจัดการประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหา และนำเสนอความคิดเห็นประชาชนให้

<sup>๑๑</sup> ธวัชชัย ศรีดาราร, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลนาโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด”, วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๕๓).

กระจายไปทุกๆ ชุมชนอย่างทั่วถึง เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบา ให้เกิดขึ้นในชุมชนของตนเอง

๓. ผู้บริหารโครงการควรให้ความสำคัญกับการบริหารโครงการด้วยความโปร่งใส สร้างความรู้สึกร่วมในการมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของโครงการแก่ประชาชน ซึ่งจะเป็นกลไกที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ารางเบา ร่วมกับประชาชน

### **๕.๓.๓ ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป**

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ผู้วิจัยขอเสนอให้ผู้สนใจได้นำไปศึกษาวิจัยครั้งต่อไปในประเด็น ดังต่อไปนี้

๑. ควรทำการศึกษางานวิจัยที่ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการในโครงการอื่นๆ

๒. ควรศึกษางานวิจัยในแนวการส่งเสริมให้ประชาชนได้ตระหนักถึงปัญหาสถานะสิ่งแวดล้อมด้วย โดยไม่ปล่อยให้ผู้บริหารโครงการแก้ไขปัญหายุ่ฝ่ายเดียวโดยประชาชนไม่ให้ความสนใจ

๓. ควรทำการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มการสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการฯ และให้ผลดำเนินงานเป็นที่ประจักษ์

๔. ควรนำผลการวิจัยที่ได้ไปประยุกต์ใช้ในโครงการ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของโครงการต่อไปในอนาคต



## บรรณานุกรม

### ๑. ภาษาไทย

#### ก. ข้อมูลปฐมภูมิ

มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรวิทยาลัย. พระไตรปิฎกฉบับภาษาไทย ฉบับมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.  
กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๓๙.

#### ข. ข้อมูลทุติยภูมิ

##### (๑) หนังสือ:

เกษม วัฒนชัย. การปฏิรูปการศึกษาไทย. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ ๒๑ เซ็นจี,  
๒๕๔๕.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลด้านการ  
บริการจัดหางาน. กรุงเทพมหานคร: กองแผนงานและสารสนเทศ กรมการจัดหางาน  
กระทรวงแรงงาน, ๒๕๕๐.

คณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา. รายงานการพิจารณาศึกษาเรื่อง การพัฒนาระบบขนส่ง  
สาธารณะ. กรุงเทพมหานครสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภากองกรรมาธิการ, ๒๕๔๑.

จิรศักดิ์ เกษียนบุตร. “องค์การบริหารส่วนจังหวัดและเทศบาล ปัญหาขัดข้อง แนวทางแก้ไข และ  
การพัฒนาในอนาคต”. วารสารเทศาภิบาล, ๒๕๓๖.

ชวงค์ ฉายะบุตร. การปกครองท้องถิ่นไทย. พิมพ์ครั้งที่ ๓. กรุงเทพมหานคร: พิมพ์ศรีพรินต์  
เซ็นเตอร์, ๒๕๓๙.

ชูศรี วงศ์รัตน์. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ ๗. กรุงเทพมหานคร: เทพเนรมิต,  
๒๕๔๑.

ณัฐนรี ศรีทอง. การเพิ่มศักยภาพภาวะความเป็นผู้นำในงานพัฒนาชุมชน. กรุงเทพมหานคร:  
พิมพ์ที่ โอ.เอส.พรินต์ติ้ง เฮ้าส์, ๒๕๕๒.

ทวีทอง หงส์วิวัฒน์. การมีส่วนร่วมของประชาชนการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: ศักดิ์โสภากการพิมพ์,  
๒๕๒๗.

นรินทร์ชัย พัฒนพงศา. การมีส่วนร่วม หลักการพื้นฐาน เทคนิคและกรณีตัวอย่าง. เชียงใหม่:  
สิริลักษณ์การพิมพ์, ๒๕๔๗.

ประทาน คงฤทธิศึกษากร. การปกครองท้องถิ่น. กรุงเทพมหานคร: พีระพัฒนา, ๒๕๒๖.

ประหยัด หงส์ทองคำ. การปกครองท้องถิ่น. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช, ๒๕๒๖.

มหาวิทยาลัยขอนแก่น. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. LRT รถรางสร้างเมือง  
การเดินทางแบบฉลาดของชาวขอนแก่น. จังหวัดขอนแก่น: โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา,  
๒๕๖๐.

ยุวัฒน์ วุฒิเมธี. หลักการพัฒนาชุมชนและการพัฒนาชนบท. กรุงเทพมหานคร: ไทยอนุเคราะห์  
การพิมพ์, ๒๕๒๖.

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- พนกฤษณ คลังบุญครอง. การวางแผนการขนส่งในเขตเมืองอย่างยั่งยืน: หลักการและการปฏิบัติ Sustainable Urban Transport Planning: Principles and Practices. จังหวัดขอนแก่น: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๒๕๖๑.
- วิชชุกร นาครชน. การปกครองท้องถิ่นไทย. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, ๒๕๔๙.
- สมบัติ นามบุรี, ทฤษฎีการมีส่วนร่วมในงานรัฐประศาสนศาสตร์ Participation Theory in Public Administration, ๒๕๖๒.
- สมพันธ์ เตชะธิก. ฝ่าฝันเพื่อหมู่บ้าน. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เอ็ดดิสัน, ๒๕๓๑
- สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา. การส่งเสริมการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของภาคประชาชนตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PPMMQAA): สำนักติดตามและประเมินผลการอาชีวศึกษา, ๒๕๕๕.
- สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. การขนส่งสาธารณะในเมือง (Urban Public Transport). กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., ๒๕๔๒.
- สำนักประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ๒๕๖๐.
- อภิรัตน์ จันตะนี. การใช้สถิติวิเคราะห์ข้อมูล สำหรับการวิจัยทางธุรกิจ. คณะวิทยาการจัดการ: มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, ๒๕๔๔.
- อุทัย บุญประเสริฐ. การบริหารจัดการสถานศึกษาโดยใช้โรงเรียนเป็นฐาน School - Based Management. กรุงเทพมหานคร: เอสวีเพรส, ๒๕๕๔.
- อุทัย หิรัญโต. การปกครองท้องถิ่นไทย. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์, ๒๕๒๓.

### (๒) วิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์

- เจษฎา สอนแก้ว. “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยอ้อ อำเภอคลอง จังหวัดแพร่”. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๐.
- เชียรทอง ทองนุ่น, “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลผาจาก อำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๐.
- ธวัชชัย ศรีดารา. “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลนาโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด” วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๕๓.

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- ฉัชพล ประจักษ์จิตต์. “การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการบริหารส่วนท้องถิ่นรูปแบบองค์การบริหารส่วนตำบล: ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอบางคนที่ จังหวัดสมุทรสงคราม”. **วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๔๒.
- ธีระยุทธ สุดเสมอใจ. “ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบ้านตึก อำเภอศรีษะเกษ จังหวัดสุโขทัย”, **ภาคนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์** มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๐.
- พรทิพย์ พงศ์พัชรา. “ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางแผนพัฒนาสิ่งแวดล้อมขององค์การบริหารส่วนตำบล”. **วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๔๔.
- พระกิตติชัย ปญญาโร (สินคง). “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก”. **พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๗.
- พระครูวินัยธรสุจินันท์ กนตวีโร (ล้อประโคน). “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการน้ำเสียของชุมชนคลอง ๕ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี”. **ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพัฒนาสังคม**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖.
- พระมหาประกาศิต สิริเมโธ (ฐิตปสิทธิกร). “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาหมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านคลองใหม่ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม”. **วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพัฒนาสังคม**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖.
- พระมหาปิยะบุตร ปญญาวฑฒโน (วงศ์กันทรากัย). “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานองค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี”. **วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖.
- พระมหาสาคร กุลวฑฒโน (ท่ายัง). “การมีส่วนร่วมในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี”. **วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา พระพุทธศาสนา**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๖.
- พิเชษฐ์ โปตาพล. “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลสรรนงแก้ว อำเภอโพธารอง จังหวัดร้อยเอ็ด” **วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, ๒๕๕๓.
- ยุทธพงศ์ สมร. “การพัฒนาชุมชนและสิ่งแวดล้อมตามแนวเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านร่องกาใต้ ตำบลร่องกาศ อำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่”. **วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, ๒๕๕๑.

## บรรณานุกรม (ต่อ)

ศิรินรัักษ์ สังสหาชาติ. “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหาร ส่วนตำบลบึงกอก อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก”. **วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารจัดการเชิงพุทธ**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๘.  
สมศักดิ์ น้อยนคร. “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลในจังหวัดอุตรดิตถ์” **วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๑.

### (๓) รายงานการวิจัย

นิคม หวายบุตร. “การมีส่วนร่วมของสตรีชาวเขาในการดำเนินงานส่งเสริมอาชีพ ของศูนย์พัฒนาสังคมหน่วยที่ ๑๒ จังหวัดเชียงราย”. **รายงานการวิจัย ภาคนิคมพัฒนาสังคม**. บัณฑิตวิทยาลัย: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ๒๕๕๐.

ธีระยุทธ สุดเสมอใจ. “ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบ้านตึก อำเภอศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย”. **รายงานการวิจัย**. มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์, ๒๕๕๐.

สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยรามคำแหง. “ผลการประเมินความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อรองรับการถ่ายโอนภารกิจและกำกับดูแลตรวจสอบองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น”. **รายงานการวิจัย**. สถาบันวิจัยและพัฒนา: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๔๗.

### (๔) สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรุงเทพธุรกิจ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑ **รถไฟฟ้ารางเบา แก้ปัญหาจราจรขอนแก่น** [ออนไลน์].  
แหล่งที่มา: <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/804752>  
[๑๗ มี.ค. ๒๕๖๒].

ข้อมูลจากสำนักทะเบียนท้องถิ่น เทศบาลนครขอนแก่น ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๑ [ออนไลน์]  
แหล่งที่มา: <https://bit.ly/32alKg6> [๒๘ ส.ค. ๒๕๖๒].

บริษัท ขอนแก่น ทรานสิท ซิสเต็ม จำกัด KHON KAEN TRANSIT SYSTEM CO.,LTD. (KKTS) [ออนไลน์]  
แหล่งข้อมูล <https://www.kkts.co.th/home/about> [๑๗ มี.ค. ๒๕๖๒].

สโรช สันตะพันธ์. **พระพุทธศาสนากับหลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน**. [ออนไลน์].  
แหล่งที่มา: <http://www.panyathai.or.th/wiki/index.php>. [๒๘ ส.ค. ๒๕๖๒].

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) **การแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ในภูมิภาค**. [ออนไลน์] แหล่งที่มา: <https://bit.ly/33XyXeS> [๑๗ มี.ค. ๒๕๖๒].

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของไทย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/2Mb6Ova>  
[๑๗ มี.ค. ๒๕๖๒].

## บรรณานุกรม (ต่อ)

### (๕) สัมภาษณ์:

- สัมภาษณ์ พระราชประสิทธิ์ธิคุณ รองเจ้าคณะจังหวัดขอนแก่น, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.  
 นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย รองคณบดีฝ่ายบริหาร วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น,  
 ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.  
 รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น,  
 ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒.  
 นายเจริญลักษณ์ เพ็ชรประดับ กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิชุมชนขอนแก่น  
 ทศวรรษหน้า, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.  
 นายพิสุทธิ์ อนุตรอังกูร นายกเทศบาลตำบลท่าพระ, ๙ มกราคม ๒๕๖๓.  
 นายธวัชชัย วนาพิทักษ์กุล ผู้อำนวยการส่วนการโยธาเทศบาลนครขอนแก่น,  
 ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒.  
 นายนันท์มนัส สีโยธา. สมาชิกสภาเทศบาลตำบลสำราญ, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.  
 นายกฤตพาด เหลาลุ่มพุก ผู้ใหญ่บ้านสำราญ ม.๑, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.  
 นายชอบ แสงเนียม. ประธานชุมชนสนามกีฬา ๑, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.  
 นายศุภกฤษ์ สุภธีระ. ประธานชุมชนหนองแสงตราขู, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.  
 นายจิตติ เข็ดชู. ประธานชุมชนเทพารักษ์, ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒.  
 นายสมเดช วังปรัชญานนท์ ประธานกองทุนเงินล้านชุมชนนคร, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒.

### (๖) ภาษาอังกฤษ

Alan Black. *Urban Mass Transport Planning Planning*, Singapore: MC Graw-Hill, 1995.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

หนังสือขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย



## บันทึกข้อความ

ส่วนงาน ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ โทร.โทรสาร ๐๓๕-๒๔๘-๐๐๐ ต่อ ๘๒๐๓

ที่ ศว ๕๐๐๕.ศ / ๗ ๐๖๓ วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุมัติตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธิติวดี หมั่นมี อาจารย์ประจำภาควิชารัฐศาสตร์

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในเรื่องเกี่ยวกับงานวิจัยดังกล่าว สามารถตรวจแก้ไขและให้ข้อเสนอแนะ เครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขออนุมัติคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ ดังที่ได้แนบมาพร้อมแล้วนี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา

สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย

โทร. ๐๘๓-๖๖๖๙๕๖๐

ดร.ธิติวดี หมั่นมี

(ผศ.ดร. ธิติวดี หมั่นมี)

๑๒ / ๑๐ / ๖๖





## บันทึกข้อความ

ส่วนงาน ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ โทร.โทรสาร ๐๓๕-๒๔๘-๐๐๐ ต่อ ๘๒๐๓

ที่ ศว ๗๐๐๖.๓ / ว ๐๖๓ วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนุวัต กระสังข์ อาจารย์ประจำภาควิชารัฐศาสตร์

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๒๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษิตตามหลักสูตรดังกล่าว

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในเรื่องเกี่ยวกับงานวิจัยดังกล่าว สามารถตรวจแก้ไขและให้ข้อเสนอแนะ เครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ ดังที่ได้แนบมาพร้อมแล้วนี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลืออง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

(ผศ.ดร. อนุวัต กระสังข์)

๑๕/๑๐/๒๕๖๒

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย

โทร. ๐๘๓-๖๖๖๔๙๖๐



## บันทึกข้อความ

ส่วนงาน ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ โทร.,โทรสาร ๐๓๕-๒๔๘-๐๐๐ ต่อ ๘๒๐๓

ที่ ลว ๕๐๐๕.๒ / ๑๐๖๓

วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รัฐพล เย็นใจมา อาจารย์ประจำภาควิชารัฐศาสตร์

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในเรื่องเกี่ยวกับงานวิจัยดังกล่าว สามารถตรวจแก้ไขและให้ข้อเสนอแนะ เครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ ดังที่ได้แนบมาพร้อมแล้วนี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา

สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ตรวจแก้ไขเรียบร้อยแล้ว  
ดร.รัฐพล เย็นใจมา

รับทราบ  
(ดร.รัฐพล เย็นใจมา)  
๑๖ ต.ค. ๖๒

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย

โทร. ๐๘๓-๖๖๖๔๙๖๐

ที่ อว ๘๐๐๕๒/ ๐๕๐



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนบี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอลำไทร  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์  
เรียน อาจารย์ ดร.เชษฐพันธ์ อรชุน มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี จังหวัดจันทบุรี  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว

การศึกษานี้เกี่ยวกับเรื่องนี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต พิจารณาแล้วเห็นว่าท่าน  
เป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในเรื่องเกี่ยวกับงานวิจัยดังกล่าว สามารถตรวจ  
แก้ไขและให้ข้อเสนอแนะ เครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอความ  
อนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ ดังที่ได้แนบมาพร้อมแล้ว  
นี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลง  
กรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทาง  
วิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทร. ๐๘๓-๖๖๖๙๙๖๐

รับ  
ตรวจ  
18 ต.ค. 62

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/๐๔๐



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนบี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์  
เรียน อาจารย์กมลยใจ ขวนศรีไพบุลย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี จังหวัดจันทบุรี  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต พิจารณาแล้วเห็นว่าท่าน  
เป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในเรื่องเกี่ยวกับงานวิจัยดังกล่าว สามารถตรวจ  
แก้ไขและให้ข้อเสนอแนะ เครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอความ  
อนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำสารนิพนธ์ ดังที่ได้แนบมาพร้อมแล้ว  
นี้ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลง  
กรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทาง  
วิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทร. ๐๘๓-๖๖๖๙๙๖๐

๒๖/๑๐/๖๒  
อ.กมลยใจ  
(อ.อรรถกมลยใจ ขวนศรีไพบุลย์)  
อ.กมลยใจ กุศลชโย (อ.อรรถกมลยใจ)  
อ.อรรถกมลยใจ ขวนศรีไพบุลย์  
๑๓/๑๐/๖๒  
๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

ภาคผนวก ข

ผลการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง ( IOC ) ของแบบสอบถาม

  
 ผศ.ดร.เกียรติศักดิ์ สุขสุทัย  
 ๑๑.๗.๑. ๒๖

ผลการหาค่าดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์เป็นรายข้อ  
 (Index of Item Objective Congruence : IOC) ของแบบสอบถาม  
 เรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบา  
 ของเทศบาลนครขอนแก่น

ผู้วิจัย พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย (มหาจันทร์)  
 หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต  
 มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

\*\*\*\*\*

ที่	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	ผู้เชี่ยวชาญคนที่					สรุปและแปลผล		
		๑	๒	๓	๔	๕	รวม	ค่า IOC	แปลผล
<b>๑.การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ</b>									
๑.	ท่านเข้าร่วมประชุมระหว่างประชาชนที่อยู่ในชุมชนกับคณะกรรมการชุมชนเพื่อรวบรวมปัญหาและความต้องการเกี่ยวกับโครงการรถไฟรางเบาให้กับทางเทศบาลนครขอนแก่น	+	๐	+	+	+	๔	๐.๘	ใช้ได้
๒.	เทศบาลเปิดโอกาสให้ท่านเข้าร่วมประชุมเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบา	๐	+	+	+	+	๔	๐.๘	ใช้ได้
๓.	เทศบาลเปิดโอกาสให้ท่านแสดงความคิดเห็นการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบา	๐	+	๐	+	+	๓	๐.๖	ใช้ได้
๔.	ท่านมีส่วนร่วมในการเสนอปัญหาและความต้องการของท่านเกี่ยวกับโครงการรถไฟรางเบามายังเทศบาลเสมอ ๆ	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๕.	เทศบาลจัดประชุมเพื่อรับฟังปัญหาและความต้องการเพื่อมาออกแบบขนส่งสาธารณะเกี่ยวกับโครงการรถไฟรางเบา	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๖.	ท่านมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบามายังเทศบาล	+	๐	+	+	+	๔	๐.๘	ใช้ได้
๗.	ท่านมีส่วนร่วมตัดสินใจในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของทางเทศบาล	+	๐	+	+	+	๔	๐.๘	ใช้ได้

ที่	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น	ผู้เชี่ยวชาญคนที่					สรุปและแปลผล		
		๑	๒	๓	๔	๕	รวม	ค่า IOC	แปลผล
<b>๒. การมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ</b>									
๑.	ท่านมีส่วนร่วมในการแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๒.	ท่านมีส่วนร่วมในการนำเสนอข้อมูลแผนในการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๓.	ท่านมีส่วนร่วมในการเพิ่มเติมหรือตัดทอนโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๔.	ท่านมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ โครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๕.	ท่านมีส่วนร่วมในการประชุมสภาเทศบาลเมืองขอนแก่นเพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟฟ้า	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๖.	ท่านมีส่วนร่วมในการคัดเลือกแผนงานโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๗.	ท่านมีส่วนร่วมให้การสนับสนุนโครงการฯแก่เทศบาลนครขอนแก่น	๐	๐	+	+	+	๓	๐.๖	ใช้ได้
<b>๓. การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์</b>									
๑.	ท่านได้ใช้ขอนแก่นสมาร์ทซิตี้บัสเป็นโครงการนำร่องของโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลซึ่งเป็นประโยชน์และสามารถแก้ไขปัญหาในการสัญจรในเทศบาลเมือง	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๒	ท่านได้ใช้สมาร์ทสองแถวเป็นโครงการนำร่องของโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นประโยชน์และสามารถแก้ไขปัญหาในการสัญจรในเทศบาลเมือง	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๓	ท่านมีโอกาสได้ทดลองใช้แอปพลิเคชัน "KK Transit" เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางซึ่งสามารถแสดงตำแหน่งของรถบัสทุกคันบนแผนที่	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้

ที่	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	ผู้เชี่ยวชาญคนที่					สรุปและแปลผล		
		๑	๒	๓	๔	๕	รวม	ค่า IOC	แปลผล
๓	รวมทั้งแสดงหมายเลขทะเบียนของรถ และความเร็ว ฯลฯ ของเทศบาล								
๔	ท่านมีโอกาสได้ทดลองใช้บริการขอนแก่นสมาร์ตซิตีบัสที่เชื่อมต่อไปจุดอื่นๆโดยรถสองแถว หรือรถตุ๊กๆ หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ฯลฯ	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๕	ท่านได้ใช้บริการป้ายรถเมล์อัจฉริยะขอนแก่นสมาร์ตซิตีบัส ที่ทางเทศบาลจัดทำขึ้น	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๖	ท่านได้ใช้บริการแผนที่การเดินทางรถสมาร์ตสองแถว ที่ทางเทศบาลจัดทำขึ้น	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๗	ท่านได้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆนอกจากขอนแก่นซิตีบัสและรถสมาร์ตสองแถวของทางเทศบาล	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
<b>๔ การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล</b>									
๑	ท่านได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตรวจสอบผลการดำเนินงานโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล	+		+	+	+	๔	๐.๘	ใช้ได้
๒	ท่านมีส่วนร่วมในการเป็นกรรมการในการตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างแผนงานโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๓	ท่านมีส่วนร่วมในการเป็นกรรมการตรวจรับงานตามแผนงาน/โครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๔	ท่านได้เสนอข้อบกพร่องของการดำเนินการตามแผนต่อเทศบาล	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๕	ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบที่เกิดจากการปฏิบัติตามแผนงาน/โครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลเสมอๆ	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๖	ท่านมีส่วนร่วมในการติดตามผลการปฏิบัติงานตามแผนพัฒนาโครงการรถไฟรางเบาเทศบาล	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้
๗	ท่านมีส่วนร่วมในการตรวจสอบความโปร่งใสของการบริหารงานโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล	+	+	+	+	+	๕	๑.๐๐	ใช้ได้



ภาคผนวก ค

หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลการวิจัยเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม



ที่ อย ๗๖๑๐๑/๕๑๓

ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลดอนหญ้านาง  
ม.๕ ต.ดอนหญ้านาง อ.ภาชี อย ๑๓๑๔๐

๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลการวิจัยเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

อ้างถึง หนังสือมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ที่ อว๘๐๐๕.๒/๐๗๑ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒

ตามที่ พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย นิสิตหลักสูตร รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” โดยขอความอนุเคราะห์จากองค์การบริหาร ส่วนตำบลดอนหญ้านาง ให้นิสิตรายดังกล่าวดำเนินการเก็บข้อมูลของประชาชนตำบลดอนหญ้านาง เพื่อตรวจสอบ ความเที่ยงตรงของแบบสอบถามในการวิจัย นั้น

องค์การบริหารส่วนตำบลดอนหญ้านางพิจารณาแล้ว ให้ความอนุเคราะห์กับนิสิตรายดังกล่าว ดำเนินการเก็บข้อมูลของประชาชนตำบลดอนหญ้านาง เพื่อใช้ในงานวิจัยในเรื่องดังกล่าวข้างต้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุรกกิ่ง สุวรรณแกม)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลดอนหญ้านาง

สำนักปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล

โทร. / โทรสาร ๐-๓๕๓๗-๔๐๔๕

ที่ อว ๘๐๐๕๒/ ๐๙๑



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนปี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอรังน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

อ.ต.ตอนหล้า นาง  
รับที่ 1424 62  
วันที่ 24 ต.ค. 2562  
เวลา..... น.

๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลการวิจัยเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม  
เรียน นายสุรกิจ สุวรรณเกษม นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคอนหมื่นนาง อำเภอภาชี  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว

ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้จำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากประชาชนในตำบลของท่าน  
จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาตให้นิสิตดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อตรวจสอบ  
ความเที่ยงตรงของแบบสอบถามในการวิจัยซึ่งเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตร  
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จาก  
ท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์

เรียน นายอ.ต.ตอนหล้า นาง  
- อ.วิ. สอนภาษาอังกฤษ  
ในเขต ชัยภูมิ ฯ

นายศานิตย์ ชันธนาท  
เจ้าพนักงานธุรการ

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร

- น.ต.ตอนหล้า นาง

นางดาวกิติมา ดิยาภรณ์  
ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทร. ๐๘๓ - ๖๖๖๔๙๖๐

- เห็นควรหรือไม่  
และพิจารณาต่อไป

นายฉวีวุฒ รัตนะวิชัย  
หัวหน้าสำนักงานปลัด

(นางสุรจิต สุวรรณเกษม)

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคอนหมื่นนาง

- ยินดีกับข้อวิจัย

ภาคผนวก ง

ผลการหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability) ของแบบสอบถาม

ผลการหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม  
เรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาล  
นครขอนแก่น

ผู้วิจัย พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย (มหาจันทร์)  
หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables  
in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's	
Alpha	N of Items
.962	28

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
a1	106.70	152.700	.686	.961
a2	106.80	152.234	.842	.960
a3	106.70	152.286	.898	.960
a4	106.70	152.286	.898	.960
a5	106.70	152.286	.898	.960
a6	106.70	152.286	.898	.960
a7	106.60	150.662	.859	.960
b1	106.60	150.662	.859	.960
b2	106.70	155.597	.671	.961
b3	106.70	155.597	.671	.961
b4	106.60	150.662	.859	.960
b5	106.40	159.145	.364	.964
b6	106.50	158.741	.434	.963
b7	106.70	158.700	.715	.961
c1	106.40	154.800	.814	.960
c2	106.40	154.800	.814	.960
c3	106.30	154.148	.770	.960
c4	106.30	154.148	.770	.960
c5	106.40	154.800	.814	.960
c6	106.40	154.800	.814	.960
c7	106.50	156.672	.565	.962
d1	106.60	156.455	.518	.963
d2	106.60	156.455	.518	.963
d3	106.60	155.214	.590	.962
d4	106.80	158.648	.434	.963
d5	106.40	154.593	.626	.962
d6	106.40	156.662	.417	.964
d7	106.30	156.838	.460	.963

ภาคผนวก จ

หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย

ที่ ฮว ๘๐๐๕.๒/ว ๑๑๘



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนบี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอลำไทร  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์อนุญาตให้นิสิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายธีระศักดิ์ ฑีฆายุพันธุ์ นายกเทศมนตรีเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้จำเป็นต้องเก็บข้อมูล  
จากประชาชนในเขตเทศบาลของท่าน

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาตให้นิสิตดำเนินการ  
เก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตร  
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จาก  
ท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือ  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

- ในเครือ อ.กมลชโย  
- ขอคุณ อ.ธีระศักดิ์  
- เป็น ผู้ให้ข้อมูล

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทรศัพท์ติดต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๔๖๐



ภาคผนวก ฉ

หนังสือขอความอนุเคราะห์สัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ  
(Key Informants)

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/ว ๑๑๙



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนบี่ ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุญาตให้ผลิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
กราบมัสการ พระเดชพระคุณพระราชประสิทธิ์คุณ (สุนันท์ สุภาจาโร ป.ธ.๗)  
รองเจ้าคณะจังหวัดขอนแก่น  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าพระเดชพระคุณเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการให้  
ข้อมูลเกี่ยวกับงานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขออนุญาตให้โปรดพิจารณาอนุญาตให้นิสิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความ  
อนุเคราะห์จากพระเดชพระคุณด้วยดี และขอกราบมัสการขอบพระคุณในความเอื้อเฟื้อ  
ทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงกราบมัสการมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

กราบมัสการด้วยความเคารพอย่างสูง

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทรศัพท์ต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๙๙๖๐

เจ้าอาวาสวัดเทพารักษ์

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/ว ๑๑๖



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โขนบิ ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์อนุญาตให้นิสิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน รองศาสตราจารย์ ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยขอนแก่น  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุสลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ได้โปรดพิจารณาอนุญาตให้นิสิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความ  
อนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุสลชโย  
โทรศัพท์ติดต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๔๙๖๐

ดร. พระมหาวรพงศ์ กุสลชโย

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/๑๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนบี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์อนุญาตให้นิติสดเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายศุภฤกษ์ สุภธีระ ประธานชุมชนหนองแสงตราขู ๒  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุสลชโย รหัสประจำตัวนิติสด ๖๑๐๑๒๐๕๑๐๑๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิติสดมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ให้โปรดพิจารณาอนุญาตให้นิติสดดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความ  
อนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

รับทราบ

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุสลชโย  
โทรศัพท์ติดต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๔๙๖๐

ศ. สุภธีระ  
นายศุภฤกษ์ สุภธีระ

ประธานชุมชนหนองแสงตราขู 2

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/ว ๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนปี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอลำไทรน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์อนุญาตให้ผลิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายกฤตพาท เหล่าลุ่มพุก ผู้ใหญ่บ้านสำราญ หมู่ที่ ๑  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๕๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ได้โปรดพิจารณาอนุญาตให้นิสิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทรศัพท์ติดต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๙๙๖๐

นาย กฤตพาท เหล่าลุ่มพุก  
ผู้ใหญ่บ้านสำราญ หมู่ ๑

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/๖ ๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนบี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์อนุญาตให้สืบเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย ประธานบริษัท ช.ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) ขอนแก่น  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุสลขโย รหัสประจำตัวนิติ ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิติหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิติมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ได้โปรดพิจารณาอนุญาตให้นิติดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุสลขโย  
โทรศัพท์ติดต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๕๙๖๐

ได้รับทราบแล้ว.  
๒๖/๑๒/๖๒.

สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/๑๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนปี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์อนุญาตให้ผลิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายรัชชัย วนาพิทักษ์กุล ผู้อำนวยการส่วนการโยธา เทศบาลนครขอนแก่น  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ได้โปรดพิจารณาอนุญาตให้ผลิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

รับทราบ!

16 ธ.ค. ๖๒

นายรัชชัย วนาพิทักษ์กุล,  
ผู้อำนวยการส่วนการโยธา

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทรศัพท์ต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๕๙๖๐

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/๖๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนบิ ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์อนุญาตให้บันทึกเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายเจริญลักษณ์ เพ็ชรประดับ กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ได้โปรดพิจารณาอนุญาตให้บันทึกดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทรศัพท์ติดต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๙๙๖๐

รับทราบ  
(1๐/1๒/๒๕๖๒)



ที่ อว ๘๐๐๕.๒/๖ ๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โซนบี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอรังน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์อนุญาตให้นิสิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายนันท์มนัส สีโยธา สมาชิกสภาเทศบาลตำบลสำราญ  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุสลขโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ได้โปรดพิจารณาอนุญาตให้นิสิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

รับทราบ

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุสลขโย  
โทรศัพท์ติดต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๔๙๖๐

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/ ๑๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนปี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์อนุญาตให้ผลิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายจิตติ เจริญ ประธานชุมชนเทพารักษ์ ๕  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๕๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ให้โปรดพิจารณาอนุญาตให้ผลิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทรศัพท์ : ๐๘๓ - ๖๖๖๕๙๖๐

นาย จิตติ เจริญ  
ชุมชน

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/ว ๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โซนบี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุญาตให้ผลิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายสมเดช วังปรัชญานนท์ ประธานกองทุนเงินล้านชุมชนธนาคาร  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขออนุญาตให้โปรดพิจารณาอนุญาตให้ผลิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลืออง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย

โทรศัพท์ต่อ : ๐๘๓ - ๖๖๖๙๙๖๐

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/๖ ๑๑๕



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนปี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์อนุญาตให้นิสิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายชอบ แสงเนียม ประธานชุมชนสนามกีฬา ๑  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหารพงค์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๕๔๐๑๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ได้โปรดพิจารณาอนุญาตให้นิสิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะประกอบเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลือง)  
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหารพงค์ กุศลชโย  
โทรศัพท์ : ๐๘๓ - ๖๖๖๔๙๖๐

รสมทรภาพ  
๒๖ ธันวาคม  
ประธานชุมชนสนามกีฬา ๑

ที่ อว ๘๐๐๕.๒/ว ๑๘๙



หลักสูตรบัณฑิตศึกษา ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย  
อาคารเรียนรวม โชนปี ชั้น 5 ห้อง B 504  
เลขที่ 79 หมู่ 1 ตำบลลำไทร อำเภอน้อย  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170  
โทร. 035 - 248 - 000 ต่อ 8202, 8203  
Fax : 035 - 248 - 000 ต่อ 8203  
Website : gps.mcu.ac.th  
E-mail : gps@mcu.ac.th

๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์อนุญาตให้นิสิตเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย  
เรียน นายพิสุทธิ อนุตรอังกูร นายกเทศมนตรีตำบลท่าพระ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น  
สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จำนวน ๑ ชุด

เนื่องด้วย พระมหาวรพงศ์ ฉายา กุศลชโย รหัสประจำตัวนิสิต ๖๑๐๑๒๐๔๑๐๑ นิสิตหลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง  
“การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”  
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ทางนิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล  
สำคัญ ซึ่งทางหลักสูตรฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญและประสบการณ์ในข้อมูลเกี่ยวกับ  
งานวิจัยฉบับดังกล่าว

ดังนั้น ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ที่ได้โปรดพิจารณาอนุญาตให้นิสิตดำเนินการ  
สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งจะประโยชน์ทางวิชาการต่อไป หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับ  
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณในความเอื้อเฟื้อทางวิชาการมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกียรติศักดิ์ สุขเหลียง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษา  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ประสานงาน : พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย  
โทรศัพท์ติดต่อ : ๐๘๘ - ๖๖๖๙๕๖๐

นายพิสุทธิ อนุตรอังกูร  
นายกเทศมนตรีตำบลท่าพระ

ภาคผนวก ช  
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย



**แบบสอบถามเพื่อการวิจัย**  
**เรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการ**  
**โครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น**

**คำชี้แจง :**

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้น เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แบ่งออกเป็น ๓ ตอน คือ

**ตอนที่ ๑** เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบ (Check List)

**ตอนที่ ๒** แบบสอบถามเกี่ยวกับ “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ๔ ด้าน ได้แก่ ๑). ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ๒). ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ๓). ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ๔). ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) โดยมีเกณฑ์วัดระดับความคิดเห็น ดังนี้

- ๕ หมายถึง อยู่ในระดับ มากที่สุด
- ๔ หมายถึง อยู่ในระดับ มาก
- ๓ หมายถึง อยู่ในระดับ ปานกลาง
- ๒ หมายถึง อยู่ในระดับ น้อย
- ๑ หมายถึง อยู่ในระดับ น้อยที่สุด

**ตอนที่ ๓** แบบสอบถามปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น มีลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด (Open-ended Question) เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ

แบบสอบถามการวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า  
ของเทศบาลนครขอนแก่น

ตอนที่ ๑ แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย  ที่ตรงกับสภาพความเป็นจริงของท่านเพียงข้อเดียว

๑. เพศ

 ชาย

 หญิง

๒. อายุ

 น้อยกว่า ๒๐ ปี

 ๒๐ - ๓๐ ปี

 ๓๑ - ๔๐ ปี

 ๔๑ - ๕๐ ปี

 ๕๑ - ๖๐ ปี

 มากกว่า ๖๐ ปี

๓. ระดับการศึกษา

 ต่ำกว่ามัธยมศึกษา

 มัธยมศึกษา

 ปวส./ปวช.

 อนุปริญญาหรือเทียบเท่า

 ปริญญาตรี

 สูงกว่าปริญญาตรี

๔. อาชีพ

 ข้าราชการ

 รัฐวิสาหกิจ

 เกษตรกร

 ค้าขาย

 รับจ้าง

 อื่นๆ.....

๕. รายได้ต่อเดือน

 ไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท

 ๕,๐๐๑ - ๑๐,๐๐๐ บาท

 ๑๐,๐๐๑ - ๑๕,๐๐๐ บาท

 ๑๕,๐๐๑ - ๒๐,๐๐๐ บาท

 ๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐ บาท

 ๓๐,๐๐๑ บาท ขึ้นไป



ตอนที่ ๒ การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น”

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย  ตามความเป็นจริง โดยมีเกณฑ์วัดระดับความคิดเห็น ดังนี้

๕ หมายถึง อยู่ในระดับ มากที่สุด

๔ หมายถึง อยู่ในระดับ มาก

๓ หมายถึง อยู่ในระดับ ปานกลาง

๒ หมายถึง อยู่ในระดับ น้อย

๑ หมายถึง อยู่ในระดับ น้อยที่สุด

ที่	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	ระดับความคิดเห็น				
		มากที่สุด (๕)	มาก (๔)	ปานกลาง (๓)	น้อย (๒)	น้อยที่สุด (๑)
<b>๑.ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ</b>						
๑	ท่านเข้าร่วมประชุมระหว่างประชาชนที่อยู่ในชุมชนกับคณะกรรมการชุมชนเพื่อรวบรวมปัญหาและความต้องการเกี่ยวกับโครงการรถไฟรางเบาให้กับทางเทศบาลนครขอนแก่น					
๒	เทศบาลเปิดโอกาสให้ท่านเข้าร่วมประชุมเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบา					
๓	เทศบาลเปิดโอกาสให้ท่านแสดงความคิดเห็นการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบา					
๔	ท่านมีส่วนร่วมในการเสนอปัญหาและความต้องการของท่านเกี่ยวกับโครงการรถไฟรางเบามายังเทศบาลเสมอ ๆ					
๕	เทศบาลจัดประชุมเพื่อรับฟังปัญหาและความต้องการเพื่อมาออกแบบขนส่งสาธารณะเกี่ยวกับโครงการรถไฟรางเบา					
๖	ท่านมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบามายังเทศบาล					
๗	ท่านมีส่วนร่วมตัดสินใจในการการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของทางเทศบาล					

ที่	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการ ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าของ เทศบาลนครขอนแก่น	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด (๕)	มาก (๔)	ปาน กลาง (๓)	น้อย (๒)	น้อย ที่สุด (๑)
<b>๒. ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ</b>						
๑	ท่านมีส่วนร่วมในการแนะนำเกี่ยวกับการ ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า					
๒	ท่านมีส่วนร่วมในการนำเสนอข้อมูลแผนใน การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาล นครขอนแก่น					
๓	ท่านมีส่วนร่วมในการเพิ่มเติมหรือตัดทอน โครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนคร ขอนแก่น					
๔	ท่านมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ โครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนคร ขอนแก่น					
๕	ท่านมีส่วนร่วมในการประชุมสภาเทศบาล เมืองขอนแก่นเพื่อเสนอแนวทางการแก้ไข ปัญหาโครงการรถไฟฟ้า					
๖	ท่านมีส่วนร่วมในการคัดเลือกแผนงาน โครงการรถไฟฟ้าของเทศบาลนคร ขอนแก่น					
๗	ท่านมีส่วนร่วมให้การสนับสนุนโครงการฯแก่ เทศบาลนครขอนแก่น					
<b>๓. ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์</b>						
๑	ท่านได้ใช้ขอนแก่นสมาร์ทซิตี้บัสเป็นโครงการ นำร่องของโครงการรถไฟฟ้าของเทศบาล ซึ่งเป็นประโยชน์และสามารถแก้ไขปัญหาใน การสัญจรในเทศบาลเมือง					
๒	ท่านได้ใช้สมาร์ตสองแถวเป็นโครงการนำร่อง ของโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นประโยชน์ และสามารถแก้ไขปัญหาในการสัญจรใน เทศบาลเมือง					

ที่	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการ ดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของ เทศบาลนครขอนแก่น	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด (๕)	มาก (๔)	ปาน กลาง (๓)	น้อย (๒)	น้อย ที่สุด (๑)
๓	ท่านมีโอกาสได้ทดลองใช้แอปพลิเคชัน KK Transit เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางซึ่งสามารถแสดงตำแหน่งของรถบัสทุกคันบนแผนที่รวมทั้งแสดงหมายเลขทะเบียนของรถและความเร็ว ฯลฯ ของเทศบาล					
๔	ท่านมีโอกาสได้ทดลองใช้บริการขอนแก่นสมาร์ทซิตี้บัสที่เชื่อมต่อไปจุดอื่นๆโดยรถสองแถว หรือรถตุ๊กตุ๊ก หรือมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ฯลฯ					
๕	ท่านได้ใช้บริการป้ายรถเมล์อัจฉริยะขอนแก่นสมาร์ทซิตี้บัส ที่ทางเทศบาลจัดทำขึ้น					
๖	ท่านได้ใช้บริการแผนที่การเดินทางรถสมาร์ทสองแถว ที่ทางเทศบาลจัดทำขึ้น					
๗	ท่านได้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นนอกจากขอนแก่นซิตี้บัสและ รถสมาร์ทสองแถวของทางเทศบาล					
<b>๔ ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล</b>						
๑	ท่านได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตรวจสอบผลการดำเนินงานโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล					
๒	ท่านมีส่วนร่วมในการเป็นกรรมการในการตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างแผนงานโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล					
๓	ท่านมีส่วนร่วมในการเป็นกรรมการตรวจรับงานตามแผนงาน/โครงการรถไฟรางเบาของเทศบาล					
๔	ท่านได้เสนอข้อบกพร่องของการดำเนินการตามแผนต่อเทศบาล					
๕	ท่านมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบที่เกิดจากการปฏิบัติตามแผนงาน/โครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลเสมอๆ					

ที่	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น	ระดับความคิดเห็น				
		มากที่สุด (๕)	มาก (๔)	ปานกลาง (๓)	น้อย (๒)	น้อยที่สุด (๑)
๖	ท่านมีส่วนร่วมในการติดตามผลการปฏิบัติงานตามแผนพัฒนาโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเทศบาล					
๗	ท่านมีส่วนร่วมในการตรวจสอบความโปร่งใสของการบริหารงานโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาล					

**ตอนที่ ๓** ปัญหา อุปสรรค ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น ๔ ด้าน ได้แก่ ๑). ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ๒). ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ ๓). ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ๔). ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

**๑) ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ**

ปัญหา อุปสรรค

.....

.....

.....

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

**๒) ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ**

ปัญหา อุปสรรค

.....

.....

.....

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

๓) ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์

ปัญหา อุปสรรค

.....  
.....

ข้อเสนอแนะ

.....  
.....

๔) ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

ปัญหา อุปสรรค

.....  
.....

ข้อเสนอแนะ

.....  
.....

\*\*\*\*\*

ขออนุโมทนา/ขอบคุณในความร่วมมือตอบแบบสอบถามเพื่อการวิจัยครั้งนี้

ภาคผนวก ซ  
แบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย



**แบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย**  
**เรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการ**  
**โครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น**

**คำชี้แจง** : แบบสัมภาษณ์ผู้บริหาร/ผู้นำชุมชน

๑. แบบสัมภาษณ์นี้จัดทำขึ้น เพื่อศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น” ซึ่งท่านเป็นบุคคลหนึ่งที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็น ผู้ถูกสัมภาษณ์ โปรดตอบแบบสัมภาษณ์ตามความคิดเห็นของท่านอย่างแท้จริงให้ครบทุกข้อคำถาม

๒. ประเด็น/ข้อคำถาม การสัมภาษณ์

**ตอนที่ ๑** สาเหตุสำคัญที่จังหวัดขอนแก่นสามารถรวมตัวกันทำโครงการและสามารถสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นคืออะไร

.....

.....

.....

.....

**ตอนที่ ๒** ปัญหา อุปสรรคการมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาลนครขอนแก่น” ทั้ง ๔ ด้าน ได้แก่

๑). ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

.....

.....

.....

๒). ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ

.....

.....

.....

๓). ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์

.....  
.....  
.....

๔). ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

.....  
.....  
.....

**ตอนที่ ๓** แนวทางการพัฒนาให้ประชาชนทุกภาคส่วนได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการรถไฟรางเบาของเทศบาลนครขอนแก่นอย่างยั่งยืนทั้ง ๔ ด้าน เป็นอย่างไร

๑). ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

.....  
.....  
.....

๒). ด้านการมีส่วนร่วมในการร่วมปฏิบัติการ

.....  
.....  
.....

๓). ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์

.....  
.....  
.....

๔). ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

.....  
.....  
.....

ผู้ทำวิจัยหวังว่าจะได้รับความเมตตาอนุเคราะห์ในการตอบแบบสัมภาษณ์ในครั้งนี้เป็นอย่างดี และขอขอบพระคุณ/เจริญพร ณ โอกาสนี้





## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ ฉายา นาสกุล	: พระมหาวรพงศ์ กุศลชโย (มหาจันทร)
วัน/เดือน/ปีเกิด	: วันจันทร์ ที่ ๒ เดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๒๖
สถานที่เกิด	: เกิดที่บ้านเลขที่ ๑๐๒/๒ ถนนสามัคคีอุทิศ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
อุปสมบท	: เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๗ ณ วัดพระธรรมกาย ตำบลคลองสาม อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ๑๒๑๒๐
การศึกษา	: มัธยมศึกษาปีที่ ๓ โรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย : นักรธรรมเอก : เปรียญธรรม ๙ ประโยค : หลักสูตรรัฐศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ
ปีเข้าศึกษา	: เมื่อ พ.ศ. ๒๕๖๑ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สำเร็จการศึกษา	: เมื่อ พ.ศ. ๒๕๖๓
ประสบการณ์	: อาจารย์สอนนักรธรรม, บาลี, อภิธรรม โรงเรียนพระปริยัติธรรม ตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๔๘ - ปัจจุบัน : วิทยากรอบรมบาลีก่อนสอบสนามหลวงของคณะสงฆ์ภาค ๙ (ขอนแก่น, มหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, กาฬสินธุ์) และเป็นพระอนุจร เปิดข้อสอบบาลีสนามหลวง ตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๓
ศึกษาดูงานต่างประเทศ	: ญี่ปุ่น, ฮองกง, มาเก๊า, ลาว, พม่า, ออสเตรเลีย, เยอรมัน, ฝรั่งเศส, เนเธอร์แลนด์, สาธารณรัฐเช็ก, ไต้หวัน
ที่อยู่ปัจจุบัน	: วัดแจ้งสว่างใน ตำบลโนนหัน อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ๔๐๒๙๐